



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

# Collision Regulations

# Règlement sur les abordages

C.R.C., c. 1416

C.R.C., ch. 1416

Current to December 11, 2011

À jour au 11 décembre 2011

Last amended on September 5, 2008

Dernière modification le 5 septembre 2008

Published by the Minister of Justice at the following address:  
<http://laws-lois.justice.gc.ca>

Publié par le ministre de la Justice à l'adresse suivante :  
<http://lois-laws.justice.gc.ca>

OFFICIAL STATUS  
OF CONSOLIDATIONS

CARACTÈRE OFFICIEL  
DES CODIFICATIONS

Subsections 31(1) and (3) of the *Legislation Revision and Consolidation Act*, in force on June 1, 2009, provide as follows:

Les paragraphes 31(1) et (3) de la *Loi sur la révision et la codification des textes législatifs*, en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2009, prévoient ce qui suit:

Published  
consolidation is  
evidence

**31.** (1) Every copy of a consolidated statute or consolidated regulation published by the Minister under this Act in either print or electronic form is evidence of that statute or regulation and of its contents and every copy purporting to be published by the Minister is deemed to be so published, unless the contrary is shown.

**31.** (1) Tout exemplaire d'une loi codifiée ou d'un règlement codifié, publié par le ministre en vertu de la présente loi sur support papier ou sur support électronique, fait foi de cette loi ou de ce règlement et de son contenu. Tout exemplaire donné comme publié par le ministre est réputé avoir été ainsi publié, sauf preuve contraire.

Codifications  
comme élément  
de preuve

...

[...]

Inconsistencies  
in regulations

(3) In the event of an inconsistency between a consolidated regulation published by the Minister under this Act and the original regulation or a subsequent amendment as registered by the Clerk of the Privy Council under the *Statutory Instruments Act*, the original regulation or amendment prevails to the extent of the inconsistency.

(3) Les dispositions du règlement d'origine avec ses modifications subséquentes enregistrées par le greffier du Conseil privé en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* l'emportent sur les dispositions incompatibles du règlement codifié publié par le ministre en vertu de la présente loi.

Incompatibilité  
— règlements

NOTE

This consolidation is current to December 11, 2011. The last amendments came into force on September 5, 2008. Any amendments that were not in force as of December 11, 2011 are set out at the end of this document under the heading "Amendments Not in Force".

NOTE

Cette codification est à jour au 11 décembre 2011. Les dernières modifications sont entrées en vigueur le 5 septembre 2008. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 11 décembre 2011 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

## TABLE OF PROVISIONS

## TABLE ANALYTIQUE

Section		Page	Article		Page
	Collision Regulations			Règlement sur les abordages	
1	INTERPRETATION	1	1	DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION	1
2	PROHIBITION	4	2	INTERDICTION	4
3	APPLICATION	4	3	APPLICATION	4
4	COMPLIANCE	6	4	CONFORMITÉ	6
5	PROOF OF COMPLIANCE — LIGHTS, SHAPES, SOUND-SIGNALLING APPLIANCES AND RADAR REFLECTORS	6	5	PREUVE DE CONFORMITÉ — FEUX, MARQUES, APPAREILS DE SIGNALISATION SONORE ET RÉFLECTEURS RADAR	6
6	STANDARDS — LIGHTS, SHAPES, SOUND-SIGNALLING APPLIANCES AND RADAR REFLECTORS	7	6	NORMES — FEUX, MARQUES, APPAREILS DE SIGNALISATION SONORE ET RÉFLECTEURS RADAR	7
7	NOTICES TO MARINERS AND NOTICES TO SHIPPING	8	7	AVIS À LA NAVIGATION ET AVIS AUX NAVIGATEURS	8
	SCHEDULE 1			ANNEXE 1	
	INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972 WITH CANADIAN MODIFICATIONS	9		RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER, AVEC MODIFICATIONS CANADIENNES	9
	SCHEDULES II AND III	59		ANNEXES II ET III	59
	SCHEDULES IV TO VII	60		ANNEXES IV À VII	60

## CHAPTER 1416

CANADA SHIPPING ACT, 2001

### Collision Regulations

#### COLLISION REGULATIONS

##### INTERPRETATION

[SOR/2008-272, s. 3(F)]

1. (1) The following definitions apply in these Regulations.

“Act” means the *Canada Shipping Act, 2001*. (*Loi*)

“air cushion vessel” means a vessel designed so that the whole or a significant part of its weight can be supported, whether at rest or in motion, by a continuously generated cushion of air dependent for its effectiveness on the proximity of the vessel to the surface over which it operates. (*aéroportiseur*)

“Annex” means an annex to Schedule 1. (*appendice*)

“approved signal” means a distress signal recognized internationally by organizations concerned with radiocommunications and maritime safety. (*signal approuvé*)

“barge” means a non-self-propelled barge, scow, dredge, pile-driver, hopper, pontoon or houseboat. (*chaland*)

“Board” means the Marine Technical Review Board established by section 26 of the Act. (*Bureau*)

“Canadian ODAS” means an ODAS which is owned by

(a) a person who is a Canadian citizen or a permanent resident of Canada; or

(b) the Government of Canada, the government of a province, a corporation resident in Canada or a Canadian university. (*SADO canadien*)

“Canadian pleasure craft” means a pleasure craft that is

(a) licensed in Canada; or

(b) principally maintained and operated in Canada and not registered in or licensed or otherwise legally documented by another state. (*embarcation de plaisance canadienne*)

## CHAPITRE 1416

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

### Règlement sur les abordages

#### RÈGLEMENT SUR LES ABORDAGES

##### DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

[DORS/2008-272, art. 3(F)]

1. (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.

«aéroportiseur» Bâtiment conçu de telle sorte que la totalité ou une partie importante de son poids peut être supportée, au repos ou en mouvement, par un coussin d’air généré continuellement dont l’efficacité dépend de la proximité de la surface au-dessus de laquelle le bâtiment est exploité. (*air cushion vessel*)

«AISM» L’Association internationale de signalisation maritime. (*IALA*)

«appendice» Appendice de l’annexe 1. (*Annex*)

«Avis à la navigation» Communiqué urgent du ministère des Pêches et des Océans destiné à fournir des renseignements relatifs à la navigation. (*Notice to Shipping*)

«Avis aux navigateurs» La publication mensuelle et annuelle du ministère des Pêches et des Océans destinée à fournir des renseignements relatifs à la navigation. (*Notice to Mariners*)

«bassin des Grands Lacs» Les lacs Ontario, Érié, Huron (y compris la baie Georgienne), Michigan et Supérieur, leurs tributaires et les eaux qui les relie, ainsi que la rivière des Outaouais et le fleuve Saint-Laurent et leurs tributaires s’étendant à l’est jusqu’à la sortie inférieure de l’écluse de Saint-Lambert. (*Great Lakes Basin*)

«Bureau» Le Bureau d’examen technique en matière maritime constitué par l’article 26 de la Loi. (*Board*)

«chaland» Chaland, péniche, drague, sonnette flottante, marie-salope, ponton ou caravane flottante non autopropulsé. (*barge*)

«chalutage» Toute pêche effectuée en tirant dans l’eau un chalut ou un autre engin de pêche. (*trawling*)

“composite unit” means a pushing vessel and an associated pushed vessel that are rigidly connected and that are designed as a dedicated and integrated tug and barge combination. (*unité composite*)

“direction of traffic flow” means the direction for traffic on a route that is indicated by arrows on a reference chart. (*direction du trafic*)

“exploration or exploitation vessel” means a vessel capable of engaging in the drilling for, or the production, conservation or processing of, oil or gas. (*navire d’exploration ou d’exploitation*)

“fishing zones” means the fishing zones described in section 16 of the *Oceans Act* and prescribed in regulations made under paragraph 25(b) of that Act. (*zones de pêche*)

“foreign ODAS” means an ODAS that is not a Canadian ODAS. (*SADO étranger*)

“give-way vessel” means a vessel that is required by these Regulations to keep out of the way of another vessel. (*navire non privilégié*)

“Great Lakes Basin” means Lakes Ontario, Erie, Huron (including Georgian Bay), Michigan and Superior, their connecting and tributary waters and the Ottawa and St. Lawrence Rivers and their tributaries as far east as the lower exit of the St. Lambert Lock. (*bassin des Grands Lacs*)

“IALA” means the International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities. (*AISM*)

“inconspicuous, partly submerged vessel or object” means a raft or vessel or any other floating object that is low in the water and is generally difficult to see. (*navire ou objet peu visible, partiellement submergé*)

“inshore traffic zone” means a routing measure that is a designated area between the landward boundary of a traffic separation scheme and the adjacent coast that is intended for local traffic. (*zone de navigation côtière*)

“mile” means the international nautical mile of 1 852 m. (*mille*)

«direction du trafic» La direction du trafic sur une route indiquée par des flèches sur une carte de référence. (*direction of traffic flow*)

«dispositif de séparation du trafic» Dispositif d’organisation du trafic qui permet de séparer les flots opposés de trafic par des moyens appropriés et par l’établissement de voies de circulation. (*traffic separation scheme*)

«embarcation de plaisance canadienne» Embarcation de plaisance qui, selon le cas :

a) a fait l’objet d’un permis délivré au Canada;

b) est principalement entretenue et utilisée au Canada et n’a fait l’objet ni d’une immatriculation dans un État étranger ni d’un permis ou d’un autre document officiel semblable délivré par un État étranger. (*Canadian pleasure craft*)

«hydravion» S’entend notamment d’un aéronef conçu pour manœuvrer sur l’eau. (*seaplane*)

«Loi» La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*Act*)

«mille» Le mille marin international de 1 852 m. (*mile*)

«ministre» Le ministre des Transports. (*Minister*)

«navire d’exploration ou d’exploitation» Bâtiment utilisable dans le cadre d’activités de forage, ou de production, de rationalisation de l’exploitation ou de traitement du pétrole ou du gaz. (*exploration or exploitation vessel*)

«navire non privilégié» Bâtiment qui est tenu par le présent règlement de s’écarter de la route d’un autre bâtiment. (*give-way vessel*)

«navire ou objet peu visible, partiellement submergé» Radeau, bâtiment ou tout autre objet flottant qui a peu de hauteur sur l’eau et est en général difficile à voir. (*inconspicuous, partly submerged vessel or object*)

«Organisation» L’Organisation maritime internationale. (*Organization*)

«radeau» S’entend notamment d’une estacade flottante. (*raft*)

“Minister” means the Minister of Transport. (*ministre*)

“Notice to Mariners” means the monthly and annual publication by the Department of Fisheries and Oceans to provide marine information. (*Avis aux navigateurs*)

“Notice to Shipping” means an urgent release by the Department of Fisheries and Oceans to provide marine information. (*Avis à la navigation*)

“ODAS” means an ocean data acquisition system that consists of any object on or in the water and is designed to collect, store or transmit samples or data relating to the marine environment or the atmosphere or to the uses thereof. (*SADO*)

“Organization” means the International Maritime Organization. (*Organisation*)

“raft” includes a boom. (*radeau*)

“route” means an area within which there are, at any point, one or two directions of traffic flow and that is delineated on two sides by separation lines, separation zones, natural obstacles or dashed tinted lines except that the continuity of such lines or zones may be interrupted where the route merges with, diverges from or crosses another route. (*route*)

“routing system” means any system of one or more routes or routing measures which systems may include traffic separation schemes, two-way routes, recommended tracks, areas to be avoided, inshore traffic zones, roundabouts, precautionary areas and deep water routes. (*système d’organisation du trafic*)

“Rule” means a provision in Schedule 1 under a heading that consists of the word “Rule” followed by a number. (*règle*)

“seaplane” includes any aircraft designed to manoeuvre on the water. (*hydravion*)

“separation zone” or “separation line” means a zone or line separating routes in which vessels are proceeding in opposite or nearly opposite directions or separating a route from the adjacent inshore traffic zone. (*zone de séparation ou ligne de séparation*)

«règle» Toute disposition de l’annexe 1 figurant sous une rubrique composée du mot « Règle » suivi d’un numéro. (*Rule*)

«route» Zone où le trafic s’écoule en tout point en une ou deux directions et qui est délimitée des deux côtés par des lignes de séparation, des zones de séparation, des obstacles naturels ou des lignes pointillées colorées, la continuité de ces lignes ou zones pouvant être interrompue lorsque la route converge vers une autre route, s’en éloigne ou la croise. (*route*)

«SADO» Système d’acquisition des données océanographiques qui consiste en un objet placé dans ou sur l’eau et qui est conçu pour recueillir, emmagasiner ou transmettre des échantillons ou des données concernant le milieu marin ou l’atmosphère, ou l’usage qui en est fait. (*ODAS*)

«SADO canadien» SADO dont le propriétaire est :

- a) soit un citoyen canadien ou un résident permanent du Canada;
- b) soit le gouvernement du Canada, le gouvernement d’une province, une entreprise établie au Canada ou une université canadienne. (*Canadian ODAS*)

«SADO étranger» SADO qui n’est pas un SADO canadien. (*foreign ODAS*)

«signal approuvé» Signal de détresse reconnu internationalement par des organisations que les radiocommunications et la sécurité maritime intéressent. (*approved signal*)

«système d’organisation du trafic» Système formé d’un ou de plusieurs dispositifs ou routes d’organisation du trafic pouvant comprendre des dispositifs de séparation du trafic, des routes à deux sens, des axes de circulation recommandés, des zones à éviter, des zones de navigation côtière, des ronds-points, des zones dangereuses et des routes en eau profonde. (*routing system*)

«unité composite» Tout bâtiment pousseur et le bâtiment poussé par lui, lesquels sont reliés de façon rigide et conçus comme un ensemble spécialisé et intégré remorqueur-chaland. (*composite unit*)

“traffic lane” means a route within which there is one direction of traffic flow. (*voie de circulation*)

“traffic separation scheme” means a routing measure that provides for the separation of opposing streams of traffic by appropriate means and by the establishment of traffic lanes. (*dispositif de séparation du trafic*)

“trawling” means fishing by dragging through the water a dredge net or other fishing apparatus. (*chalutage*)

(2) For greater certainty, except in section 2, the word “ship” shall, for the purposes of these Regulations, be read as “vessel”.

(3) For the purposes of these Regulations, every reference to “vessel” shall, except in subsection 3(1) and section 4, be read to include a reference to a seaplane when it is on or over the water.

SOR/79-238, s. 1(F); SOR/83-202, s. 1; SOR/90-702, s. 1; SOR/2002-429, ss. 1, 13; SOR/2004-27, s. 1; SOR/2008-272, s. 4.

## PROHIBITION

**2.** No ship of any class shall navigate in any shipping safety control zone prescribed under subsection 11(1) of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* unless the ship complies with these Regulations.

SOR/2002-429, s. 2; SOR/2008-272, s. 5.

**2.1** [Repealed, SOR/2008-272, s. 5]

## APPLICATION

**3.** (1) Subject to subsection (2), these Regulations apply in respect of

«voie de circulation» Route sur laquelle le trafic s’écoule en une direction. (*traffic lane*)

«zone de navigation côtière» Dispositif d’organisation du trafic qui est une zone désignée située entre la limite, vers la côte, d’un dispositif de séparation du trafic et la côte adjacente, et qui est destiné au trafic local. (*inshore traffic zone*)

«zone de séparation» ou «ligne de séparation» Zone ou ligne séparant des routes sur lesquelles des bâtiments circulent en direction opposée ou presque opposée, ou séparant une route de la zone de navigation côtière adjacente. (*separation zone or separation line*)

«zones de pêche» Les zones de pêche visées à l’article 16 de la *Loi sur les océans* et désignées comme telles par règlement pris en vertu de l’alinéa 25b) de cette loi. (*fishing zones*)

(2) Il est entendu que, pour l’application du présent règlement, à l’exception de l’article 2, la mention de « navire » vaut mention de « bâtiment ».

(3) Pour l’application du présent règlement, à l’exception du paragraphe 3(1) et de l’article 4, toute mention de « bâtiment » vaut mention d’un hydravion qui est sur l’eau ou au-dessus de celle-ci.

DORS/79-238, art. 1(F); DORS/83-202, art. 1; DORS/90-702, art. 1; DORS/2002-429, art. 1 et 13; DORS/2004-27, art. 1; DORS/2008-272, art. 4.

## INTERDICTION

**2.** Il est interdit à tout navire, peu importe la catégorie, de naviguer dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation désignée en application du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* à moins qu’il ne satisfasse au présent règlement.

DORS/2002-429, art. 2; DORS/2008-272, art. 5.

**2.1** [Abrogé, DORS/2008-272, art. 5]

## APPLICATION

**3.** (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement s’applique à l’égard :

(a) every Canadian ODAS and Canadian vessel located in any waters, including every Canadian vessel that is an exploration or exploitation vessel engaged in exploration or exploitation activities pursuant to a licence issued by the Government of Canada;

(b) every pleasure craft, foreign ODAS and foreign vessel located in Canadian waters, including every foreign vessel that is an exploration or exploitation vessel engaged in exploration or exploitation activities pursuant to a licence issued by the Government of Canada; and

(c) every seaplane on or over Canadian waters.

(2) As provided for Canadian vessels in subsection 7(3) of the Act, where the laws of a country other than Canada are applicable to a Canadian ODAS that is within the waters of that country and those laws are inconsistent with these Regulations, the laws of that country prevail to the extent of the inconsistency in respect of the Canadian ODAS.

(3) Where there is any inconsistency between a provision of the Rules and a provision of the Rules that falls under the heading “Canadian Modifications”, the latter provision prevails to the extent of the inconsistency.

(4) These Regulations do not apply in respect of a vessel or aircraft that belongs to the Canadian Forces or a foreign military force or in respect of any other vessel or aircraft that is under the command, control or direction of the Canadian Forces.

(5) Where there is any inconsistency between a provision of Rule 1 and a provision of this section, the provision of this section prevails to the extent of the inconsistency.

SOR/83-202, s. 2; SOR/90-702, s. 2; SOR/2002-429, ss. 3, 14(E); SOR/2004-27, s. 20(E); SOR/2008-272, s. 6.

a) des SADO canadiens et des bâtiments canadiens, y compris les bâtiments canadiens qui sont des navires d’exploration ou d’exploitation utilisés dans le cadre d’activités d’exploration ou d’exploitation en vertu d’un permis délivré par le gouvernement du Canada, quelles que soient les eaux où ils se trouvent;

b) des embarcations de plaisance, des SADO étrangers et des bâtiments étrangers qui se trouvent dans les eaux canadiennes, y compris les bâtiments étrangers qui sont des navires d’exploration ou d’exploitation utilisés dans le cadre d’activités d’exploration ou d’exploitation en vertu d’un permis délivré par le gouvernement du Canada;

c) des hydravions qui se trouvent sur les eaux canadiennes ou au-dessus de celles-ci.

(2) Comme le prévoit le paragraphe 7(3) de la Loi en ce qui concerne les bâtiments canadiens, les dispositions des lois d’un État autre que le Canada qui s’appliquent à un SADO canadien se trouvant dans les eaux de cet État l’emportent sur les dispositions incompatibles du présent règlement en ce qui concerne ce SADO canadien.

(3) Les dispositions des règles figurant sous l’inter-titre « Modifications canadiennes » l’emportent sur les dispositions incompatibles des présentes règles.

(4) Le présent règlement ne s’applique ni à l’égard des bâtiments ou des aéronefs appartenant aux Forces canadiennes ou à des forces étrangères ni à l’égard d’autres bâtiments ou aéronefs placés sous le commandement, le contrôle ou la direction des Forces canadiennes.

(5) Les dispositions du présent article l’emportent sur les dispositions incompatibles de la règle 1.

DORS/83-202, art. 2; DORS/90-702, art. 2; DORS/2002-429, art. 3 et 14(A); DORS/2004-27, art. 20(A); DORS/2008-272, art. 6.



## COMPLIANCE

4. The following persons shall ensure that the applicable requirements of sections 5 and 6 and of the Rules set out in Schedule 1 are met:

- (a) the authorized representative of a vessel and the master of a Canadian vessel;
- (b) the owner, the charterer and the operator of a pleasure craft or seaplane and the person in charge of a pleasure craft or seaplane; and
- (c) the owner of an ODAS.

SOR/90-702, s. 3; SOR/2008-272, s. 6.

### PROOF OF COMPLIANCE — LIGHTS, SHAPES, SOUND-SIGNALLING APPLIANCES AND RADAR REFLECTORS

5. (1) Each light, shape, sound-signalling appliance and radar reflector required by these Regulations to be carried or exhibited on a vessel, except those on a pleasure craft, shall have a proof of compliance stating that the light, shape, sound-signalling appliance or radar reflector meets the standards applicable under section 6.

- (2) The proof of compliance shall be in the form of
  - (a) a document that is carried on board the vessel in a readily accessible location; or
  - (b) a label that is securely affixed, in a readily visible location, to the light, shape, sound-signalling appliance or radar reflector.
- (3) A proof of compliance issued in a language other than English or French shall be accompanied by an English or French translation.
- (4) The proof of compliance shall be issued by
  - (a) a government that is a party to the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972;
  - (b) a classification society recognized by a government referred to in paragraph (a) as able to determine

## CONFORMITÉ

4. Les personnes ci-après veillent à ce que les exigences applicables des articles 5 et 6 et des règles prévues à l'annexe 1 soient respectées :

- a) le représentant autorisé de chaque bâtiment, ainsi que le capitaine de chaque bâtiment canadien;
- b) le propriétaire, l'affrètement, l'utilisateur et le responsable de chaque embarcation de plaisance ou hydroavion;
- c) le propriétaire de chaque SADO.

DORS/90-702, art. 3; DORS/2008-272, art. 6.

### PREUVE DE CONFORMITÉ — FEUX, MARQUES, APPAREILS DE SIGNALISATION SONORE ET RÉFLECTEURS RADAR

5. (1) Les feux, marques, appareils de signalisation sonore et réflecteurs radar qu'un bâtiment est tenu d'avoir à son bord ou de montrer en application du présent règlement, à l'exception de ceux à bord d'une embarcation de plaisance, doivent avoir une preuve de conformité attestant qu'ils respectent les normes applicables au titre de l'article 6.

- (2) La preuve de conformité est :
  - a) soit un document conservé à bord du bâtiment à un endroit facilement accessible;
  - b) soit une étiquette fixée solidement, à un endroit facilement visible, sur le feu, la marque, l'appareil de signalisation ou le réflecteur radar.
- (3) La preuve de conformité délivrée dans une langue autre que l'anglais ou le français doit être accompagnée d'une traduction en anglais ou en français.
- (4) La preuve de conformité est délivrée, selon le cas :
  - a) par un gouvernement qui est partie à la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer;
  - b) par une société de classification reconnue par un gouvernement visé à l'alinéa a), comme étant en me-

whether the equipment meets the applicable standards specified in section 6; or

(c) an independent testing establishment recognized by the Minister or by a government referred to in paragraph (a) as able to determine whether the equipment meets the applicable standards specified in section 6.

SOR/90-702, s. 3; SOR/2008-272, s. 6.

#### STANDARDS — LIGHTS, SHAPES, SOUND-SIGNALLING APPLIANCES AND RADAR REFLECTORS

6. (1) Each light, shape, sound-signalling appliance and radar reflector required by these Regulations to be carried or exhibited on a vessel shall meet the standards set out in Schedule 1 and its annexes.

(2) If a proof of compliance is issued in Canada in respect of a light, shape or sound-signalling appliance, the light, shape or sound-signalling appliance shall also meet one of the following standards:

(a) *Standards for Navigation Lights, Shapes, Sound-Signalling Appliances*, TP 1861, published by Transport Canada, as amended from time to time;

(b) Underwriters Laboratories, Inc. Standard 1104, *Marine Navigation Lights*, as amended from time to time, except sections 1.1, 1.2, 5.2 and 38.2 and any reference in that Standard to the United States' regulation entitled *Inland Navigation Rules*;

(c) in the case of a light on a vessel that is of less than 20 metres in length, American Boat and Yacht Council Standard A-16, *Electric Navigation Lights*, as amended from time to time, except section 16.5 and any reference in that Standard to the United States' regulation entitled *Inland Navigation Rules*; or

(d) any other testing standard that the Minister determines provides a level of safety that is equivalent to or higher than that of those standards.

sure de décider si l'équipement est conforme aux normes applicables prévues à l'article 6;

c) par un établissement de vérification indépendant reconnu par le ministre ou un gouvernement visé à l'alinéa a) comme étant en mesure de décider si l'équipement est conforme aux normes applicables prévues à l'article 6.

DORS/90-702, art. 3; DORS/2008-272, art. 6.

#### NORMES — FEUX, MARQUES, APPAREILS DE SIGNALISATION SONORE ET RÉFLECTEURS RADAR

6. (1) Les feux, marques, appareils de signalisation sonore et réflecteurs radar qu'un bâtiment est tenu d'avoir à son bord ou de montrer en application du présent règlement doivent être conformes aux normes prévues à l'annexe 1 et à ses appendices.

(2) Tout feu, marque ou appareil de signalisation sonore à l'égard duquel une preuve de conformité est délivrée au Canada doit être conforme à l'une des normes suivantes :

a) les Normes concernant les feux de navigation, les marques et les appareils de signalisation sonore, TP 1861, publiées par Transports Canada, avec leurs modifications successives;

b) la norme 1104 des Underwriters Laboratories, Inc., intitulée *Marine Navigation Lights*, avec ses modifications successives, à l'exception des articles 1.1, 1.2, 5.2 et 38.2 et de toute mention dans celle-ci du règlement des États-Unis intitulé *Inland Navigation Rules*;

c) s'il s'agit d'un feu à bord d'un bâtiment d'une longueur inférieure à 20 mètres, la norme A-16 de l'American Boat and Yacht Council, intitulée *Electric Navigation Lights*, avec ses modifications successives, à l'exception de l'article 16.5 et de toute mention dans celle-ci du règlement des États-Unis intitulé *Inland Navigation Rules*;

d) toute autre norme d'essai que le ministre juge comme offrant un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui de ces normes.

(3) Lights carried on a vessel that is not required to be inspected annually or every fourth year under the *Canada Shipping Act* as it read immediately before the coming into force of the Act need not comply with these Regulations if the lights were constructed and installed in accordance with the *Collision Regulations* as they read on July 31, 1974, or the *Small Vessel Regulations* as they read on May 31, 1984, before

- (a) July 15, 1981, in the case of a vessel of 20 metres or more in length; or
- (b) June 1, 1984, in the case of a vessel of less than 20 metres in length.

SOR/90-702, s. 3; SOR/2008-272, s. 6.

#### NOTICES TO MARINERS AND NOTICES TO SHIPPING

7. Every vessel shall navigate with particular caution where navigation may be difficult or hazardous and, for that purpose, shall comply with any instructions and directions contained in Notices to Mariners or Notices to Shipping that are issued as a result of circumstances such as

- (a) unusual maritime conditions;
- (b) the undertaking of marine or engineering works;
- (c) casualties to a vessel or aid to navigation; or
- (d) changes to hydrographic information.

SOR/2008-272, s. 6.

(3) Les feux à bord d'un bâtiment qui n'a pas à être inspecté chaque année ou tous les quatre ans en application de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de la Loi, n'ont pas à être conformes au présent règlement s'ils ont été construits et installés conformément au *Règlement sur les abordages*, dans sa version au 31 juillet 1974, ou au *Règlement sur les petits bâtiments*, dans sa version au 31 mai 1984 :

- a) avant le 15 juillet 1981, dans le cas d'un bâtiment d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres;
- b) avant le 1<sup>er</sup> juin 1984, dans le cas d'un bâtiment d'une longueur inférieure à 20 mètres.

DORS/90-702, art. 3; DORS/2008-272, art. 6.

#### AVIS À LA NAVIGATION ET AVIS AUX NAVIGATEURS

7. Tout bâtiment doit naviguer avec une prudence particulière lorsque la navigation peut être difficile ou dangereuse et doit, dans ce but, respecter, le cas échéant, les instructions et directives contenues dans les Avis à la navigation ou les Avis aux navigateurs donnés à cause de circonstances telles que :

- a) des conditions maritimes inhabituelles;
- b) l'exécution d'ouvrages maritimes ou de travaux de construction;
- c) un sinistre subi par un bâtiment ou par une aide à la navigation;
- d) un changement dans l'information hydrographique.

DORS/2008-272, art. 6.

SCHEDULE 1

(Subsection 1(1), section 4 and subsection 6(1))

[SOR/90-702, s. 4; SOR/2008-272, s. 7]

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING  
COLLISIONS AT SEA, 1972 WITH CANADIAN  
MODIFICATIONS

PART A — GENERAL

RULE 1

*Application — International*

- (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 sea-going vessels if such special rules 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, shapes or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights or shapes for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights, shapes or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light, shape or signal authorized elsewhere under these Rules.
- (d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.
- (e) Where the Government concerned determines 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, the 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 the Government determines to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel.

*Application — Canadian Modification*

- (f) Any determination referred to in paragraph (e) in respect of a Canadian vessel or Canadian pleasure craft shall be made by the Minister.
- (g) Each determination referred to in paragraph (e) shall be evaluated to ensure that there will be no reduction in safety taking into account such factors as the following:
  - (i) in the case of lights,

ANNEXE 1

(paragraphe 1(1), article 4 et paragraphe 6(1))

[DORS/90-702, art. 4; DORS/2008-272, art. 7]

RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PRÉVENIR  
LES ABORDAGES EN MER, AVEC MODIFICATIONS  
CANADIENNES

PARTIE A — GÉNÉRALITÉS

RÈGLE 1

*Application — International*

- 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 peut restreindre l'exécution de règles spéciales édictées par une autorité compétente en matière de navigation dans les rades, ports, cours d'eau, lacs ou voies navigables intérieures attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer, si ces règles spéciales se conforment d'aussi près que possible aux présentes règles.
- c) Aucune disposition des présentes règles ne saurait entraver l'application des prescriptions spéciales édictées par le gouvernement d'un État en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux ou marques à utiliser par les navires en train de pêcher et constituant une flotille de pêche. Ces feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tous autres feux, marques ou signaux autorisés par ailleurs dans les présentes règles.
- d) L'Organisation peut adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins des présentes règles.
- e) Lorsque le gouvernement en cause détermine qu'un navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales ne peut se conformer à l'une quelconque des présentes règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux ou des marques, ainsi que l'implantation et les caractéristiques des appareils de signalisation sonore, le 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 des marques, ainsi qu'à l'implantation et aux caractéristiques des appareils de signalisation sonore qui lui permettent, selon la détermination faite par le gouvernement, de se conformer d'aussi près que possible aux présentes règles.

*Application — Modification canadienne*

- f) Toute décision visée à l'alinéa e) à l'égard d'un navire canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne doit être prise par le ministre.
- g) La détermination visée à l'alinéa e) est évaluée pour veiller à ce que la sécurité ne soit pas réduite, compte tenu de facteurs tels que:
  - (i) en ce qui concerne les feux :

- (A) any impairment of the visibility or distinctive character of the lights,
  - (B) glare or back-scatter in the navigation or working areas,
  - (C) vulnerability of the lights to damage, or
  - (D) difficult or dangerous access to the lights for maintenance purposes, and
- (ii) in the case of sound-signalling appliances,
- (A) any impairment of audibility or other characteristics of the sound-signalling appliances,
  - (B) excessive sound pressure levels at listening posts or in navigation or working areas,
  - (C) vulnerability of the sound-signalling appliances to damage, or
  - (D) difficult or dangerous access to the sound-signalling appliances for maintenance purposes.

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 — International*

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, WIG 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.

- (A) la diminution de la portée lumineuse ou l’altération des caractéristiques distinctives des feux,
  - (B) la réflexion ou la rétrodiffusion de lumière dans les zones de navigation ou de travail,
  - (C) la vulnérabilité des feux aux dommages,
  - (D) un accès difficile ou dangereux aux feux pour l’entretien,
- (ii) en ce qui concerne les appareils de signalisation sonore :
- (A) la diminution de la portée sonore ou l’altération d’autres caractéristiques des appareils,
  - (B) le risque de niveaux de pression acoustique excessifs aux postes d’écoute ou dans les zones de navigation ou de travail,
  - (C) la vulnérabilité des appareils aux dommages,
  - (D) un accès difficile ou dangereux aux appareils pour l’entretien.

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 — International*

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

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

- (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 term “vessels restricted in their ability to manoeuvre” shall include but not be limited to:

- (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 mineclearance 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 that, because of the vessel’s draught in relation to the available depth and width of navigable water, is severely restricted in the vessel’s ability to deviate from the course the vessel 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.
  - (m) The term “Wing-in-Ground (WIG) craft” means a multimodal craft which, in its main operational mode, flies in close proximity to the surface by utilizing surface-effect action.

*General Definitions — Canadian Modification*

- (n) For the purposes of these Rules, the definition of the word “vessel” in paragraph (a) does not apply.

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

L’expression «les navires à capacité de manoeuvre restreinte» comprennent, sans que cette liste soit limitative :

- (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’apportage ou de récupération d’aéronefs;
  - (v) les navires en train d’effectuer des opérations de déminage;
  - (vi) les navires en train d’effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route.
- h) L’expression «navire handicapé par son tirant d’eau» désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d’eau et de la profondeur et de la largeur disponibles des eaux navigables, peut difficilement modifier sa route.
  - i) L’expression «faisant route» s’applique à tout navire qui n’est ni à l’ancre, ni amarré à terre, ni échoué.
  - j) Les termes «longueur» et «largeur» d’un navire désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.
  - k) Deux navires ne sont considérés comme étant en vue l’un de l’autre que lorsque l’un d’eux peut être observé visuellement par l’autre.
  - l) L’expression «visibilité réduite» désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.
  - m) Le terme «navion» désigne un engin multimodal dont le principal mode d’exploitation est le vol à proximité de la surface sous l’effet de surface.

*Définitions générales — Modification canadienne*

- n) Pour l’application des présentes règles, la définition du terme «navire» à l’alinéa a) ne s’applique pas.

**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 — International*

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,

**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 — International*

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

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

- a) Par tous les navires :
  - (i) la visibilité;
  - (ii) la densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires;
  - (iii) la capacité de manœuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes;
  - (iv) de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux côtiers ou une diffusion de la lumière des propres feux du navire;
  - (v) l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation;
  - (vi) le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.
- b) De plus, par les navires qui utilisent un radar :
  - (i) les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar;
  - (ii) les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar;
  - (iii) l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar;

(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.

(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.

*Safe Speed — Canadian Modifications*

- (c) In the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, every vessel passing another vessel or work that includes a dredge, tow, grounded vessel or wreck shall proceed with caution at a speed that will not adversely affect the vessel or work being passed, and shall comply with any relevant instruction or direction contained in any Notice to Mariners or Notice to Shipping.
- (d) For the purpose of paragraph (c), where it cannot be determined with certainty that a passing vessel will not adversely affect another vessel or work described in that paragraph, the passing vessel shall proceed with caution at the minimum speed at which she can be kept on her course.
- (e) [Repealed, SOR/2008-272, s. 10]

- c) Dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie de navigation intérieure, tout navire qui passe un autre navire ou un ouvrage, y compris une drague, un train de remorque, un navire échoué ou une épave, doit passer prudemment à une vitesse qui n'aura pas d'effet néfaste sur le navire ou l'ouvrage dépassé et respecter les directives ou instructions applicables contenues dans tout Avis aux navigateurs ou Avis à la navigation.
- d) Lorsque, aux fins de l'alinéa c), il est impossible de déterminer avec certitude que le passage d'un navire n'aura pas d'effet néfaste sur un autre navire ou sur un ouvrage décrit audit alinéa, le navire passant doit avancer prudemment à la vitesse minimale nécessaire pour le maintenir sur sa route.
- e) [Abrogé, DORS/2008-272, art. 10]

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 to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this Part and shall, if the circumstances of the case

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 être conforme aux règles énoncées dans la présente partie et, si les



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.
- (f) (i) A vessel which, by any of these Rules, is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea room for the safe passage of the other vessel.  
(ii) A vessel required not to impede the passage or the safe passage of another vessel is not relieved of this latter obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the rules of this Part.  
(iii) A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the rules of this Part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision.

RULE 9

*Narrow Channels — International*

- (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

circstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

- b) Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar; une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.
- c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manœuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.
- d) Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.
- e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.
- f) (i) Un navire qui, en vertu de l'une quelconque des présentes règles, est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage doit, lorsque les circonstances l'exigent, manœuvrer sans tarder afin de laisser suffisamment de place à l'autre navire pour permettre son libre passage.  
(ii) Un navire qui est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage n'est pas dispensé de cette obligation s'il s'approche de l'autre navire de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage et il doit, lorsqu'il effectue sa manœuvre, tenir dûment compte des manœuvres qui pourraient être requises en vertu des règles de la présente partie.  
(iii) Un navire dont le passage ne doit pas être gêné reste pleinement tenu de se conformer aux règles de la présente partie lorsque les deux navires se rapprochent l'un de l'autre de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage.

RÈGLE 9

*Chenaux étroits — International*

- 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

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.

*Narrow Channels — Canadian Modifications*

- (h) Notwithstanding paragraph (d), in the waters of the Great Lakes Basin, a vessel that can safely navigate only within a narrow channel or fairway shall, if a crossing vessel impedes her passage, use the sound signal prescribed in Rule 34(d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.
- (i) Notwithstanding paragraph (e), in a narrow channel or fairway in the waters of the Great Lakes Basin, a vessel shall indicate its intention to overtake, or its agreement to being overtaken, as the case may be, by sounding the whistle signals prescribed in Rule 34(j).
- (j) In the Canadian waters of a narrow channel or fairway a barge or an inconspicuous, partly submerged vessel or object shall not be navigated, moored or anchored so as to impede the safe passage of any other vessel or object using those waters.
- (k) Notwithstanding paragraph (a) and Rule 14(a), in the Canadian waters of a narrow channel or fairway where there is a current or tidal stream and two power-driven vessels are meeting each other from opposite directions so as to involve risk of collision,
  - (i) the vessel proceeding with the current or tidal stream shall be the stand-on vessel and shall propose the place of passage and shall indicate the side on which she intends to pass by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34(a) or (g),
  - (ii) the vessel proceeding against the current or tidal stream shall keep out of the way of the vessel proceeding with the current or tidal stream and shall hold as necessary to permit safe passing,
  - (iii) the vessel proceeding against the current or tidal stream shall promptly reply to the signal referred to in subparagraph (i)

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 34d) 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 34c)(i). Le navire rattrapé doit, s'il est d'accord, faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34c)(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 34d).
- (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 34e).
- g) Tout navire doit, si les circonstances le permettent, éviter de mouiller dans un chenal étroit.

*Chenaux étroits — Modifications canadiennes*

- h) Nonobstant l'alinéa d), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, un navire qui ne peut naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès doit, si un navire en train de traverser ce chenal ou cette voie d'accès gêne son passage, utiliser les signaux sonores prescrits à la règle 34d), s'il doute des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.
- i) Nonobstant l'alinéa e), dans un chenal étroit ou une voie d'accès du bassin des Grands Lacs, un navire doit faire connaître son intention de dépasser ou donner son accord pour être dépassé, en émettant les signaux sonores au sifflet prescrits à la règle 34j).
- j) Dans les eaux canadiennes d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès, un chaland ou un navire ou objet peu visible, partiellement submergé, ne doit pas être navigué, amarré ou ancré d'une façon qui empêcherait le passage en toute sécurité d'un autre navire ou objet empruntant ces eaux.
- k) Nonobstant l'alinéa a) et la règle 14a), lorsqu'il y a un courant de marée ou autre courant dans les eaux canadiennes d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès où deux navires à propulsion mécanique naviguant en sens inverse se rencontrent de telle sorte qu'il y a risque d'abordage :
  - (i) le navire descendant le courant est le navire privilégié et il doit indiquer le lieu de passage et le côté sur lequel il entend passer en émettant le signal approprié prescrit à la règle 34a) ou g);
  - (ii) le navire remontant le courant doit s'écarter du passage du navire descendant le courant et ralentir au besoin de façon à permettre un passage en toute sécurité;

with the same signal, if she is in agreement, and with the sound signal prescribed in Rule 34(d), if she is in doubt.

(iii) le navire remontant le courant doit promptement répondre à l'autre navire en émettant le signal visé au sous-alinéa (i) s'il est d'accord, et en émettant le signal de danger prescrit à la règle 34d) s'il a des doutes.

RULE 10

RÈGLE 10

*Traffic Separation Schemes — International*

*Dispositifs de séparation du trafic — International*

- (a) This rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization and does not relieve any vessel of her obligation under any other rule.
- (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 either 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 on a heading as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.
- (d) (i) A vessel shall not use an inshore traffic zone when it can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme. However, vessels of less than 20 metres in length, sailing vessels and vessels engaged in fishing may use the inshore traffic zone.
  - (ii) Notwithstanding subparagraph (i), a vessel may use an inshore traffic zone when *en route* to or from a port, an offshore installation or structure, a pilot station or any other place situated within the inshore traffic zone or to avoid immediate danger.
- (e) A vessel other than a crossing vessel or a vessel joining or leaving a lane shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except
  - (i) in cases of emergency to avoid immediate danger, or
  - (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.
- (k) A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged in an operation for the maintenance of safety of navigation in a

- a) La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation et ne saurait dispenser aucun navire de ses obligations en vertu de l'une quelconque des autres règles.
- b) Les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic doivent:
  - (i) suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie;
  - (ii) s'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic;
  - (iii) en règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités, mais lorsqu'ils s'y engagent ou en sortent latéralement, effectuer cette manœuvre sous un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.
- c) Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent le faire en suivant un cap qui soit autant que possible perpendiculaire à la direction générale du trafic.
- d) (i) Les navires ne doivent pas naviguer dans une zone de navigation côtière lorsqu'ils peuvent en toute sécurité emprunter la voie de circulation appropriée se trouvant à l'intérieur du dispositif de séparation du trafic adjacent. Toutefois, les navires d'une longueur inférieure à 20 mètres, les navires à voile et les navires affectés à la pêche peuvent naviguer dans la zone de navigation côtière.
  - (ii) Nonobstant le sous-alinéa (i), les navires peuvent naviguer dans une zone de navigation côtière s'ils gagnent ou quittent un port, une installation ou structure extracôtière, une station de pilotage ou tout autre endroit se trouvant à l'intérieur de la zone de navigation côtière, ou pour éviter un danger immédiat.
- e) Un navire autre qu'un navire qui coupe un dispositif ou qu'un navire qui s'engage dans une voie de circulation ou qui en sort ne doit normalement pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf:
  - (i) en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat; ou
  - (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'écarter aussi largement que possible.

traffic separation scheme is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.

- (l) A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged in an operation for the laying, servicing or picking up of a submarine cable, within a traffic separation scheme, is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.

*Traffic Separation Schemes — Canadian Modifications*

- (m) Subject to paragraphs (q) and (r), paragraphs (b) to (l) apply to traffic separation schemes described in any current Notice to Mariners or Notice to Shipping.

(m.1) [Repealed, SOR/2008-272, s. 11]

- (n) A vessel shall use the mandatory routing system, if any, required for its category or the cargo carried that is adopted by the Organization and is described in the publication entitled *Ships' Routeing*, as amended from time to time, and shall conform to the relevant provisions in force.

(n.1) [Repealed, SOR/2008-272, s. 11]

- (o) A power-driven vessel of more than 20 metres in length shall use a traffic separation scheme and the associated routing system, if any, by which it can safely proceed to its destination, that are adopted by the Organization as recommendations and that are in force and described in the publication *Ships' Routeing*, as amended from time to time.

- (p) The requirements set out in paragraph (n) or (o) do not apply if there are compelling reasons not to use a particular traffic separation scheme or routing system, and the reasons shall be recorded in the vessel's logbook.

- (q) Paragraphs (b), (c) and (h) do not apply to a vessel engaged in fishing with nets, lines, trawls, trolling lines or other fishing apparatus in or near a routing system located in Canadian waters or fishing zones.

- (r) Paragraphs (b), (c), (e) and (h) do not apply to a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline, dredging, surveying, underwater operations or launching or recovering aircraft in or near a routing system located in Canadian waters or fishing zones, where that vessel

(i) does not prevent other vessels that use the route from navigating safely,

(ii) identifies itself to approaching vessels and informs them of the location and nature of its operation and of its intentions, and

(iii) informs the Department of Fisheries and Oceans, as soon as possible before the commencement of the operation, of

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

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

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

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

*Dispositifs de séparation du trafic — Modifications canadiennes*

- m) Sous réserve des alinéas q) et r), les alinéas b) à l) s'appliquent aux dispositifs de séparation du trafic figurant dans tout Avis aux navigateurs courant ou tout Avis à la navigation courant.

m.1) [Abrogé, DORS/2008-272, art. 11]

- n) Tout navire doit utiliser un système d'organisation du trafic obligatoire, s'il y a lieu, qui est exigé pour sa catégorie ou la cargaison qu'il transporte, qui est adopté par l'Organisation et qui figure dans la publication intitulée *Organisation du trafic maritime*, avec ses modifications successives, et doit se conformer aux dispositions pertinentes en vigueur.

n.1) [Abrogé, DORS/2008-272, art. 11]

- o) Tout navire à propulsion mécanique d'une longueur supérieure à 20 mètres doit utiliser un dispositif de séparation du trafic et le système d'organisation du trafic qui lui est associé, s'il y a lieu, par lesquels il peut se rendre à destination en toute sécurité, qui sont adoptés par l'Organisation en tant que recommandations, qui sont en vigueur et qui figurent dans la publication intitulée *Organisation du trafic maritime*, avec ses modifications successives.

- p) Les exigences prévues aux alinéas n) ou o) ne s'appliquent pas s'il y a des raisons impérieuses de ne pas utiliser un système d'organisation du trafic ou un dispositif de séparation du trafic particulier, et ces raisons doivent être inscrites dans le journal de bord du navire.

- q) Les alinéas b), c) et h) ne s'appliquent pas à un navire qui se livre à la pêche avec des filets, des lignes, des chaluts, des lignes traînantes ou un autre engin de pêche à l'intérieur ou à proximité d'un système d'organisation du trafic situé dans les eaux canadiennes ou les zones de pêche.

- r) Les alinéas b), c), e) et h) ne s'appliquent pas à un navire qui se livre à l'installation, à l'entretien ou au repêchage d'une marque de navigation, d'un câble sous-marin ou d'un pipe-line ou qui effectue un dragage, des relevés ou des activités sous-marines, ou lorsque le décollage ou l'appontage d'un aéronef s'effectue depuis ce navire, à l'intérieur ou à proximité d'un système d'organisation du trafic dans les eaux canadiennes ou les zones de pêche, lorsque ce navire, à la fois :

- (A) the nature, location and duration of the operation, and
  - (B) any necessary cautionary advice concerning the operation.
- (s) A vessel making a transatlantic voyage shall, as far as practicable, avoid crossing the Grand Banks of Newfoundland and Labrador north of 43° north latitude.

- (i) n'empêche pas les autres navires utilisant cette route de naviguer en toute sécurité,
  - (ii) s'identifie aux navires qui approchent et les informe de l'emplacement et de la nature de son activité et de ses intentions,
  - (iii) informe le ministère des Pêches et des Océans le plus tôt possible avant le début de l'activité:
    - (A) d'une part, de la nature, de l'emplacement et de la durée de l'activité,
    - (B) d'autre part, de tout conseil d'avertissement nécessaire concernant l'activité.
- s) Le navire qui effectue un voyage transatlantique doit, dans la mesure du possible, éviter de traverser les Grands Bancs de Terre-Neuve-et-Labrador au nord de 43° de latitude nord.

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 — International*

- (a) Notwithstanding anything contained in the Rules of Part B, Sections I and II, any vessel overtaking any other vessel 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

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 — International*

- a) Nonobstant toute disposition des règles des sections I et II de la partie B, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.
- b) Doit se considérer comme en rattrapant un autre un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire

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.

*Overtaking — Canadian Modification*

- (e) Notwithstanding paragraph (b), in the waters of the Great Lakes Basin, a vessel shall be deemed to be overtaking if approaching another vessel from a direction more than 22.5° abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking that at night she would not be able to see either of the sidelights of the other vessel but would be able to see
  - (i) the sternlight of the other vessel, or
  - (ii) in the case of a power-driven vessel lighted in accordance with Rule 23(d) or (f), the all-round white light or lights of the other vessel.

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 — International*

- (a) 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.

*Crossing Situation — Canadian Modification*

- (b) Notwithstanding paragraph (a), in Canadian waters, a vessel crossing a river shall keep out of the way of a power-driven ves-

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.

*Navire qui en rattrape un autre — Modification canadienne*

- e) Nonobstant l'alinéa b), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, un navire est réputé en rattraper un autre s'il s'approche de l'autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5° sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire que, s'il se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il ne pourrait voir aucun des feux de côté de l'autre navire, mais pourrait voir:
  - (i) soit le feu de poupe de l'autre navire,
  - (ii) soit le ou les feux blancs de l'autre navire visibles sur tout l'horizon, s'il s'agit d'un navire à propulsion mécanique doté des feux visés aux règles 23d) ou f).

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 — International*

- a) 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.

*Navires dont les routes se croisent — Modification canadienne*

- b) Nonobstant l'alinéa a), dans les eaux canadiennes, tout navire traversant un cours d'eau, sauf le fleuve Saint-Laurent vers la mer à partir de l'île Rouge, doit s'éloigner de la route d'un na-

sel ascending or descending the river, except on the St. Lawrence River seaward of Île Rouge.

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 subparagraph (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:

vire à propulsion mécanique remontant ou descendant ce cours d'eau.

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) 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.
- (f) (i) A WIG craft shall, when taking off, landing and in flight near the surface, keep well clear of all other vessels and avoid impeding their navigation.
- (ii) A WIG craft operating on the water surface shall comply with the Rules of this Part as a power-driven vessel.

### 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

- (i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre;
  - (ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte.
- d) (i) Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'un navire à capacité de manœuvre restreinte doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau, qui montre les signaux prévus à la règle 28.
- (ii) Un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.
- e) Un hydravion amerri doit, en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous les navires et éviter de gêner leur navigation. Toutefois, lorsqu'il y a risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux règles de la présente partie.
- f) (i) Un navion doit, lorsqu'il décolle, atterrit ou vole près de la surface, se maintenir à bonne distance de tous les autres navires et éviter de gêner leur navigation.
- (ii) Un navion exploité à la surface de l'eau doit observer les règles de la présente partie en tant que navire à propulsion mécanique.

### SECTION III — CONDUITE DES NAVIRES PAR VISIBILITÉ RÉDUITE

#### RÈGLE 19

##### *Conduite des navires par visibilité réduite*

- a) La présente règle s'applique aux navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.
- b) Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Les navires à propulsion mécanique doivent tenir leurs machines prêtes à manœuvrer immédiatement.
- c) Tout navire, lorsqu'il applique les règles de la section I de la présente partie, doit tenir dûment compte des circonstances existantes et des conditions de visibilité réduite.
- d) Un navire qui détecte au radar seulement la présence d'un autre navire doit déterminer si une situation très rapprochée est en train de se créer et/ou si un risque d'abordage existe. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps des mesures pour éviter cette situation; toutefois, si ces mesures consistent en un changement de cap, il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les manœuvres suivantes :
- (i) un changement de cap sur bâbord dans le cas d'un navire qui se trouve sur l'avant du travers, sauf si ce navire est en train d'être rattrapé;
  - (ii) un changement de cap en direction d'un navire qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers.
- e) Sauf lorsqu'il a été établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout navire qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre navire, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre



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 1 to these Regulations.

### RULE 21

#### *Definitions — International*

- (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 225 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.

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’appendice I du présent règlement.

### RÈGLE 21

#### *Définitions — International*

- a) L’expression « feu de tête de mât » désigne un feu blanc placé au-dessus de l’axe longitudinal du navire, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d’un arc d’horizon de 225 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l’avant jusqu’à 22,5 degrés sur l’arrière du travers de chaque bord.
- b) L’expression « feu de côté » désigne un feu vert placé à tribord et un feu rouge placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d’un arc d’horizon de 112,5 degrés et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l’avant jusqu’à 22,5 degrés sur l’arrière du travers de leur côté respectif. À bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l’axe longitudinal du navire.
- c) L’expression « feu de poupe » désigne un feu blanc placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d’un arc d’horizon de 135 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5 degrés de chaque bord à partir de l’arrière.
- d) L’expression « feu de remorquage » désigne un feu jaune ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini au paragraphe c) de la présente règle.

- e) L'expression « feu visible sur tout l'horizon » désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360 degrés.
- f) L'expression « feu à éclats » désigne un feu à éclats réguliers dont le rythme est de 120 éclats ou plus par minute.

*Definitions — Canadian Modifications*

- (g) “Special flashing light” means a yellow light flashing at regular intervals at a frequency of 50 to 70 flashes per minute, placed as far forward and as nearly as practicable on the fore and aft centreline of a vessel and showing an unbroken light over an arc of the horizon of not less than 180 degrees nor more than 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to abeam and not more than 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.
- (h) “Blue flashing light” means a blue all-round light flashing at regular intervals at a frequency of 50 to 70 flashes per minute.

RULE 22

*Visibility of Lights — International*

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, six miles,
  - a sidelight, three miles,
  - a sternlight, three miles,
  - a towing light, three miles,
  - a white, red, green or yellow all-round light, three miles.
- (b) In vessels of 12 metres or more in length but less than 50 metres in length:
  - a masthead light, five miles; except that where the length of the vessel is less than 20 metres, three miles,
  - a sidelight, two miles,
  - a sternlight, two miles,
  - a towing light, two miles,
  - a white, red, green or yellow all-round light, two miles.
- (c) In vessels of less than 12 metres in length:
  - a masthead light, two miles,
  - a sidelight, one mile,
  - a sternlight, two miles,
  - a towing light, two miles,
  - a white, red, green or yellow all-round light, two miles.
- (d) In inconspicuous, partly submerged vessels or objects being towed:

*Définitions — Modifications canadiennes*

- g) L'expression « feu à éclats spécial » désigne un feu jaune à éclats réguliers, dont le rythme est de 50 à 70 éclats par minute, placé aussi en avant que possible et aussi près que possible de l'axe longitudinal du remorqueur, projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon non inférieur à 180 degrés ni supérieur à 225 degrés, disposé de manière à dispenser cette lumière depuis l'avant jusqu'au travers, et sans dépasser 22,5 degrés en arrière du travers de chaque côté du navire.
- h) L'expression « feu bleu à éclats » désigne un feu bleu, visible sur tout l'horizon, présentant des éclats réguliers, dont le rythme est de 50 à 70 éclats par minute.

RÈGLE 22

*Portée lumineuse des feux — International*

Les feux prescrits par les présentes règles doivent avoir l'intensité spécifiée à la section 8 de l'appendice 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 : six milles;
  - feu de côté : trois milles;
  - feu de poupe : trois milles;
  - feu de remorquage : trois milles;
  - feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : trois milles.
- b) Pour les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 50 mètres :
  - feu de tête de mât : cinq milles; si la longueur du navire est inférieure à 20 mètres : trois milles;
  - feu de côté : deux milles;
  - feu de poupe : deux milles;
  - feu de remorquage : deux milles;
  - feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : deux milles.
- c) Pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres :
  - feu de tête de mât : deux milles;
  - feu de côté : un mille;
  - feu de poupe : deux milles;
  - feu de remorquage : deux milles;
  - feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : deux milles.

— a white all-round light, three miles.

*Visibility of Lights — Canadian Modification*

- (e) In vessels exhibiting
  - a special flashing light, 2 miles.
  - a blue flashing light, 2 miles.
- (f) [Repealed, SOR/2008-272, s. 15]

RULE 23

*Power-driven Vessels Underway — International*

- (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 WIG craft only when taking off, landing and in flight near the surface shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit a high intensity all-round flashing red light.
- (d) (i) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and sidelights.
  - (ii) A power-driven vessel of less than seven metres in length whose maximum speed does not exceed seven knots may in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and shall, if practicable, also exhibit sidelights.
  - (iii) The masthead light or all-round white light on a power-driven vessel of less than 12 metres in length may be displaced from the fore and aft centreline of the vessel if centreline fitting is not practicable, provided that the sidelights are combined in one lantern which shall be carried on the fore and aft centreline of the vessel or located as nearly as practicable in the same fore and aft line as the masthead light or the all-round white light.

*Power-driven Vessels Underway — Canadian Modifications*

- (e) Rule 23(d)(ii) does not apply to a Canadian power-driven vessel in any waters or to a non-Canadian power-driven vessel in the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway.

- d) Pour les navires ou objets remorqués qui sont partiellement submergés et difficiles à apercevoir:
  - feu blanc visible sur tout l'horizon : trois milles.

*Portée lumineuse des feux — Modification canadienne*

- e) Pour tous les navires montrant :
  - un feu à éclats spécial : 2 milles;
  - un feu bleu à éclats : 2 milles.
- f) [Abrogé, DORS/2008-272, art. 15]

RÈGLE 23

*Navires à propulsion mécanique faisant route — International*

- a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit montrer :
  - (i) un feu de tête de mât à l'avant;
  - (ii) un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci; toutefois, les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;
  - (iii) des feux de côté;
  - (iv) un feu de poupe.
- b) Un aéroglisseur exploité sans tirant d'eau doit, outre les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu jaune à éclats visible sur tout l'horizon.
- c) Lorsqu'il décolle, atterrit ou vole près de la surface, un navion doit montrer, outre les feux prescrits à l'alinéa a) de la présente règle, un feu rouge à éclats de forte intensité, visible sur tout l'horizon.
- d) (i) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut, au lieu des feux prescrits à l'alinéa a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon et des feux de côté.
  - (ii) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à sept mètres et dont la vitesse maximale ne dépasse pas sept nœuds peut, au lieu des feux prescrits à l'alinéa a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon; il doit, si possible, montrer en outre des feux de côté.
  - (iii) Le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon à bord d'un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut ne pas se trouver dans l'axe longitudinal du navire s'il n'est pas possible de l'installer sur cet axe à condition que les feux de côté soient combinés en un seul fanal qui soit disposé dans l'axe longitudinal du navire ou situé aussi près que possible de l'axe longitudinal sur lequel se trouve le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon.

*Navires à propulsion mécanique faisant route — Modifications canadiennes*

- e) La règle 23d)(ii) ne s'applique pas à un navire canadien à propulsion mécanique, quelles que soient les eaux où il se trouve, ni à un navire étranger à propulsion mécanique qui se trouve dans

- (f) In the waters of the Great Lakes Basin, a power-driven vessel when underway may, instead of the second masthead light and sternlight prescribed in paragraph (a), carry, in the position of the second masthead light, a single all-round white light or two such lights placed not over 800 millimetres apart horizontally, one on either side of the keel and so arranged that one or the other or both shall be visible from any angle of approach and for the same minimum range as the masthead lights.

RULE 24

*Towing and Pushing — International*

- (a) A power-driven vessel when towing shall exhibit:
- (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i) or (a)(ii), two masthead lights 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) or (a)(ii), two masthead lights in a vertical line,
  - (ii) sidelights,
  - (iii) a sternlight.
- (d) A power-driven vessel to which paragraph (a) or (c) of this Rule applies shall also comply with Rule 23(a)(ii).
- (e) A vessel or object being towed, other than those mentioned in paragraph (g) of this Rule, 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.

les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure.

- f) Un navire à propulsion mécanique faisant route dans les eaux du bassin des Grands Lacs peut porter, au lieu du deuxième feu de tête de mât et du feu de poupe prescrits à l'alinéa a), un seul feu blanc visible sur tout l'horizon ou deux feux du même genre placés l'un près de l'autre à une distance horizontale ne dépassant pas 800 millimètres, un sur chaque côté de la quille, et disposés de façon que l'un ou l'autre, ou les deux, soient visibles par tous les angles d'approche et pour la même distance minimale que les feux de tête de mât.

RÈGLE 24

*Remorquage et poussage — International*

- a) Un navire à propulsion mécanique en train de remorquer doit montrer :
- (i) au lieu du feu prescrit par la règle 23a)(i) ou par la règle 23a)(ii), deux feux de tête de mât superposés. Lorsque la longueur du train de remorque mesurée de l'arrière du navire remorquant à l'extrémité arrière du train de remorque dépasse 200 mètres, il doit montrer trois de ces feux superposés;
  - (ii) des feux de côté;
  - (iii) un feu de poupe;
  - (iv) un feu de remorquage placé à la verticale au-dessus du feu de poupe;
  - (v) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.
- b) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et montrer les feux prescrits par la règle 23.
- c) Un navire à propulsion mécanique en train de pousser en avant ou de remorquer à couple doit, sauf s'il s'agit d'une unité composite, montrer :
- (i) au lieu du feu prescrit par la règle 23a)(i) ou par la règle 23a)(ii), deux feux de tête de mât superposés;
  - (ii) des feux de côté;
  - (iii) un feu de poupe.
- d) Un navire à propulsion mécanique auquel les dispositions des alinéas a) ou c) de la présente règle s'appliquent, doit également se conformer aux dispositions de la règle 23a)(ii).
- e) Un navire ou objet remorqué autre que ceux mentionnés à l'alinéa g) de la présente règle doit montrer :
- (i) des feux de côté;
  - (ii) un feu de poupe;
  - (iii) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

- (g) An inconspicuous, partly submerged vessel or object, or combination of such vessels or objects being towed, shall exhibit:
- (i) if it is less than 25 metres in breadth, one all-round white light at or near the forward end and one at or near the after end except that dracones need not exhibit a light at or near the forward end,
  - (ii) if it is 25 metres or more in breadth, two additional all-round white lights at or near the extremities of its breadth,
  - (iii) if it exceeds 100 metres in length, additional all-round white lights between the lights prescribed in subparagraphs (i) and (ii) so that the distance between the lights shall not exceed 100 metres,
  - (iv) a diamond shape at or near the aftermost extremity of the last vessel or object being towed and if the length of the tow exceeds 200 metres an additional diamond shape where it can best be seen and located as far forward as is practicable.
- (h) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraph (e) or (g) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of such vessel or object.
- (i) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel not normally engaged in towing operations to display the lights prescribed in paragraph (a) or (c) of this Rule, such vessel shall not be required to exhibit those lights when engaged in towing another vessel in distress or otherwise in need of assistance. All possible measures shall be taken to indicate the nature of the relationship between the towing vessel and the vessel being towed as authorized by Rule 36, in particular by illuminating the tow-line.
- f) Étant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués à couple ou poussés en groupe doivent correspondre à ceux d'un seul navire,
- (i) un navire poussé en avant, ne faisant pas partie d'une unité composite, doit montrer à son extrémité avant des feux de côté;
  - (ii) un navire remorqué à couple doit montrer un feu de poupe et, à son extrémité avant, des feux de côté.
- g) Un navire ou objet remorqué qui est partiellement submergé et difficile à apercevoir, ou un ensemble de ces navires ou objets remorqués, doit montrer:
- (i) lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres, un feu blanc visible sur tout l'horizon à l'extrémité avant ou à proximité de celle-ci et un autre à l'extrémité arrière ou à proximité de celle-ci, exception faite des dracones, qui ne sont pas tenues de montrer un feu à leur extrémité avant ou à proximité de celle-ci;
  - (ii) lorsque sa largeur est égale ou supérieure à 25 mètres, deux feux blancs supplémentaires visibles sur tout l'horizon aux extrémités de sa largeur ou à proximité de celles-ci;
  - (iii) lorsque sa longueur est supérieure à 100 mètres, des feux blancs supplémentaires visibles sur tout l'horizon entre les feux prescrits aux sous-alinéas (i) et (ii) de telle sorte que la distance entre les feux ne soit pas supérieure à 100 mètres;
  - (iv) une marque biconique à l'extrémité arrière ou près de l'extrémité arrière du dernier navire ou objet remorqué et, lorsque la longueur du train de remorque est supérieure à 200 mètres, une marque biconique supplémentaire à l'endroit le plus visible et le plus à l'avant possible.
- h) Si, pour une raison suffisante, le navire ou l'objet remorqué est dans l'impossibilité de montrer les feux ou les marques prescrits aux alinéas e) ou g) de la présente règle, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence d'un tel navire ou objet.
- i) Si, pour une raison suffisante, un navire qui n'effectue pas ordinairement des opérations de remorquage est dans l'impossibilité de montrer les feux prescrits aux alinéas a) ou c) de la présente règle, ce navire n'est pas tenu de montrer ces feux lorsqu'il procède au remorquage d'un autre navire en détresse ou ayant besoin d'une assistance pour d'autres raisons. Toutes les mesures possibles doivent être prises pour indiquer de la manière autorisée par la règle 36, notamment en éclairant le câble de remorquage, le rapport entre le navire remorqueur et le navire remorqué.

*Towing and Pushing — Canadian Modifications*

- (j) For the purpose of paragraph (h), if it is impracticable for a barge being towed to comply with paragraph (e) within the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, it shall carry one all-round white light at each end; however, in a case where two or more barges are grouped together, the barges
- (i) may instead carry one all-round white light at each end of the group, and

*Remorquage et poussage — Modifications canadiennes*

- j) Pour l'application de l'alinéa h), si, dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un chaland faisant l'objet d'un remorquage est dans l'impossibilité de se conformer à l'alinéa e), celui-ci doit avoir à chaque extrémité un feu blanc visible sur tout l'horizon. Cependant, lorsque deux chalands ou plus sont groupés, ceux-ci:
- (i) peuvent avoir au lieu de cela un feu blanc visible sur tout l'horizon à chaque extrémité du groupe,

- (ii) if the total length of the group exceeds 100 metres and the group is lighted in accordance with subparagraph (i), shall carry an additional all-round white light located as close as practicable to the mid-point of the group.
  - (k) Notwithstanding paragraph (c), in the waters of the Great Lakes Basin, a power-driven vessel, when pushing ahead or towing alongside, shall exhibit two towing lights in a vertical line instead of the sternlight prescribed in paragraph (c).
  - (l) In the waters of the Great Lakes Basin, a special flashing light shall be exhibited at the forward end of a vessel or vessels being pushed ahead, in addition to the lights prescribed in paragraph (f).
  - (m) For the purpose of paragraph (h), within the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, where it is impracticable for a log tow to comply with paragraph (g), the log tow shall exhibit
    - (i) if it is less than 25 metres in breadth, one all-round white light at or near the forward end and one at or near the after end,
    - (ii) if it is less than 25 metres in breadth and exceeds 100 metres in length, one additional all-round white light at or near the mid-point of the length,
    - (iii) if it is 25 metres or more in breadth, a total of four all-round white lights, one at or near each corner, and
    - (iv) if it is 25 metres or more in breadth and exceeds 100 metres in length, an additional all-round white light at or near the mid-point of each side of the length.
  - (n) to (q) [Repealed, SOR/2008-272, s. 16]
- (ii) doivent, si la longueur totale du groupe dépasse 100 mètres et que celui-ci est éclairé conformément au sous-alinéa (i), être dotés d'un feu blanc supplémentaire visible sur tout l'horizon placé aussi près que possible du point milieu du groupe.
  - k) Nonobstant l'alinéa c), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, tout navire à propulsion mécanique qui pousse en avant ou remorque à couple doit montrer deux feux de remorquage superposés plutôt que le feu de poupe exigé par l'alinéa c).
  - l) Dans les eaux du bassin des Grands Lacs, le ou les navires poussés en avant doivent montrer à l'avant un feu à éclats spécial, en plus des feux exigés par l'alinéa f).
  - m) Pour l'application de l'alinéa h), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, tout train de billes de bois remorquées qui est dans l'impossibilité de se conformer à l'alinéa g) doit montrer les feux suivants :
    - (i) lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres, un feu blanc visible sur tout l'horizon à l'extrémité avant ou à proximité de celui-ci et un autre à l'extrémité arrière ou à proximité de celui-ci,
    - (ii) lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres et sa longueur supérieure à 100 mètres, un feu blanc supplémentaire visible sur tout l'horizon au point milieu de la longueur ou à proximité de celui-ci,
    - (iii) lorsque sa largeur est égale ou supérieure à 25 mètres, un total de quatre feux blancs visibles sur tout l'horizon, soit un à chaque coin ou à proximité de chaque coin,
    - (iv) lorsque sa largeur est égale ou supérieure à 25 mètres et sa longueur supérieure à 100 mètres, un feu blanc supplémentaire visible sur tout l'horizon au point milieu de chaque côté de la longueur ou à proximité de celui-ci.
  - n) à q) [Abrogés, DORS/2008-272, art. 16]

RULE 25

*Sailing Vessels Underway and Vessels Under Oars — International*

- (a) A sailing vessel underway shall exhibit:
  - (i) sidelights,
  - (ii) a sternlight.
- (b) In a sailing vessel of less than 20 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 seven 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.

RÈGLE 25

*Navires à voile faisant route et navires à l'aviron — International*

- (a) Un navire à voile qui fait route doit montrer :
  - (i) des feux de côté;
  - (ii) un feu de poupe.
- (b) À bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 20 mètres, les feux prescrits à l'alinéa a) de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.
- (c) En plus des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, un navire à voile faisant route peut montrer, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert. Toutefois, ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal autorisé par le paragraphe b) de la présente règle.
- (d) (i) Un navire à voile de longueur inférieure à sept 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 mon-

- (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.

*Sailing Vessels Underway and Vessels Under Oars — Canadian Modification*

- (f) Notwithstanding paragraph (e), in the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, a vessel of less than 12 metres in length proceeding under sail when also being propelled by machinery is not required to exhibit a conical shape, apex downwards, but may do so.

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,
  - (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 their apexes together in a vertical line one above the other,
  - (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) The additional signals described in Annex II apply to a vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing.
- (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.
- (f) [Repealed, SOR/2008-272, s. 18]

trer 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.

*Navires à voile faisant route et navires à l'aviron — Modification canadienne*

- f) Nonobstant l'alinéa e), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un navire d'une longueur inférieure à 12 mètres naviguant à la voile, s'il utilise également une propulsion mécanique, n'est pas tenu de montrer une marque conique, 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;
  - (ii) un feu de tête de mât disposé à une hauteur supérieure à celle du feu vert visible sur tout l'horizon et à l'arrière de celui-ci; les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;
  - (iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.
- c) Un navire en train de pêcher, autre qu'un navire en train de chaluter, doit montrer:
  - (i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe;
  - (ii) si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 mètres à partir du navire, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou un cône, la pointe en haut, dans l'alignement de l'engin;
  - (iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.
- d) Les signaux supplémentaires décrits à l'appendice II du présent règlement s'appliquent à un navire en train de pêcher à très peu de distance d'autres navires en train de pêcher.

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 mineclearance 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, a masthead light or lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in subparagraph (i),
  - (iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in subparagraphs (i) and (ii), the light, lights or shape prescribed in Rule 30.
- (c) A power-driven vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in Rule 24(a), exhibit the lights or shapes prescribed in subparagraphs (b)(i) and (ii) of this Rule.
- (d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in subparagraphs (b)(i), (ii) and (iii) of this Rule and shall in addition, when an obstruction exists, exhibit:
  - (i) two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which the obstruction exists,
  - (ii) two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel may pass,
  - (iii) when at anchor the lights or shapes prescribed in this paragraph instead of the lights or shape prescribed in Rule 30.
- (e) Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit all lights and shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, the following shall be exhibited:
  - (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,

RÈGLE 27

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

- 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.
  - f) [Abrogé, DORS/2008-272, art. 18]
- a) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre doit montrer:
    - (i) à l'endroit le plus visible, deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;
    - (ii) à l'endroit le plus visible, deux boules ou marques analogues superposées;
    - (iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.
  - b) Un navire à capacité de manœuvre restreinte, autre qu'un navire effectuant des opérations de déminage, doit montrer:
    - (i) à l'endroit le plus visible, trois feux superposés visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;
    - (ii) à l'endroit le plus visible, trois marques superposées, les marques supérieure et inférieure étant des boules, celle du milieu un bicône;
    - (iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au sous-alinéa (i), un feu ou des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe,
    - (iv) lorsqu'il est au mouillage, outre les feux ou marques prescrits aux alinéas (i) et (ii), les feux ou marques prescrits par la règle 30.
  - c) Un navire à propulsion mécanique en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route doit, outre les feux ou marques prescrits par la règle 24a), montrer les feux ou marques prescrits aux sous-alinéas b)(i) et (ii) de la présente règle.
  - d) Un navire à capacité de manœuvre restreinte en train de draguer ou d'effectuer des opérations sous-marines doit montrer les feux et marques prescrits aux sous-alinéas b)(i), (ii) et (iii) de la présente règle et, lorsqu'il existe une obstruction, doit montrer en outre:
    - (i) deux feux rouges visibles sur tout l'horizon ou deux boules superposés pour indiquer le côté où se trouve l'obstruction;
    - (ii) deux feux verts visibles sur tout l'horizon ou deux bicônes superposés pour indiquer le côté sur lequel un autre navire peut passer;
    - (iii) lorsqu'il est au mouillage, au lieu des feux ou de la marque prescrits par la règle 30, les feux ou marques prescrits dans le présent alinéa.



- (ii) a rigid replica of the International Code flag “A” not less than one metre in height. Measures shall be taken to ensure its all-round visibility.
- (f) A vessel engaged in mineclearance operations shall, in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23 or to the lights or shape prescribed for a vessel at anchor in Rule 30 as appropriate, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is dangerous for another vessel to approach within 1 000 metres of the mineclearance vessel.
- (g) Vessels of less than 12 metres in length, except those engaged in diving operations, shall not be required to exhibit the lights and shapes prescribed in this Rule.
- (h) The signals prescribed in this Rule are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Annex IV.
- e) Un navire participant à des opérations de plongée qui ne peut, en raison de ses dimensions, montrer tous les feux et marques prescrits à l’alinéa d) de la présente règle, doit montrer :
- (i) à l’endroit le plus visible, trois feux superposés, visibles sur tout l’horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;
- (ii) une reproduction rigide, d’au moins un mètre de hauteur, du pavillon « A » du Code international de signaux. Il doit prendre des mesures pour que cette reproduction soit visible sur tout l’horizon.
- f) Un navire effectuant des opérations de déminage doit montrer, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23 ou les feux ou la marque prescrits pour les navires au mouillage par la règle 30, selon le cas, trois feux verts visibles sur tout l’horizon ou trois boules. Il doit montrer un de ces feux ou marques à proximité de la tête du mât de misaine et un de ces feux ou marques à chaque extrémité de la vergue de misaine. Ces feux ou marques indiquent qu’il est dangereux pour un autre navire de s’approcher à moins de 1 000 mètres du navire qui effectue le déminage.
- g) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres, à l’exception des navires participant à des opérations de plongée, ne sont pas tenus de montrer les feux et marques prescrits par la présente règle.
- h) Les signaux prescrits par la présente règle ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Les signaux de cette dernière catégorie font l’objet de l’appendice IV.

RULE 28

*Vessels Constrained by their Draught — International*

- (a) A vessel constrained by her draught may, in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in Rule 23, exhibit where they can best be seen three all-round red lights in a vertical line, or a cylinder.

*Vessels Constrained by their Draught — Canadian Modification*

- (b) Notwithstanding paragraph (a), in the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, no vessel shall exhibit three all-round red lights in a vertical line or a cylinder.

RULE 29

*Pilot Vessels*

- (a) A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit:
- (i) at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red,
- (ii) when underway, in addition, sidelights and a sternlight,
- (iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in subparagraph (i), the light, lights or shape prescribed in Rule 30 for vessels at anchor.

RÈGLE 28

*Navires handicapés par leur tirant d’eau — International*

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

*Navires handicapés par leur tirant d’eau — Modification canadienne*

- b) Nonobstant l’alinéa a), dans les eaux canadiennes d’une rade, d’un port, d’un cours d’eau, d’un lac ou d’une voie navigable intérieure, aucun navire ne doit montrer trois feux rouges superposés visibles sur tout l’horizon, ni une marque cylindrique.

RÈGLE 29

*Bateaux-pilotes*

- a) Un bateau-pilote en service de pilotage doit montrer :
- (i) à la tête du mât ou à proximité de celle-ci, deux feux superposés visibles sur tout l’horizon, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge;
- (ii) de plus, lorsqu’il fait route, des feux de côté et un feu de poupe;
- (iii) au mouillage, outre les feux prescrits au sous-alinéa (i), le feu, les feux ou la marque prescrits par la règle 30 pour les navires au mouillage.

- (b) A pilot vessel when not engaged on pilotage duty shall exhibit the lights or shapes prescribed for a similar vessel of her length.

RULE 30

*Anchored Vessels and Vessels Aground — International*

- (a) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen:
- (i) in the fore part, an all-round white light or one ball,
  - (ii) at or near the stern and at a lower level than the light prescribed in subparagraph (i), an all-round white light.
- (b) A vessel of less than 50 metres in length may exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule.
- (c) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 metres and more in length shall, also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.
- (d) A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule and in addition, where they can best be seen:
- (i) two all-round red lights in a vertical line,
  - (ii) three balls in a vertical line.
- (e) A vessel of less than seven metres in length, when at anchor, 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 shape prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Rule.
- (f) A vessel of less than 12 metres in length, when aground, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in subparagraphs (d)(i) and (ii) of this Rule.

*Anchored Vessels and Vessels Aground — Canadian Modifications*

- (g) In the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, instead of exhibiting the lights prescribed by paragraphs (a) to (c) of this Rule, a barge or an inconspicuous, partly submerged vessel or object may, when at anchor, exhibit
- (i) in the case of a barge, those prescribed by paragraph 24(j), and
  - (ii) in the case of an inconspicuous, partly submerged vessel or object, those prescribed by paragraph 24(g).
- (h) Notwithstanding this Rule, in the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, a barge or an inconspicuous, partly submerged vessel or object, when at anchor, is not required to exhibit any light while located within a recognized mooring, storage or booming area that is not an area in or near a narrow channel or fairway or where other vessels normally navigate.

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

RÈGLE 30

*Navires au mouillage et navires échoués — International*

- a) Un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible:
- (i) à l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule;
  - (ii) à l'arrière ou près de l'arrière, plus bas que le feu prescrit à l'alinéa (i), un feu blanc visible sur tout l'horizon.
- b) Un navire au mouillage de longueur inférieure à 50 mètres peut montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc visible sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle.
- c) En outre, un navire au mouillage peut utiliser ses feux de travail disponibles ou des feux équivalents pour illuminer ses ponts. Cette disposition est obligatoire pour les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres.
- d) Un navire échoué doit montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle et, de plus, à l'endroit le plus visible:
- (i) deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;
  - (ii) trois boules superposées.
- e) Les navires de longueur inférieure à sept mètres lorsqu'ils sont au mouillage, ne sont pas tenus de montrer les feux ou la marque prescrits aux alinéas a) et b) de la présente règle, sauf s'ils sont au mouillage dans un chenal étroit, une voie d'accès ou un ancrage, à proximité de ces lieux, ou sur les routes habituellement fréquentées par d'autres navires.
- f) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres, lorsqu'ils sont échoués, ne sont pas tenus de montrer les feux ou marques prescrits aux sous-alinéas d)(i) et (ii) de la présente règle.

*Navires au mouillage et navires échoués — Modifications canadiennes*

- g) Dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un chaland ou un navire ou objet peu visible, partiellement submergé, qui est au mouillage peut, au lieu de montrer les feux exigés par les alinéas a) à c), montrer les feux suivants:
- (i) ceux exigés par l'alinéa 24j), dans le cas d'un chaland,
  - (ii) ceux exigés par l'alinéa 24g), dans le cas d'un navire ou objet peu visible, partiellement submergé.
- h) Nonobstant la présente règle, dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un chaland ou un navire ou objet peu visible, partiellement submergé, lorsqu'ils sont au mouillage, ne sont pas tenus de montrer un feu s'ils se trouvent dans une aire reconnue de mouillage, d'entreposage, ou de flottage qui n'est pas située à l'intérieur ou à proximité d'un chenal étroit ou d'une voie d'ac-

cès ou qui n'est pas une aire où circulent habituellement d'autres navires.

RULE 31

*Seaplanes*

Where it is impracticable for a seaplane or a WIG craft 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.

RÈGLE 31

*Hydravions*

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

**PART D — SOUND AND LIGHT SIGNALS**

**PARTIE D — SIGNAUX SONORES ET LUMINEUX**

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.

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'appendice 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.

RULE 33

*Equipment for Sound Signals — International*

- (a) A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle, a vessel of 20 metres or more in length shall be provided with a bell in addition to a whistle, 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 specification 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 prescribed signals shall always be possible.
- (b) A vessel of 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.

RÈGLE 33

*Matériel de signalisation sonore — International*

- a) Les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres doivent être pourvus d'un sifflet, les navires de longueur égale ou supérieure à 20 mètres doivent être pourvus d'une cloche en sus d'un sifflet 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'appendice 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.

*Equipment for Sound Signals — Canadian Modification*

- (c) Notwithstanding paragraph (b), in the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, a vessel shall carry the sound signalling appliances prescribed in paragraph (a) for a vessel of 12 metres or more in length, if it is
  - (i) less than 12 metres in length,
  - (ii) ordinarily used for the purpose of pushing or pulling any floating object, and

*Matériel de signalisation sonore — Modification canadienne*

- c) Nonobstant l'alinéa b), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, tout navire doit transporter à bord les appareils de signalisation sonores exigés par l'alinéa a) pour un navire d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres, s'il remplit les conditions suivantes :
  - (i) il a moins de 12 mètres de longueur,

(iii) not employed solely in yarding or warping operations.

RULE 34

*Manoeuvring and Warning Signals — International*

(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 10 seconds,

(iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of five 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 blast, 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.

(ii) il est habituellement utilisé en vue de pousser ou de tirer un objet flottant,

(iii) il ne sert pas uniquement au triage ou au halage.

RÈGLE 34

*Signaux de manœuvre et signaux d'avertissement — International*

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 10 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'appendice 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 9e)(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 9e)(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) 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.

*Manoeuvring and Warning Signals — Canadian Modifications*

- (g) Notwithstanding paragraph (a), in the waters of the Great Lakes Basin, when power-driven vessels are in sight of one another and meeting or crossing at a distance within half a mile of each other, each vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules
  - (i) shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:
    - one short blast to mean “I intend to leave you on my port side”,
    - two short blasts to mean “I intend to leave you on my starboard side”, and
    - three short blasts to mean “I am operating astern propulsion”, and
  - (ii) shall, upon hearing the one or two blast signal, referred to in subparagraph (i), of the other vessel indicate her agreement by sounding the same whistle signal and taking the steps necessary to effect a safe passing. If, however, for any cause, a vessel on hearing a one or two blast signal referred to in subparagraph (i) doubts the safety of the proposed manoeuvre, she shall sound the signal specified in paragraph (d) and each vessel shall take appropriate precautionary action until a safe passing agreement is made.
- (h) Notwithstanding paragraph (b), in the waters of the Great Lakes Basin, a vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph (g) by light signals
  - (i) that have the following significance:
    - one flash to mean “I intend to leave you on my port side”,
    - two flashes to mean “I intend to leave you on my starboard side”,
    - three flashes to mean “I am operating astern propulsion”, and
  - (ii) the duration of which shall be about one second for each flash.
- (i) The light used for a signal referred to in paragraph (h), shall, if fitted, be one all-round white light, visible at a minimum range of two miles, synchronized with the whistle signal referred to in paragraph (g), and shall comply with section 12 of Annex I.
- (j) Notwithstanding paragraph (c), in the waters of the Great Lakes Basin, when power-driven vessels are in sight of one another in a narrow channel or fairway,

- 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.

*Signaux de manœuvre et signaux d’avertissement — Modifications canadiennes*

- g) Nonobstant l’alinéa a), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, lorsque des navires à propulsion mécanique sont en vue l’un de l’autre, et se rencontrent ou se croisent à une distance inférieure à un demi-mille, chaque navire faisant route doit, lorsqu’il effectue des manœuvres autorisées ou exigées par les présentes règles
  - (i) indiquer la manœuvre par les signaux suivants émis au sifflet:
    - un son bref pour dire : « J’ai l’intention de vous passer sur mon bâbord »,
    - deux sons brefs pour dire : « J’ai l’intention de vous passer sur mon tribord », et
    - trois sons brefs pour dire : « Je bats en arrière »; et
  - (ii) lorsqu’il entend le signal comportant un ou deux sons brefs, visés au sous-alinéa (i), de l’autre navire, s’il est d’accord, émettre le même signal au sifflet et prendre les mesures nécessaires pour assurer un passage en toute sécurité. Si, toutefois, pour une raison quelconque, le navire, lorsqu’il entend le ou les deux sons brefs visés au sous-alinéa (i), doute quant à la sécurité de la manœuvre proposée, il doit émettre le signal spécifié à l’alinéa d) et chaque navire prendra les mesures de précaution nécessaires jusqu’à l’obtention d’un accord de passage en toute sécurité.
- h) Nonobstant l’alinéa b), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, un navire peut compléter les signaux au sifflet prescrits à l’alinéa g) par des signaux lumineux
  - (i) qui ont la signification suivante:
    - un éclat pour dire : « J’ai l’intention de vous passer sur mon bâbord »,
    - deux éclats pour dire : « J’ai l’intention de vous passer sur mon tribord »,
    - trois éclats pour dire : « Je bats en arrière »; et
  - (ii) dont la durée est d’environ une seconde par signal.
- i) Le feu utilisé pour un signal visé à l’alinéa h), doit, s’il est présent, être un feu blanc ou jaune visible sur tout l’horizon, à une portée minimum de deux milles, synchronisé avec le signal du sifflet visé à l’alinéa g), et doit se conformer aux dispositions de la section 12 de l’appendice I.

- (i) the vessel intending to overtake another shall, in compliance with Rule 9(i), indicate her intention by the following signals on her whistle:
- one short blast to mean “I intend to overtake you on your starboard side”,
  - 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(i) shall, if in agreement, sound the same signal as given by the other vessel. If in doubt, she shall sound the signal prescribed in paragraph (d).
- (k) In the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, a power-driven vessel of 12 metres or more in length that is leaving a dock or berth shall give a signal of one prolonged blast unless
- (i) the vessel is a ferry making a scheduled departure from a dock or berth from which more than six daily scheduled departures are made,
  - (ii) the visibility is not less than 3 miles, and
  - (iii) the master of the ferry has used all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if the signal is needed for a safe departure and has determined that it is not.
- (l) Notwithstanding this Rule and Rule 9, if positive mutual identification of the vessels has been made in the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, a vessel may use a bridge-to-bridge radiotelephone instead of the prescribed whistle signals to reach agreement in a meeting, crossing or overtaking situation. If agreement is not reached, then whistle signals shall be exchanged in a timely manner and shall prevail.
- j) Nonobstant l’alinéa c), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, lorsque des navires à propulsion mécanique sont en vue l’un de l’autre dans un chenal étroit ou une voie d’accès,
- (i) le navire qui entend en rattraper un autre doit, conformément à la règle 9i), indiquer son intention en émettant au sifflet les signaux suivants :
- un son bref pour dire : « Je compte vous rattraper sur tribord »,
  - 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 à la règle 9i), indiquer son accord en émettant le même signal. En cas de doute, il doit émettre le signal prescrit à l’alinéa d).
- k) Dans les eaux canadiennes d’une rade, d’un port, d’un cours d’eau, d’un lac ou d’une voie navigable intérieure, tout navire à propulsion mécanique ayant une longueur égale ou supérieure à 12 mètres qui quitte un quai ou un poste doit émettre un signal consistant en un son prolongé, sauf lorsque les conditions suivantes sont réunies :
- (i) le navire est un traversier effectuant un départ régulier d’un quai ou d’un poste où sont effectués chaque jour plus de six départs réguliers,
  - (ii) la visibilité est d’au moins trois milles,
  - (iii) après avoir utilisé tous les moyens adaptés aux circonstances et conditions existantes qui sont à sa disposition pour déterminer s’il est nécessaire d’émettre un signal pour assurer la sécurité du départ, le capitaine du traversier conclut que l’émission d’un signal n’est pas nécessaire.
- l) Malgré la présente règle et la règle 9, dans les eaux canadiennes d’une rade, d’un port, d’un cours d’eau, d’un lac ou d’une voie navigable intérieure, lorsque l’identification certaine réciproque des navires a été faite, un navire peut faire usage du radiotéléphone entre passerelles, en remplacement des signaux au sifflet exigés, pour parvenir à un accord quant à la rencontre, au croisement ou au rattrapage. Si un accord n’est pas obtenu, les signaux au sifflet requis doivent être émis rapidement et doivent avoir préséance.

RULE 35

*Sound Signals in Restricted Visibility — International*

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 two 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 two minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about two 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,

RÈGLE 35

*Signaux sonores par visibilité réduite — International*

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

- a) Un navire à propulsion mécanique ayant de l’erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.
- b) Un navire à propulsion mécanique faisant route, mais stoppé et n’ayant pas d’erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ.

- a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule, sound at intervals of not more than two minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.
- (d) A vessel engaged in fishing, when at anchor, and a vessel restricted in her ability to manoeuvre when carrying out her work at anchor, shall instead of the signals prescribed in paragraph (g) of this Rule sound the signal prescribed in paragraph (c) of this Rule.
  - (e) 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 two 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.
  - (f) 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 paragraph (a) or (b) of this Rule.
  - (g) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about five 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 five 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.
  - (h) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (g) 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.
  - (i) A vessel of 12 metres or more but less than 20 metres in length shall not be obliged to give the bell signals prescribed in paragraphs (g) and (h) of this Rule. However, if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.
  - (j) 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.
  - (k) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (g) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.
- c) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre, un navire à capacité de manœuvre restreinte, un navire handicapé par son tirant d'eau, un navire à voile, un navire en train de pêcher, et un navire qui est en remorque ou en pousse un autre doivent émettre, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle, trois sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de deux sons brefs, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.
  - d) Un navire en train de pêcher, lorsqu'il est au mouillage, et un navire à capacité de manœuvre restreinte qui procède à ses travaux au mouillage doivent émettre, au lieu des signaux prescrits à l'alinéa g) de la présente règle, le signal prescrit à l'alinéa c) de la présente règle.
  - e) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi doit, s'il a un équipage à bord, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, quatre sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de trois sons brefs. Lorsque cela est possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal du navire remorqueur.
  - f) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et doivent faire entendre les signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle.
  - g) Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. À bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 100 mètres, on doit sonner la cloche sur la partie avant du navire et, immédiatement après, sonner rapidement le gong pendant cinq secondes environ sur la partie arrière. Un navire au mouillage peut en outre faire entendre trois sons consécutifs, à savoir un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'un abordage à un navire qui s'approche.
  - h) Un navire échoué doit sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong, ainsi qu'il est prescrit à l'alinéa g) de la présente règle. De plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre la sonnerie rapide de la cloche. De plus, un navire échoué peut émettre au sifflet un signal approprié.
  - i) Un navire de longueur égale ou supérieure à 12 mètres mais inférieure à 20 mètres n'est pas tenu de faire entendre les coups de cloche prescrits aux alinéas g) et h) de la présente règle. Toutefois, lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.
  - j) Un navire de longueur inférieure à 12 mètres n'est pas tenu de faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.
  - k) Un bateau-pilote en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux alinéas a), b) ou g) de la présente règle, faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

*Sound Signals in Restricted Visibility — Canadian Modification*

- (l) Notwithstanding paragraph (j), in the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, a vessel shall sound the signals prescribed for a vessel of 12 metres or more in length if it is
- (i) less than 12 metres in length,
  - (ii) ordinarily used for the purpose of pushing or pulling any floating object, and
  - (iii) not located within a recognized mooring, storage or booming area.

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. Any light to attract the attention of another vessel shall be such that it cannot be mistaken for any aid to navigation. For the purpose of this Rule the use of high intensity intermittent or revolving lights, such as strobe lights, shall be avoided.

RULE 37

*Distress Signals*

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use or exhibit the signals described in Annex IV.

**PART E — EXEMPTIONS**

RULE 38

*Exemptions — International*

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 is 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.

*Signaux sonores par visibilité réduite — Modification canadienne*

- l) Nonobstant l'alinéa j), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, tout navire doit émettre les signaux sonores exigés pour un navire d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres, s'il remplit les conditions suivantes:
- (i) il a moins de 12 mètres de longueur,
  - (ii) il est habituellement utilisé en vue de pousser ou de tirer un objet flottant,
  - (iii) il ne se trouve pas dans une aire connue de mouillage, d'entrepôtage ou de flottage.

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. Tout feu destiné à attirer l'attention d'un autre navire ne doit pas pouvoir être confondu avec une aide à la navigation. Aux fins de la présente règle, l'emploi de feux intermittents ou tournants à haute intensité, tels que les phares gyroscopiques, doit être évité.

RÈGLE 37

*Signaux de détresse*

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

**PARTIE E — EXEMPTIONS**

RÈGLE 38

*Exemptions — International*

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, bénéficie 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 l'article 7 de l'appendice 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



- (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, 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.
- (h) The repositioning of all-round lights resulting from the prescription of section 9(b) of Annex I, permanent exemption.

*Exemptions — Canadian Modifications*

- (i) For the purposes of paragraphs (d), (e), (f) and (g), the nine years referred to therein shall be considered to commence on July 15, 1977.
- (j) Notwithstanding paragraph (i), the nine years referred to in paragraphs (d), (e), (f) and (g) shall be considered to commence on March 1, 1983 for vessels exclusively engaged in inland voyages.
- (k) [Repealed, SOR/2008-272, s. 25]

**PART F — ADDITIONAL CANADIAN PROVISIONS**

RULE 39

*Special Signals for Dangerous Goods*

In the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, a vessel that is taking in, discharging or carrying dangerous goods shall,

- (a) when not underway, exhibit where it can best be seen, an all-round red light or the International Code flag “B”; and
- (b) when underway, exhibit where it can best be seen, the International Code flag “B” but not an all-round red light.

RULE 40

*Radar Reflectors*

- (a) Subject to paragraph (b), a vessel that is less than 20 metres in length or is constructed primarily of non-metallic materials shall, if practicable, be equipped with a radar reflector or other means to enable the vessel’s detection by other vessels navigating by radar at 3 GHz or 9 GHz.

prescriptions de l’alinéa 3a) de l’appendice I: exemption permanente.

- (ii) Changement de l’emplacement des feux de tête de mât à bord des navires d’une longueur de 150 mètres ou plus, résultant des prescriptions de l’alinéa 3a) de l’appendice I: jusqu’à neuf ans après la date d’entrée en vigueur du présent règlement.
- e) Changement de l’emplacement des feux de tête de mât résultant des prescriptions de l’alinéa 2b) de l’appendice 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 alinéas 2g) et 3b) de l’appendice 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’appendice III: neuf ans à compter de la date d’entrée en vigueur du présent règlement.
- h) Changement de l’emplacement des feux visibles sur tout l’horizon résultant des prescriptions de l’alinéa 9b) de l’appendice I: exemption permanente.

*Exemptions — Modifications canadiennes*

- i) Aux fins des alinéas d), e), f) et g), la période de neuf ans qui y est mentionnée débute le 15 juillet 1977.
- j) Nonobstant l’alinéa i), la période de neuf ans mentionnée aux alinéas d), e), f) et g) débute le 1<sup>er</sup> mars 1983 et s’applique aux navires effectuant des voyages exclusivement en eaux intérieures.
- k) [Abrogé, DORS/2008-272, art. 25]

**PARTIE F — DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES CANADIENNES**

RÈGLE 39

*Signaux spéciaux pour matières dangereuses*

Dans les eaux canadiennes d’une rade, d’un port, d’un cours d’eau, d’un lac ou d’une voie navigable intérieure, un navire qui embarque, décharge ou transporte des matières dangereuses doit,

- a) lorsqu’il ne fait pas route, montrer à l’endroit le plus visible un feu rouge visible sur tout l’horizon ou le pavillon « B » du Code international; et
- b) lorsqu’il fait route, montrer à l’endroit le plus visible le pavillon « B » du Code international et non un feu rouge visible sur tout l’horizon.

RÈGLE 40

*Réfecteurs radar*

- a) Sous réserve de l’alinéa b), tout navire d’une longueur inférieure à 20 mètres ou construit principalement de matériaux non métalliques doit, si possible, être doté d’un réflecteur radar ou d’un autre moyen permettant sa détection par d’autres navires naviguant par radar aux fréquences de 9 GHz ou 3 GHz.

- (b) Paragraph (a) does not apply where
- (i) a vessel operates in limited traffic conditions, daylight, and favourable environmental conditions and where compliance is not essential for the safety of the vessel, or
  - (ii) the small size of the vessel or its operation away from radar navigation makes compliance impracticable.
- (c) The radar reflector or other means to enable detection prescribed in paragraph (a) shall, to the extent practicable, meet the requirements of
- (i) sections 3 to 5 of the Annex to Resolution A.384(X), made by the Organization and as amended from time to time, if fitted before July 1, 2005,
  - (ii) sections 3 to 5 of the Annex to Resolution MSC.164(78), made by the Organization and as amended from time to time, if fitted on or after July 1, 2005, or
  - (iii) other performance standards that the Minister determines provide a level of safety that is equivalent to or higher than that of those standards.
- (d) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference into this Rule, “should” shall be read to mean “shall” and recommendations shall be mandatory.

RULE 41

*Transponders*

- (a) No vessel, except a vessel in distress, shall use a transponder that can transmit radar responder signals or radar beacon signals in the 3- or 10-centimetre marine radar bands.
- (b) Notwithstanding paragraph (a), an exploration or exploitation vessel may use such a transponder if authorized to do so under this Rule and the transponder is used in a manner that does not compromise the safety of navigation.
- (c) The Minister shall authorize the use of a transponder if it will be used in a manner that will not interfere with or degrade the use of radar in navigation, having regard to factors such as
- (i) the proximity of other transponders and the distinctiveness of their signals,
  - (ii) the frequency, range and power of the transponder, and
  - (iii) the marine radar band to be used.
- (d) [Repealed, SOR/2008-272, s. 28]

- b) L’alinéa a) ne s’applique pas
- (i) lorsque le navire est exploité dans des conditions où le trafic est léger, de jour et dans des conditions atmosphériques favorables et qu’il n’est pas nécessaire pour sa sécurité qu’il s’y conforme; ou
  - (ii) lorsque la petite taille du navire ou que le fait de l’exploiter à l’extérieur des zones où se pratique la navigation au radar font qu’il est impossible de s’y conformer.
- c) Le réflecteur radar ou un autre moyen permettant la détection exigé par l’alinéa a) doit, dans la mesure du possible :
- (i) s’il a été installé avant le 1<sup>er</sup> juillet 2005, être conforme aux exigences des articles 3 à 5 figurant à l’annexe de la résolution A.384(X) de l’Organisation, avec ses modifications successives,
  - (ii) s’il a été installé le 1<sup>er</sup> juillet 2005 ou après cette date, être conforme aux exigences des articles 3 à 5 figurant à l’annexe de la résolution MSC.164(78) de l’Organisation, avec ses modifications successives,
  - (iii) être conforme à toute autre norme de fonctionnement que le ministre juge comme offrant un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui de ces normes.
- d) Aux fins de l’interprétation des documents incorporés par renvoi à la présente règle, « devrait » et « il est recommandé » valent mention de « doit » et les recommandations ont force obligatoire.

RÈGLE 41

*Répondeurs radars*

- a) Aucun navire, à l’exception de ceux en détresse, ne peut utiliser un répondeur radar capable d’émettre des signaux de réponse radar ou des signaux de balise radar dans les bandes radar maritimes de 3 ou de 10 centimètres.
- b) Nonobstant l’alinéa a), tout navire d’exploration ou d’exploitation peut utiliser un tel répondeur radar s’il y est autorisé par la présente règle et si le répondeur radar est utilisé d’une manière qui ne compromet pas la sécurité de la navigation.
- c) Le ministre autorise l’utilisation d’un répondeur radar s’il sera utilisé d’une manière qui ne causera pas d’interférence ou de dégradation à l’utilisation du radar pour la navigation, en tenant compte des éléments tels que :
- (i) la proximité d’autres répondeurs radar et le caractère distinctif de leurs signaux,
  - (ii) la fréquence, la portée et la puissance du répondeur radar,
  - (iii) la bande radar maritime qui sera utilisée.
- d) [Abrogé, DORS/2008-272, art. 28]

RULE 42

*Additional Requirements for Exploration or Exploitation Vessels*

- (a) An exploration or exploitation vessel shall display identification panels bearing the name, identification letters or numerals of the vessel so that at least one panel is visible in any direction.
- (b) The name, identification letters or numerals referred to in paragraph (a) shall be
  - (i) black,
  - (ii) not less than one metre in height,
  - (iii) displayed on a yellow background, and
  - (iv) easily visible in daylight and at night by the use of illumination or retro-reflecting material.
- (c) Subject to paragraph (h), an exploration or exploitation vessel, when stationary and engaged in drilling or production operations, shall, in lieu of the lights or shapes required by these Rules, exhibit where it can best be seen from any direction a white light or a series of white lights located at an equal height above the water and operating in unison, which light or lights shall
  - (i) flash the morse letter “U” at intervals of not more than 15 seconds,
  - (ii) be installed at a height above the water of not less than six metres and not more than 30 metres so that at least one light shall remain visible to within 15 metres of the vessel,
  - (iii) be visible all round the horizon at a nominal range of 15 miles,
  - (iv) be powered by a reliable power source,
  - (v) be equipped with an auxiliary power source, and
  - (vi) be exhibited from 15 minutes before sunset until sunrise and at all times when the visibility in any direction is two miles or less.
- (d) The horizontal and vertical extremities of an exploration or exploitation vessel that is stationary and engaged in drilling or production operations shall be adequately marked in compliance with the requirements set out in Transport Canada *Standards Obstruction Markings* (2nd ed.), 1987, TP 382, as amended from time to time.
- (e) An exploration or exploitation vessel, when stationary and engaged in drilling or production operations, shall be equipped with a sound-signalling appliance that
  - (i) is powered by a reliable power source,
  - (ii) is provided with an auxiliary power source,
  - (iii) when operating, emits a rhythmic blast corresponding to the Morse letter “U” every 30 seconds,
  - (iv) has its maximum intensity at a frequency between 100 and 1 000 Hertz,
  - (v) has a usual range of at least two miles,

RÈGLE 42

*Exigences supplémentaires pour les navires d’exploration ou d’exploitation*

- a) Le navire d’exploration ou d’exploitation doit montrer des panneaux d’identification portant son nom et ses lettres ou chiffres d’identification de sorte qu’au moins un panneau soit visible de n’importe quelle direction.
- b) Le nom et les lettres ou chiffres d’identification visés à l’alinéa a) doivent :
  - (i) être de couleur noire;
  - (ii) mesurer au moins un mètre de hauteur;
  - (iii) être présentés sur un fond jaune;
  - (iv) être facilement visibles de jour et de nuit au moyen d’un éclairage ou de l’utilisation d’un matériau rétro réfléchissant.
- c) Sous réserve de l’alinéa h), le navire d’exploration ou d’exploitation, lorsqu’il est immobile et qu’il effectue des travaux de forage ou de production, doit, au lieu des feux ou des marques exigés par les présentes règles, montrer, à l’endroit où ils sont les plus visibles de n’importe quelle direction, un feu blanc ou une série de feux blancs placés à la même hauteur par rapport à la surface de l’eau et fonctionnant simultanément, et ce feu ou ces feux doivent :
  - (i) lancer des éclats correspondant à la lettre U en morse à intervalles d’au plus 15 secondes;
  - (ii) être placés à au moins six mètres et à au plus 30 mètres au-dessus de la surface de l’eau pour qu’au moins un feu soit visible à une distance d’au moins 15 mètres du navire;
  - (iii) être visibles sur tout l’horizon à une portée nominale de 15 milles;
  - (iv) être alimentés par une source d’énergie fiable;
  - (v) être dotés d’une source d’énergie auxiliaire;
  - (vi) être montrés à compter de 15 minutes avant le coucher du soleil jusqu’au lever du soleil et en tout temps lorsque la visibilité dans n’importe quelle direction est de deux milles ou moins.
- d) Les extrémités horizontales et verticales du navire d’exploration ou d’exploitation qui est immobile et qui effectue des travaux de forage ou de production doivent être suffisamment marquées conformément aux exigences mentionnées dans la publication de Transports Canada intitulée *Normes d’identification des obstacles* (2<sup>e</sup> éd.), 1987, TP 382, compte tenu de ses modifications éventuelles.
- e) Le navire d’exploration ou d’exploitation doit, lorsqu’il est immobile et qu’il effectue des travaux de forage ou de production, être doté d’un appareil de signalisation sonore :
  - (i) qui est alimenté par une source d’énergie fiable;
  - (ii) qui est doté d’une source d’énergie auxiliaire;
  - (iii) qui, une fois mis en marche, fait entendre des coups rythmés correspondant à la lettre U en morse à intervalles de 30 secondes;

- (vi) is installed at a height above the water of not less than six metres and not more than 30 metres, and
- (vii) is so placed that the sound emitted is audible, when there is no wind, throughout the required range in all directions in a horizontal plane from the vessel.
- (f) An exploration or exploitation vessel, when stationary and engaged in drilling or production operations, shall, whenever the visibility in any direction is two miles or less, operate the sound-signalling appliance described in paragraph (e) in lieu of the sound signal described in Rule 35.
- (g) An exploration or exploitation vessel shall comply with the relevant technical requirements set out in sections 2.3 and 2.4 of, and Appendix 1 to, the IALA's publication *Recommendations for the marking of offshore structures*, as amended from time to time, and the nominal range of lights shall be computed in accordance with Appendix II of the IALA's 1967 publication *Recommendations for the notation of luminous intensity and range of lights*.
- (h) For the purposes of this Rule, wherever the word "Authority" appears in a document incorporated by reference, it shall be read as "Minister".
- (i) In the Canadian waters of the Great Lakes Basin, the white light or series of white lights exhibited by an exploration or exploitation vessel when stationary and engaged in drilling or production operations shall have a range of visibility of between eight and fifteen miles.
- (iv) dont l'intensité maximale se situe à une fréquence comprise entre 100 Hz et 1 000 Hz;
- (v) dont la portée atteint habituellement au moins deux milles;
- (vi) qui est placé à au moins six mètres et à au plus 30 mètres au-dessus de la surface de l'eau;
- (vii) qui est placé de sorte que le son produit puisse être entendu, lorsqu'il n'y a pas de vent, dans un rayon du navire constitué par la portée prescrite.
- f) Le navire d'exploration ou d'exploitation doit, lorsqu'il est immobile et qu'il effectue des travaux de forage ou de production et que la visibilité est de deux milles ou moins dans n'importe quelle direction, mettre en marche l'appareil de signalisation sonore visé à l'alinéa e) au lieu d'émettre les signaux sonores prescrits à la règle 35.
- g) Le navire d'exploration ou d'exploitation doit satisfaire aux exigences techniques applicables prévues aux articles 2.3 et 2.4 et à l'appendice 1 de la publication de l'AIMS intitulée *Recommandations pour la signalisation des plates-formes en mer*, avec ses modifications successives, la portée nominale des feux devant être calculée selon l'appendice II de la publication de l'AIMS de 1967 intitulée *Recommandations pour la notation de l'intensité lumineuse et de la portée des feux*.
- h) Pour l'application de la présente règle, toute mention de « Autorité compétente » dans un document incorporé par renvoi vaut mention de « ministre ».
- i) Dans les eaux canadiennes du bassin des Grands Lacs, le feu blanc ou la série de feux blancs montrés par le navire d'exploration ou d'exploitation lorsqu'il est immobile et qu'il effectue des travaux de forage ou de production doit avoir une portée lumineuse de 8 à 15 milles.

RULE 43

*Safety Zones Around Exploration or Exploitation Vessels*

- (a) For the purpose of this Rule, with respect to an exploration or exploitation vessel that is in position for the purpose of exploring or exploiting the non-living natural resources of the sea bed, a safety zone is the area that extends from the outer extremities of the exploration or exploitation vessel to the greater of
  - (i) 500 metres in all directions, and
  - (ii) 50 metres beyond the boundaries of the anchor pattern of the vessel.
- (b) The Minister may establish a safety zone greater than the safety zone referred to in paragraph (a) if it is reasonably related to the nature and function of the exploration or exploitation vessel and is necessary to ensure navigational safety.
- (c) No vessel shall navigate within a safety zone.
- (d) Paragraph (c) does not apply to a vessel that
  - (i) is in distress,
  - (ii) is attempting to save life or provide assistance to a vessel in distress,

RÈGLE 43

*Zones de sécurité entourant les navires d'exploration ou d'exploitation*

- a) Pour l'application de la présente règle, en ce qui concerne le navire d'exploration ou d'exploitation qui est en position pour explorer ou exploiter les ressources naturelles inanimées des fonds marins, la zone de sécurité est la zone qui s'étend des extrémités extérieures du navire jusqu'à la plus importante des distances suivantes:
  - (i) un rayon de 500 m;
  - (ii) 50 m au-delà des limites du champ d'action des ancres du navire.
- b) Le ministre peut établir une zone de sécurité plus vaste que celle visée à l'alinéa a) si l'agrandissement de celle-ci a un lien raisonnable avec le type et le rôle du navire d'exploration ou d'exploitation et qu'il est nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation.
- c) Nul navire ne peut naviguer à l'intérieur d'une zone de sécurité.
- d) L'alinéa c) ne s'applique pas à un navire :
  - (i) qui est en détresse;

(iii) is operated by or on behalf of the state having jurisdiction over the exploration or exploitation operations, or

(iv) has received permission from the person in charge of the exploration or exploitation vessel to enter the safety zone around that vessel.

(e) [Repealed, SOR/2008-272, s. 30]

RULE 44

*Ocean Data Acquisition Systems (ODAS)*

- (a) Every Canadian ODAS shall clearly display its identification number on an exterior surface where it can be clearly seen and, if practicable, shall display the name and address of the owner of the ODAS.
- (b) Subject to paragraph (f), every ODAS shall be constructed or fitted with a radar reflector, or other means, that has a radar response that at least meets the requirements set out in Rule 40.
- (c) Every ODAS that is designed to operate while floating with part of its structure extending above the water shall
  - (i) be coloured yellow,
  - (ii) have a shape that cannot be confused with the shape of a navigational mark, and
  - (iii) where technically practicable,
    - (A) have a topmark consisting of a yellow “X” shape,
    - (B) exhibit a yellow light visible at a minimum range of five miles that gives a group of five flashes every 20 seconds, and
    - (C) be equipped with an appliance that emits a sound signal at intervals of not more than two minutes, which sound signal cannot be confused with any other signal prescribed by these Rules or with the sound signal of any aid to navigation in the vicinity of the ODAS.
- (d) Subject to paragraph (f), every ODAS designed to operate under water, other than an ODAS referred to in paragraph (e), shall
  - (i) be escorted by a surface vessel that gives warning of the presence of the ODAS in accordance with Rule 27, or
  - (ii) have tethered to it a surface float that is marked, provides the radar response, is lighted and sounds the signals specified in paragraphs (a) to (c).
- (e) Every ODAS designed to operate when resting on the bottom of a sea, lake or river with part of its structure extending above the water shall be marked, exhibit lights and shapes, and sound signals in the same manner as an exploration or exploitation vessel.
- (f) Paragraphs (b) and (d) do not apply to an ODAS where
  - (i) the Minister has determined that the ODAS does not constitute a potential danger to navigation by reason of
    - (A) its size, material, construction, area or method of operation,

(ii) qui tente de sauver des vies ou de venir en aide à un navire en détresse;

(iii) qui est exploité par l’État qui a compétence, eu égard aux travaux d’exploration ou d’exploitation, ou qui est exploité pour le compte de cet État;

(iv) qui a reçu du responsable du navire d’exploration ou d’exploitation la permission de pénétrer dans la zone de sécurité entourant ce navire.

e) [Abrogé, DORS/2008-272, art. 30]

RÈGLE 44

*Systèmes d’acquisition des données océaniques (SADO)*

- a) Tout SADO canadien doit porter clairement son numéro d’identification sur la surface extérieure la plus visible et, si c’est possible, le nom et l’adresse de son propriétaire.
- b) Sous réserve de l’alinéa f), tout SADO doit être doté, lors de sa construction ou par après, d’un réflecteur radar ou d’un autre moyen de détection ayant une réponse radar qui est au moins conforme aux exigences énoncées à la règle 40.
- c) Chaque SADO conçu pour fonctionner à flot et dont une partie de la structure émerge de l’eau doit :
  - (i) être de couleur jaune,
  - (ii) avoir une forme qui ne peut être confondue avec celle d’une aide à la navigation,
  - (iii) lorsque c’est techniquement possible :
    - (A) être surmonté d’un « X » de couleur jaune,
    - (B) montrer un feu jaune visible à une distance minimale de cinq milles et lançant un groupe de cinq éclats toutes les 20 secondes,
    - (C) être doté d’un appareil qui émet un signal sonore à intervalles d’au plus deux minutes, lequel signal ne peut être confondu avec aucun autre signal prescrit par les présentes règles ni avec le signal sonore émis par une aide à la navigation placée près du SADO.
- d) Sous réserve de l’alinéa f), un SADO conçu pour fonctionner sous l’eau, autre qu’un SADO visé à l’alinéa e), doit
  - (i) être escorté par un navire de surface donnant l’avertissement de la présence du SADO, conformément à la règle 27; ou
  - (ii) être relié à une bouée de surface qui est marquée et qui donne l’écho de retour radar, est munie de feux et émet les signaux sonores prescrits aux alinéas a) à c).
- e) Chaque SADO conçu pour fonctionner sur le fond de la mer, d’un lac, d’un fleuve ou d’une rivière et dont une partie de la structure émerge de l’eau doit être marqué, montrer des feux et des marques et émettre des signaux sonores de la même manière qu’un navire d’exploration ou d’exploitation.
- f) Un SADO est exempté des alinéas b) et d) si les conditions suivantes sont réunies :

- (B) the nature and condition of the waters in the area of operation of the ODAS, and
  - (C) the use that is or might reasonably be expected to be made of those waters, and
- (ii) the Minister has given the owner of the ODAS notice in writing of that determination.

RULE 45

*Blue Flashing Light*

- (a) Any government vessel or any vessel that is owned or operated by a harbour, river, county or municipal police force may exhibit as an identification signal a blue flashing light when the vessel
  - (i) is providing assistance in any waters to any vessel or other craft, aircraft or person that is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance, or
  - (ii) is engaged in law enforcement duties in Canadian waters.
- (b) Any vessel operated by the Canadian Coast Guard Auxiliary may exhibit a blue flashing light as an identification signal when the vessel participates, at the request of the Canadian Coast Guard, in search and rescue operations.
- (c) A vessel referred to in paragraph (a) or (b) that exhibits a blue flashing light as an identification signal is not relieved from the obligation to comply with the Steering and Sailing Rules set out in Part B.
- (d) [Repealed, SOR/2008-272, s. 34]

RULE 46

*Alternate System of Navigation Lights*

- (a) For the purpose of this Rule, “alternate system of navigation lights” means a backup system that includes masthead lights, sidelights, a sternlight and the lights prescribed in Rule 30 for vessels at anchor.
  - (b) This Rule does not apply to
    - (i) vessels that are less than 15 metres in length,
    - (ii) cable ferries, or
    - (iii) pleasure craft.
  - (c) A Canadian vessel required by Part C to exhibit lights shall be fitted with an alternate system of navigation lights.
  - (d) In the case of vessels built before January 1, 1991, that have a gross tonnage of less than 500, the alternate system of navigation lights may consist of oil or electronic lanterns.
- (d.1) [Repealed, SOR/2008-272, s. 35]

- (i) le ministre a déterminé que le SADO ne constitue pas un danger potentiel pour la navigation en raison des éléments suivants :

- (A) sa taille, le matériau dont il est fait, sa construction, la zone où il fonctionne ou son mode de fonctionnement,
- (B) la nature et l'état des eaux dans la zone où le SADO fonctionne,
- (C) l'usage qui est ou qui pourrait raisonnablement être fait de ces eaux,

- (ii) le ministre a fait part, par écrit, de sa décision au propriétaire du SADO.

RÈGLE 45

*Feu bleu à éclats*

- a) Tout navire d'État ou tout navire qui appartient à un corps policier portuaire, fluvial, de comté ou municipal, ou qui est exploité par lui, peut montrer comme signal d'identification un feu bleu à éclats lorsque, selon le cas :
  - (i) il prête assistance dans n'importe quelles eaux à un bâtiment ou autre embarcation, à un aéronef ou à une personne qui sont menacés d'un danger grave et imminent et qui ont besoin d'un secours immédiat,
  - (ii) il sert à l'application des lois dans les eaux canadiennes.
- b) Tout bâtiment exploité par la Garde côtière auxiliaire canadienne peut montrer comme signal d'identification un feu bleu à éclats lorsqu'il participe, à la demande de la Garde côtière canadienne, à des opérations de recherche et de sauvetage.
- c) Les bâtiments visés aux alinéas a) et b) qui montrent comme signal d'identification un feu bleu à éclats ne sont pas dispensés de l'obligation de se conformer aux règles de barre et de route énoncées à la partie B.
- d) [Abrogé, DORS/2008-272, art. 34]

RÈGLE 46

*Système de feux de navigation de relais*

- a) Pour l'application de la présente règle, «système de feux de navigation de relais» s'entend d'un système de secours qui comprend des feux de tête de mât, des feux de côté, un feu de poupe et les feux exigés par la règle 30 pour les navires au mouillage.
- b) La présente règle ne s'applique pas aux navires suivants :
  - (i) les navires d'une longueur inférieure à 15 mètres,
  - (ii) les traversiers à câble,
  - (iii) les embarcations de plaisance.
- c) Tout navire canadien tenu de montrer les feux exigés par la partie C doit être doté d'un système de feux de navigation de relais.
- d) Pour les navires qui ont été construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1991 et qui ont une jauge brute inférieure à 500, le système de feux de navigation de relais peut consister en des fanaux à l'huile ou des fanaux électroniques.

- (e) If it is impracticable for a vessel or object being towed or pushed to comply with paragraph (c), spare lights shall be readily available so that the vessel or object maintains compliance with Part C.
- (f) The alternate system of navigation lights shall be supplied by the main source of electric power and the emergency source of electric power that are referred to in section 15 of Annex I, unless otherwise provided by paragraph (g).
- (g) In the case of vessels built before January 1, 1991, having a gross tonnage of less than 500, the alternate system of navigation lights shall be supplied by
  - (i) the vessel's emergency source of electric power, or
  - (ii) in the case of oil or electronic lanterns, power of a capacity sufficient for the duration of the intended voyage.
- (h) Lights using a flame shall not be used as the alternate system of navigation lights on any vessel carrying, towing or pushing cargo that is volatile or explosive.

#### ANNEX I

##### POSITIONING AND TECHNICAL DETAILS OF LIGHTS AND SHAPES

###### 1. Definition — International

- (a) The term “height above the hull” means height above the uppermost continuous deck. This height shall be measured from the position vertically beneath the location of the light.

###### *Definition — Canadian Modification*

- (b) The term “practical cut-off” means the point on an arc around a source of light at which the intensity of the light is reduced as follows:
  - (i) for vessels of less than 20 metres in length, where the intensity is reduced to 67 per cent of the minimum required intensity within three or five degrees as appropriate, outside the horizontal sectors referred to in section 9 of this Annex and described in Rule 21, practical cut-off occurs at the point at which the intensity is reduced to 10 per cent of the minimum required intensity within 20 degrees outside the horizontal sectors referred to in section 9 of this Annex and described in Rule 21,
  - (ii) for vessels of 20 metres or more in length, practical cut-off occurs at the point at which the intensity is reduced to 12.5 per cent of the minimum required intensity within three or five degrees, as appropriate, outside the horizontal sectors referred to in section 9 of this Annex and described in Rule 21.

###### 2. Vertical positioning and spacing of lights — International

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

*d.1) [Abrogé, DORS/2008-272, art. 35]*

- e) S'il est impossible pour un navire ou objet remorqué ou poussé de se conformer à l'alinéa c), des feux de rechange doivent être facilement accessibles pour permettre au navire ou à l'objet de continuer de se conformer à la partie C.
- f) Le système de feux de navigation de relais doit être alimenté par la principale source d'énergie électrique et la source d'énergie électrique de secours visées à l'article 15 de l'appendice I, sauf disposition contraire de l'alinéa g).
- g) Dans le cas des navires qui ont été construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1991 et qui ont une jauge brute inférieure à 500, le système de feux de navigation de relais doit être alimenté :
  - (i) soit par la source d'énergie électrique de secours du navire,
  - (ii) soit, s'il consiste en des fanaux à l'huile ou des fanaux électroniques, par une source d'énergie d'une capacité suffisante pour la durée du voyage envisagé.
- h) Il est interdit d'utiliser des feux constitués d'une flamme comme feux de relais à bord de tout navire qui transporte, remorque ou pousse une cargaison aux propriétés volatiles ou explosives.

#### APPENDICE I

##### EMPLACEMENT ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES FEUX ET MARQUES

###### 1. Définition — International

- a) L'expression « hauteur au-dessus du plat-bord » désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé. Cette hauteur doit être mesurée à partir de l'endroit situé sous le feu à la verticale de celui-ci.

###### *Définition — Modification canadienne*

- b) L'expression « coupure pratique » désigne le point sur l'arc de cercle entourant une source lumineuse où l'intensité de la lumière décroît de la manière qui suit :
  - (i) dans le cas des navires d'une longueur inférieure à 20 mètres, pour lesquels l'intensité est réduite à 67 pour cent de l'intensité minimale prescrite à moins de trois ou cinq degrés, selon le cas, en dehors des secteurs horizontaux mentionnés à l'article 9 du présent appendice et décrits à la règle 21, la coupure pratique intervient au point où l'intensité est réduite à 10 pour cent de l'intensité minimale prescrite à moins de 20 degrés en dehors des secteurs horizontaux mentionnés à l'article 9 du présent appendice et décrits à la règle 21;
  - (ii) dans le cas des navires d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres, la coupure pratique intervient au point où l'intensité est réduite à 12,5 pour cent de l'intensité minimale prescrite à moins de trois ou cinq degrés, selon le cas, en dehors des secteurs horizontaux mentionnés à l'article 9 du présent appendice et décrits à la règle 21.

###### 2. Emplacement et espacement des feux sur le plan vertical — International

- (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 six metres, and, if the breadth of the vessel exceeds six 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.
  - (d.1) Where a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight or where the all-round light described in subparagraph (d)(i) of Rule 23 is carried in addition to sidelights, the masthead light or the all-round light shall be carried at least one 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 either the forward masthead light or the after masthead light, provided that, if carried on the aftermast, the lowest after masthead light shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward masthead light.
  - (f) (i) The masthead light or lights prescribed in Rule 23(a) shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions except as described in subparagraph (ii).  
(ii) When it is impracticable to carry the all-round lights prescribed by Rule 27(b)(i) or Rule 28 below the masthead lights, they may be carried above the after masthead light(s) or vertically in between the forward masthead light(s) and after masthead light(s), provided that in the latter case the requirement of section 3(c) of this Annex shall be complied with.
  - (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 one 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 two metres apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than four metres above the hull,
- a) À 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 six mètres au moins au-dessus du plat-bord et, si la largeur du navire dépasse six mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit toutefois nécessaire que cette hauteur dépasse 12 mètres;
    - (ii) lorsqu'il existe deux feux de tête de mât, le feu arrière doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu avant.
  - b) La distance verticale entre les feux de tête de mât des navires à propulsion mécanique doit être telle que le feu arrière puisse toujours être vu distinctement au-dessus du feu avant, à une distance de 1 000 mètres de l'avant du navire au niveau de la mer, dans toutes les conditions normales d'assiette.
  - c) Le feu de tête de mât d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 20 mètres, doit se trouver à une hauteur de 2,5 mètres au moins au-dessus du plat-bord.
  - d) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut avoir son feu le plus élevé à une hauteur inférieure à 2,5 mètres au-dessus du plat-bord.
    - d.1) Lorsqu'il porte un feu de tête de mât en plus des feux de côté et du feu de poupe ou qu'il porte le feu visible sur tout l'horizon visé au sous-alinéa d)(i) de la règle 23 en plus des feux de côté, le feu de tête de mât ou le feu visible sur tout l'horizon doit se trouver à un 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 ou arrière, étant entendu que, si le feu inférieur de tête de mât arrière se trouve sur le mât arrière, il doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu de tête de mât avant.
  - f) (i) Le feu ou les feux de tête de mât prescrits par la règle 23a) doivent être placés au-dessus et à bonne distance des autres feux et obstructions, à l'exception de ceux qui sont décrits au sous-alinéa (ii).
    - (ii) Lorsqu'il n'est pas possible de placer au-dessous des feux de tête de mât les feux visibles sur tout l'horizon prescrits par la règle 27b)(i) ou par la règle 28, ces feux peuvent être placés au-dessus du feu ou des feux de tête de mât arrière ou, sur un plan vertical, entre le feu ou les feux de tête de mât avant et le feu ou les feux de tête de mât arrière à condition que, dans ce dernier cas, il soit conforme aux prescriptions de l'alinéa 3c) du présent appendice.
  - 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,



- (ii) on a vessel of less than 20 metres in length, the lights shall be spaced not less than one metre apart and the lowest of the lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than two 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 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 prescribed in Rule 30(a)(i), 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 be placed at a height of not less than six metres above the hull.

*Vertical Positioning and Spacing of Lights — Canadian Modifications*

- (l) Notwithstanding paragraph (a), in the waters of the Great Lakes Basin, on a power-driven vessel of 20 metres or more in length the masthead lights may 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 five metres, and, if the breadth of the vessel exceeds five metres, then at a height above the hull of not less than such breadth, but the light need not be placed at a greater height above the hull than eight metres,
  - (ii) where two masthead lights are carried, the after one shall be at least two metres vertically higher than the forward one.
- (m) Notwithstanding paragraph (d), in the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, the masthead light or the all-round white light referred to in Rule 23(d), for a power-driven vessel of less than 12 metres in length shall be carried at least one metre higher than the sidelights.
- (n) Notwithstanding paragraph (e), in the waters of the Great Lakes Basin, 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 or the after masthead light, but where the light is carried on the aftermast the lowest after masthead light shall be at least two metres vertically higher than the forward masthead light.

les feux de côté doivent se trouver à un 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 deux mètres au moins; le feu inférieur doit se trouver à une hauteur de quatre mètres au moins 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 un mètre au moins; le feu inférieur doit se trouver à une hauteur de deux mètres au moins 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 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 prescrit par la règle 30a(i) doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu arrière. À bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 50 mètres, le feu de mouillage avant doit se trouver à une hauteur de six mètres au moins au-dessus du plat-bord.

*Emplacement ou espacement des feux sur le plan vertical — Modifications canadiennes*

- l) Nonobstant l'alinéa a), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, sur un navire à propulsion mécanique de 20 mètres ou plus de longueur, les feux de tête de mât peuvent être placés comme suit:
  - (i) le feu de tête de mât avant, ou le feu de tête de mât unique s'il n'y en a qu'un sur le navire, à une hauteur au-dessus du plat-bord qui n'est pas inférieure à cinq mètres, et si la largeur du navire dépasse cinq mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord qui n'est pas inférieure à cette largeur, mais le feu n'a pas à être placé à une hauteur au-dessus du plat-bord supérieure à huit mètres;
  - (ii) si le navire comporte deux feux de tête de mât, le feu arrière doit être à une hauteur verticale dépassant d'au moins deux mètres celle du feu avant.
- m) Nonobstant l'alinéa d), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon décrit à la règle 23d), pour un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres, doit être porté à une hauteur dépassant d'au moins un mètre celle des feux de côté.
- n) Nonobstant l'alinéa e), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, un des deux ou trois feux de tête de mât prescrits pour un navire à propulsion mécanique lorsqu'il remorque ou pousse un autre navire doit être placé dans la même position que le feu de tête de mât avant ou le feu de tête de mât arrière, mais quand le feu est

- (o) Notwithstanding paragraph (g), in the waters of the Great Lakes Basin, the sidelights of a power-driven vessel may be placed at least one metre lower than the forward masthead light but shall not be so low as to be interfered with by deck lights.
- (p) Notwithstanding subparagraph (i)(i), in the waters of the Great Lakes Basin, where a vessel of 20 metres in length or more is required to carry two or three lights in a vertical line, these lights may be spaced not less than one metre apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than four metres above the hull.
- (q) The all-round white lights prescribed for an inconspicuous, partly submerged vessel or object or a barge in Rules 24(g) and (j), respectively, shall be carried at the same height and shall be placed at a height of not less than two metres above the water.
- (r) The vertical separation of masthead lights required by subparagraph (a)(ii) and paragraph (b) is illustrated in Appendix II to *Standards for Navigation Lights, Shapes, Sound-Signalling Appliances*, TP 1861, published by Transport Canada, as amended from time to time.

### 3. Horizontal Positioning and Spacing of Lights — International

- (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 power-driven 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.
- (c) When the lights prescribed in Rule 27(b)(i) or Rule 28 are placed vertically between the forward masthead light(s) and the after masthead light(s) these all-round lights shall be placed at a horizontal distance of not less than two metres from the fore and aft centreline of the vessel in the athwartship direction.
- (d) When only one masthead light is prescribed for a power-driven vessel, that light shall be exhibited forward of amidships, except that a vessel of less than 20 m in length need not exhibit that light forward of amidships but shall exhibit it as far forward as is practicable.

#### *Horizontal Positioning and Spacing of Lights — Canadian Modification*

- (e) Notwithstanding paragraph (a), in the waters of the Great Lakes Basin, where two masthead lights are prescribed for a power-driven vessel,

placé sur le mât arrière, le feu le plus bas sur le mât arrière doit être à une hauteur dépassant au moins de deux mètres le feu de tête de mât avant.

- o) Nonobstant l'alinéa g), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, les feux de côté d'un navire à propulsion mécanique peuvent être placés à une hauteur inférieure d'au moins un mètre au feu de tête de mât avant, mais ne doivent pas souffrir d'interférence avec les feux de pont.
- p) Nonobstant le sous-alinéa i)(i), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, lorsqu'un navire de 20 mètres ou plus de longueur doit porter deux ou trois feux superposés, ces feux peuvent être espacés d'au moins un mètre, et le plus bas de ces feux doit, sauf si un feu de remorquage est requis, être placé à hauteur verticale d'au moins quatre mètres au-dessus du plat-bord.
- q) Les feux blancs visibles sur tout l'horizon prescrits pour un navire ou objet peu visible, partiellement submergé ou un chaland aux règles 24g) et j), respectivement, doivent être portés à la même hauteur, à au moins deux mètres au-dessus de l'eau.
- r) La distance verticale entre les feux de tête de mât qui est exigée par le sous-alinéa a)(ii) et l'alinéa b) est illustrée à l'annexe II des *Normes concernant les feux de navigation, les marques et les appareils de signalisation sonore*, TP 1861, publiées par Transports Canada, avec leurs modifications successives.

### 3. Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal — International

- 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) À bord d'un navire à propulsion mécanique 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.
- c) Lorsque les feux prescrits par la règle 27b)(i) ou par la règle 28 sont placés, sur un plan vertical, entre le feu ou les feux de tête de mât avant le feu ou les feux de tête de mât arrière, ces feux visibles sur tout l'horizon doivent se trouver à une distance horizontale de deux mètres au moins de l'axe longitudinal du navire dans le sens transversal.
- d) Lorsqu'un seul feu de tête de mât est prescrit pour un navire à propulsion mécanique, ce feu doit se trouver en avant de la demi-longueur du navire; dans le cas d'un navire d'une longueur inférieure à 20 mètres, le feu n'a pas à être placé en avant de la demi-longueur du navire, mais il doit être placé aussi à l'avant qu'il est possible dans la pratique.

#### *Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal — Modification canadienne*

- e) Malgré l'alinéa a), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, lorsque deux feux de tête de mât sont prescrits pour un navire à

(i) the horizontal distance between them shall be not less than one-quarter the length of the vessel but need not be more than 50 m, and

(ii) the forward light shall be placed not more than one-half the length of the vessel away from the stem.

(f) [Repealed, SOR/96-145, s. 4]

#### 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 two metres and not more than six 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 two 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 — International

The sidelights of vessels of 20 metres or more in length shall be fitted with inboard screens painted matt black and shall meet the requirements of section 9 of this Annex. On vessels of less than 20 metres in length the sidelights, if necessary to meet the requirements of section 9 of this Annex, shall be fitted with inboard matt black screens. 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.

##### 5.1 Screens for Lights Other than Sidelights — Canadian Modification

On power-driven vessels of less than 12 metres in length, constructed after July 31, 1983, the masthead light or the all-round light referred to in Rule 23(d), shall be screened to prevent direct illumination of the vessel forward of the operator's position.

#### 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,

propulsion mécanique, les exigences suivantes doivent être respectées :

(i) la distance horizontale entre ces feux ne doit pas être inférieure au quart de la longueur du navire, mais elle n'a pas à être supérieure à 50 m,

(ii) le feu avant doit être placé à au plus une demi-longueur du navire à partir de l'étrave.

f) [Abrogé, DORS/96-145, art. 4]

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

a) Le feu de direction de l'engin déployé d'un navire en train de pêcher, prescrit par la Règle 26c)(ii), doit être situé à une distance horizontale de deux mètres au moins et de six 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 26c)(i), ni inférieure à celle des feux de côté.

b) La distance horizontale entre les feux et marques indiquant à bord d'un navire en train de draguer ou d'effectuer des travaux sous-marins le côté obstrué et/ou le côté sur lequel on peut passer sans danger, tels que prescrits à la Règle 27d)(i) et (ii) et les feux et les marques prescrits à la Règle 27b)(i) et (ii), doit être aussi grande que possible et, en tout cas, d'au moins deux 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 27b)(i) et (ii).

#### 5. Écrans des feux de côté — International

Les feux de côté des navires de longueur égale ou supérieure à 20 mètres doivent être munis du côté du navire d'écrans peints en noir avec une peinture mate et être conformes aux prescriptions de l'article 9 du présent appendice. À bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté, s'ils sont nécessaires pour satisfaire aux prescriptions de l'article 9 du présent appendice, doivent être munis, du côté du navire, d'écrans de couleur noire mate. 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.

##### 5.1 Écrans des feux autres que les feux de côté — Modification canadienne

À bord des navires à propulsion mécanique d'une longueur inférieure à 12 mètres construits après le 31 juillet 1983, le feu de tête de mât ou le feu visible sur tout l'horizon visé à la règle 23d) doit être muni d'écrans destinés à prévenir toute illumination directe du navire à l'avant de la position occupée par la personne qui le fait fonctionner.

#### 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;

- (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 subparagraph (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 — International

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) *White*

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) *Green*

x 0.028 0.009 0.300 0.203  
y 0.385 0.723 0.511 0.356

(iii) *Red*

x 0.680 0.660 0.735 0.721  
y 0.320 0.320 0.265 0.259

(iv) *Yellow*

x 0.612 0.618 0.575 0.575  
y 0.382 0.382 0.425 0.406

### Colour Specification of Lights — Canadian Modification

(v) *Restricted Blue*

x 0.136 0.218 0.185 0.102  
y 0.040 0.142 0.175 0.105

### 8. Intensity of lights — International

- (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  $2 \times 10^{-7}$  lux,
- D is range of visibility (luminous range) of the light in nautical miles,

- (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 au sous-alinéa (ii) ci-dessus ayant une base commune.

- b) La distance verticale entre les marques doit être d'au moins 1,5 mètre.
- c) À 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 — International

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

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

(i) *Blanc*

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

(ii) *Vert*

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

(iii) *Rouge*

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

(iv) *Jaune*

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

### Couleur des feux — Modification canadienne

(v) *Bleu limité*

x 0,136 0,218 0,185 0,102  
y 0,040 0,142 0,175 0,105

### 8. Intensité des feux — International

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

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

où

- I = Intensité lumineuse en candelas dans les conditions de service,
- T = Seuil d'éclairement  $2 \times 10^{-7}$  lux,
- D = Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu en milles marins,

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:

Range of visibility (luminous range) of light in nautical miles	Luminous intensity of light in candelas for K = 0.8
D	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. This shall not be achieved by a variable control of the luminous intensity.

*Intensity of Lights — Canadian Modification*

(c) All lights, other than a flashing light, shall have a luminous intensity that appears constant and steady.

**9. Horizontal Sectors — International**

(a) (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel shall show the minimum required intensities. The intensities shall decrease to reach practical cut-off between one degree and three 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 five degrees within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From five 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 five degrees outside the prescribed sectors.

(b) (i) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, topmasts or structures within angular sectors of more than six degrees, except anchor lights prescribed in Rule 30, which need not be placed at an impracticable height above the hull.

(ii) If it is impracticable to comply with subparagraph (i) by exhibiting only one all-round light, two all-round lights shall be used suitably positioned or screened so that they appear, as far as practicable, as one light at a distance of one mile.

K = Coefficient de transmission atmosphérique.

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

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

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

NOTE: L'intensité lumineuse maximale des feux de navigation devrait être limitée de manière à éviter des reflets gênants. Cette limitation de l'intensité lumineuse ne doit pas être obtenue au moyen d'une commande variable.

*Intensité des feux — Modification canadienne*

(c) Tous les feux, à l'exception des feux à éclats, doivent avoir une intensité lumineuse qui semble constante et régulière.

**9. Secteurs horizontaux de visibilité — International**

(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 un et trois 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 cinq degrés à l'intérieur de ces secteurs. À partir de cinq degrés à l'intérieur des secteurs prescrits, l'intensité peut diminuer à concurrence de 50 pour cent jusqu'aux limites prescrites; puis elle doit diminuer constamment jusqu'à devenir pratiquement nulle à cinq degrés au plus en dehors des secteurs prescrits.

(b) (i) À l'exception des feux de mouillage prescrits à la règle 30 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 six degrés.

(ii) S'il est impossible dans la pratique de satisfaire au sous-alinéa (i) en plaçant un seul feu visible sur tout l'horizon, deux feux visibles sur tout l'horizon doivent être utilisés et convenablement placés ou masqués de manière à être perçus, dans la mesure du possible, comme un feu unique à une distance de un mille.

*Horizontal Sectors — Canadian Modification*

- (c) Notwithstanding paragraph (b), in the waters of the Great Lakes Basin, the all-round white light or lights referred to in Rule 23(f) shall not be obscured.

**10. Vertical Sectors — International**

- (a) The vertical sectors of electric lights as fitted, with the exception of lights on sailing vessels underway, shall be such that
- (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from five degrees above to five 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 underway, the vertical sectors of electric lights as fitted shall be such that
- (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from five degrees above to five 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.

*Vertical Sectors — Canadian Modification*

- (d) Where from any sufficient cause it is impracticable for an unmanned barge or log tow in Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway to exhibit lights that comply with the vertical sector requirements of paragraph (a), the lights on the unmanned barge or log tow need not comply with the vertical sector requirements but shall maintain the required minimum intensity on the horizontal.

**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 — International**

- (a) 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 two metres vertically above the forward masthead light, provided that it shall be carried not less than two 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 two metres vertically apart from the masthead light.

*Secteurs horizontaux de visibilité — Modification canadienne*

- c) Nonobstant l'alinéa b), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, le ou les feux blancs visibles sur tout l'horizon qui sont visés à la règle 23f) ne peuvent être obstrués.

**10. Secteurs verticaux de visibilité — International**

- a) Les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques une fois installés, à l'exception des feux installés à bord des navires à voile faisant route, doivent être tels qu'ils maintiennent :
- (i) au moins l'intensité minimale requise de cinq degrés au-dessus du plan horizontal à cinq 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 les cas des navires à voile faisant route, les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques une fois installés doivent être tels qu'ils maintiennent :
- (i) au moins l'intensité minimale requise de cinq degrés au-dessus du plan horizontal à cinq 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.

*Secteurs verticaux de visibilité — Modification canadienne*

- d) Si, pour une raison suffisante, un chaland sans équipage ou un train de billes de bois remorquées dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure ne peuvent montrer les feux qui sont conformes aux dispositions relatives aux secteurs verticaux de visibilité de l'alinéa a), il n'est pas nécessaire que les feux du chaland sans équipage ou du train de billes de bois remorquées soient conformes aux dispositions relatives aux secteurs verticaux de visibilité, mais ils doivent maintenir l'intensité minimale prescrite sur le plan horizontal.

**11. Intensité des feux non électriques**

Les feux non électriques doivent avoir autant que possible les intensités minimales spécifiées au tableau de l'article 8 du présent appendice.

**12. Feu de manœuvre — International**

- a) Nonobstant les dispositions de l'alinéa 2f) du présent appendice le feu de manœuvre décrit à la règle 34b) 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 deux mètres au moins au-dessus du feu de tête de mât avant, à condition d'être porté à une distance verticale d'au moins deux 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.

*Manoeuvring Light — Canadian Modification*

- (b) Notwithstanding paragraph (a), in the waters of the Great Lakes Basin, the manoeuvring light referred to in Rule 34(i) shall be placed in the same fore and aft vertical plane as the masthead light or lights at not less than one metre vertically above or below the after masthead light and, where practicable, shall be placed at the minimum height of one metre vertically above the forward 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 and shall be located not less than one metre vertically apart from the masthead light.

**13. High-speed Craft\***

- (a) The masthead light of high-speed craft may be placed at a height related to the breadth of the craft lower than that prescribed in subparagraph 2(a)(i) of this Annex, provided that the base angle of the isosceles triangles formed by the sidelights and masthead light, when seen in end elevation, is not less than 27°.
- (b) On high-speed craft of 50 metres or more in length, the vertical separation between foremast and mainmast light of 4.5 metres required by subparagraph 2(a)(ii) of this Annex may be modified provided that such distance shall not be less than the value determined by the following formula:

$$y = [(a + 17\psi)C/1000] + 2$$

where

- y is the height of the mainmast light above the foremast light in metres;
- a is the height of the foremast light above the water surface in service condition in metres;
- ψ is the trim in service condition in degrees; and
- C is the horizontal separation of masthead lights in metres.

**14. Approval — International**

- (a) The construction of lights and shapes and the installation of lights on board a vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

*Approval — Canadian Modifications*

- (b) For the purpose of paragraph (a), the appropriate Canadian authority is the Minister.

*Additional Canadian Provision*

**15. Electrical Power Supply**

\* Refer to the *International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994* and the *International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000*.

*Feu de manœuvre — Modification canadienne*

- b) Nonobstant l'alinéa a), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, le feu de manœuvre visé à la règle 34i) doit être placé dans le même plan axial vertical que le ou les feux de tête de mât, à une distance verticale d'au moins un mètre au-dessus ou en dessous du feu de tête de mât arrière et, si possible, d'au moins un mètre au-dessus du feu de tête de mât avant. À bord d'un navire ne portant qu'un seul feu de tête de mât, le feu de manœuvre, s'il y en a un d'installé, doit être placé à l'endroit le plus visible, à une distance verticale d'au moins un mètre du feu de tête de mât.

**13. Engins à grande vitesse\***

- a) Le feu de tête de mât des engins à grande vitesse peut être placé à une hauteur qui, par rapport à la largeur de l'engin, est inférieure à celle qui est prescrite au sous-alinéa 2a)(i) du présent appendice, à condition que l'angle à la base du triangle isocèle formé par le feu de tête de mât et les feux de côté, vus de face, ne soit pas inférieur à 27°.
- b) À bord des engins à grande vitesse d'une longueur égale ou supérieure à 50 mètres, la distance verticale requise entre le feu du mât avant et celui du mât principal, que le sous alinéa 2a)(ii) du présent appendice fixe à 4,5 mètres, peut être modifiée à condition que sa valeur ne soit pas inférieure à celle qui est déterminée en appliquant la formule suivante:

$$y = [(a + 17\psi)C/1000] + 2$$

Dans cette formule :

- y est la hauteur, exprimée en mètres, du feu du mât principal au-dessus du feu du mât avant;
- a est la hauteur, exprimée en mètres, du feu du mât avant au-dessus de la surface de l'eau, en cours d'exploitation;
- ψ est l'assiette en cours d'exploitation, exprimée en degrés;
- C est la distance horizontale qui sépare les feux de tête de mât, exprimée en mètres.

**14. Agrément — International**

- a) La construction des feux et des marques et l'installation des feux à bord doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

*Agrément — Modifications canadiennes*

- b) Pour l'application de l'alinéa a), le ministre constitue l'autorité compétente pour le Canada.

*Disposition supplémentaire canadienne*

**15. Source d'énergie électrique**

\* Se reporter au *Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994* et au *Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000*.

Electric power, including emergency electric power, supplied to any navigation lights other than electronic lanterns shall be in compliance with the requirements of section 11.37 and the applicable provisions set out in Schedule 1 to *Ship Electrical Standards*, TP 127, published by Transport Canada, as amended from time to time.

## ANNEX II

### ADDITIONAL SIGNALS FOR FISHING VESSELS FISHING IN CLOSE PROXIMITY — INTERNATIONAL

#### 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 one mile but at a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

#### 2. Signals for trawlers

- (a) Vessels of 20 m or more in length when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, shall 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 of 20 m or more in length engaged in pair trawling shall 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 paragraph 2(a) above.
- (c) A vessel of less than 20 m in length engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear or engaged in pair trawling, may exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b), as appropriate.

#### 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.

*Additional Signals for Fishing Vessels Fishing in Close Proximity — Canadian Modifications*

#### 4. Special visual signals

La source d'énergie électrique, y compris l'énergie électrique de secours, alimentant les feux de navigation autres que des fanaux électroniques, doit être conforme aux exigences de l'article 11.37 et aux dispositions applicables qui figurent à l'annexe 1 des *Normes d'électricité régissant les navires*, TP 127, publiées par Transports Canada, avec leurs modifications successives.

## APPENDICE II

### SIGNAUX SUPPLÉMENTAIRES DES NAVIRES DE PÊCHE PÊCHANT À PROXIMITÉ LES UNS DES AUTRES — INTERNATIONAL

#### 1. Généralités

Les feux mentionnés dans le présent appendice doivent, s'ils sont montrés en application des dispositions de la règle 26d), 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 26b)(i) et c)(i). Ils doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance de 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 d'une longueur égale ou supérieure à 20 m qui sont en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé doivent 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 d'une longueur égale ou supérieure à 20 m qui sont en train de chaluter à deux doivent 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 l'alinéa 2a) ci-dessus.
- c) Un navire d'une longueur inférieure à 20 m qui est en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé, ou en train de chaluter à deux, peut montrer les feux prescrits aux alinéas a) ou b), selon le cas.

#### 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.

*Signaux supplémentaires des navires de pêche pêchant à proximité les uns des autres — Modifications canadiennes*

#### 4. Signaux visuels spéciaux



In Canadian waters and fishing zones, a vessel engaged in pair — trawling shall exhibit at the foremast the International Code flag “T” during the daylight hours.

#### 5. Special sound signals

- (a) In Canadian waters and fishing zones, a vessel engaged in fishing as described in sections 2 and 3 of this Annex shall, in any condition of visibility, sound the following signals on her whistle:
- (i) four blasts in succession, namely, two prolonged blasts followed by two short blasts when shooting a net or gear,
  - (ii) three blasts in succession, namely, two prolonged blasts followed by one short blast when hauling a net or gear, and
  - (iii) four blasts in succession, namely, one short blast followed by two prolonged blasts, followed by one short blast when a net or gear is fast to an obstruction.
- (b) When in or near an area of restricted visibility, the signals described in paragraph (a) shall be sounded four to six seconds after the sound signal prescribed in Rule 35(c).

#### ANNEX III

#### TECHNICAL DETAILS OF SOUND SIGNAL APPLIANCES

##### 1. Whistles — International

###### (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 ( $\pm 1\%$ ) for a vessel of 20 metres or more in length, or 180-2100 Hz ( $\pm 1\%$ ) for a vessel of less than 20 metres in length and which provide the sound pressure levels specified in paragraph (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 1/3<sup>rd</sup> octave band within the range of frequencies 180-700 Hz ( $\pm 1\%$ ) for a vessel 20 metres or more in length, or 180-2100 Hz ( $\pm 1\%$ ) for a vessel less than 20 metres in length, of not less than the appropriate figure given in the table below.

Dans les eaux canadiennes et les zones de pêche, les navires en train de chaluter à deux doivent, le jour, hisser au mât de misaine, le pavillon « T » du Code international des signaux.

#### 5. Signaux sonores spéciaux

- a) Dans les eaux canadiennes et les zones de pêche, tout navire en train de pêcher de la façon indiquée aux sections 2 et 3 du présent appendice doit, dans toute condition de visibilité, émettre au sifflet les signaux suivants :
- (i) quatre sons successifs, savoir, deux sons prolongés suivis de deux sons brefs lorsqu’il jette un filet ou un engin de pêche;
  - (ii) trois sons successifs, savoir, deux sons prolongés suivis d’un son bref lorsqu’il hâle un filet ou un engin de pêche; et
  - (iii) quatre sons successifs, savoir, un son bref suivi de deux sons prolongés et d’un autre son bref lorsque le filet ou l’engin de pêche est accroché à un obstacle.
- b) À l’intérieur ou à proximité d’une région de visibilité restreinte, les signaux visés à l’alinéa a) doivent être émis quatre à six secondes après le signal sonore prescrit par la règle 35c).

#### APPENDICE III

#### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU MATÉRIEL DE SIGNALISATION SONORE

##### 1. Sifflets — International

###### a) Fréquences 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 ces fréquences, qui peuvent comprendre la fréquence fondamentale et/ou une ou plusieurs fréquences plus élevées, situées entre 180 et 700 Hz ( $\pm 1\%$ ) pour un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ou situées entre 180 et 2 100 Hz ( $\pm 1\%$ ) pour un navire de longueur inférieure à 20 mètres, et fournissant les niveaux de pression acoustique spécifiés à l’alinéa 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 de fréquences 180 - 700 Hz ( $\pm 1\%$ ) pour un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ou 180 - 2 100 Hz ( $\pm 1\%$ ) pour un navire de longueur inférieure à 20 mètres, un niveau de pres-

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

\*<sup>1</sup> When the measured frequencies lie within the range 180-450Hz

\*<sup>2</sup> When the measured frequencies lie within the range 450-800Hz

\*<sup>3</sup> When the measured frequencies lie within the range 800-2100Hz

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 prescribed 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 prescribed 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 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*

sion 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 $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$ (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* <sup>1</sup>	0,5
	115* <sup>2</sup>	
	111* <sup>3</sup>	

\*<sup>1</sup> Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 180 et 450 Hz

\*<sup>2</sup> Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 450 et 800 Hz

\*<sup>3</sup> Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 800 et 2 100 Hz

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

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

d) *Caractéristiques directionnelles*

Dans toutes directions du plan horizontal comprises dans un secteur de  $\pm 45$  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 prescrit 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 prescrit sur l'axe, de manière que la portée dans toute direction soit égale à la moitié au moins de la portée sur l'axe. Le niveau de pression acoustique doit être mesuré dans la bande d'un tiers d'octave qui produit la portée sonore.

e) *Emplacement des sifflets*

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

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

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.

*Whistles — Canadian Modifications*

- (h) Notwithstanding paragraph (a), in the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, the upper limit of the frequency range referred to in that paragraph may be expanded to be within the range of 180-2/100 Hz ( $\pm 1$  per cent).
- (i) Notwithstanding paragraph (c), in the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, the whistle on a vessel of 12 metres or more in length but less than 20 metres in length may provide, in the direction of the forward axis of the whistle and at a distance of one metre from it, a sound pressure level in at least one 1/3rd-octave band of not less than the appropriate figure shown below within the frequency range of 250-2/100 Hz ( $\pm 1$  per cent):
  - (i) 250-450 Hz — 120 dB
  - (ii) 450-800 Hz — 115 dB
  - (iii) 800-2 100 Hz — 111 dB
- (j) For the purposes of this Annex, the expression “listening posts” means bridge wings or the bow.
- (k) For the purposes of this Annex, the methods described in Resolution A.343(IX), made by the Organization, for measuring noise levels at listening posts are recommended.
- (l) In the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, a power-driven vessel that is normally engaged in pushing ahead or towing alongside may, at any time, use a whistle whose characteristics fall within the limits prescribed in paragraph (b) for the longest normal length of the vessel and its tow.

**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 a distance of one metre from it.

(b) *Construction*

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 visés à l'alinéa 1f) 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 installé 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.

*Sifflets — Modifications canadiennes*

- h) Nonobstant l'alinéa a), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable, la limite supérieure de la gamme de fréquences peut être étendue de manière à se situer entre 180 et 2 100 Hz ( $\pm 1$  pour cent).
- i) Nonobstant l'alinéa c), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, le sifflet installé à bord d'un navire d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres mais inférieure à 20 mètres peut assurer, dans la direction de son axe avant et à une distance de un mètre, un niveau de pression acoustique dans au moins une bande d'un tiers d'octave qui n'est pas inférieure à la valeur appropriée indiquée dans le tableau ci-après, dans la gamme des fréquences comprises entre 250 et 2 100 Hz ( $\pm 1$  pour cent):
  - (i) 250 - 450 Hz — 120 dB
  - (ii) 450 - 800 Hz — 115 dB
  - (iii) 800 - 2 100 Hz — 111 dB
- j) Pour l'application du présent appendice, « postes d'écoute » vaut mention de « ailerons de passerelle » ou « l'avant ».
- k) Pour l'application du présent appendice, les méthodes figurant dans la résolution A.343(IX) de l'Organisation pour mesurer les niveaux de bruit aux postes d'écoute sont recommandées.
- l) Dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un navire à propulsion mécanique qui est normalement employé à pousser en avant ou à remorquer à couple peut en tout temps faire usage d'un sifflet dont les caractéristiques correspondent aux limites exigées par l'alinéa b) dans le cas de la plus grande longueur habituellement atteinte par le navire et son train de remorque.

**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 une distance de un mètre de ce matériel.

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 20 metres or more 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% of the mass of the bell.

### 3. Approval — International

- (a) The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board a vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

#### *Approval — Canadian Modification*

- (b) For the purpose of paragraph (a), the appropriate Canadian authority is the Minister.

#### ANNEX IV

##### DISTRESS SIGNALS — INTERNATIONAL

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;
- (o) approved signals transmitted by radiocommunication systems including survival craft transponders.

### 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 pour les navires de longueur égale ou supérieure à 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 % de celle de la cloche.

### 3. Agrément — International

- (a) La construction et le fonctionnement du matériel de signalisation sonore ainsi que son installation à bord du navire doivent être jugés satisfaisants par l’autorité compétente de l’État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

#### *Agrément — Modification canadienne*

- (b) Pour l’application de l’alinéa a), le ministre constitue l’autorité compétente pour le Canada.

#### APPENDICE IV

##### SIGNAUX DE DÉTRESSE — INTERNATIONAL

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’huile, etc.);
- i) fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge;
- j) signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;
- k) mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté;
- l) signal d’alarme radiotélégraphique;
- m) signal d’alarme radiotéléphonique;
- n) signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres;
- o) signaux approuvés transmis par des systèmes de radiocommunication, y compris les répondeurs radar des bateaux de sauvetage.

(p) [Repealed, SOR/85-397, s. 3]

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

#### *Distress Signals — Canadian Modifications*

4. In Canadian waters or fishing zones, in addition to the signals described in section 1, the following signals may be used or exhibited either together or separately to indicate distress and need of assistance:

- (a) a square shape or anything resembling a square shape; and
- (b) a high intensity white light flashing at regular intervals of 50 to 70 times per minute.

5. Notwithstanding section 2 and paragraph 4(b), a North Cardinal Buoy may use a quick flashing white light flashing at regular intervals of 60 times per minute.

6. For the purpose of section 3 of this Annex, the reference to the *Merchant Ship Search and Rescue Manual* shall be read as a reference to the *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual* (IAMSAR Manual), Volume III, *Mobile Facilities*, published by the Organization, as amended from time to time.

SOR/79-238, s. 2(F); SOR/83-202, s. 3; SOR/85-397, ss. 1 to 3; SOR/87-25, s. 1; SOR/88-10, ss. 1 to 4; SOR/88-322, s. 1; SOR/90-702, ss. 5 to 23; SOR/91-275, ss. 1, 2; SOR/93-112, ss. 1, 2; SOR/94-611, s. 1; SOR/96-145, ss. 1 to 8; SOR/2002-429, ss. 4(F), 5, 6 to 11(F), 12, 14(E); SOR/2003-41, ss. 1, 2; SOR/2004-27, ss. 2, 3, 4(F), 5 to 11, 12(F), 13(F), 14 to 19, 20(E); SOR/2008-272, ss. 7 to 18, 19(F), 20, 21(F), 22 to 26, 27(F), 28 to 30, 31(F), 32, 33(F), 34 to 36, 37(F), 38 to 42, 43(F), 44, 45, 46(F), 47 to 49, 50(F), 51(F).

p) [Abrogé, DORS/85-397, art. 3]

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) un morceau de toile de couleur orange avec soit un carré et un cercle de couleur noire, soit un autre symbole indiqué pour repérage aérien;
- b) de la teinture de balisage.

#### *Signaux de détresse — Modifications canadiennes*

4. Dans les eaux canadiennes ou dans les zones de pêche, en plus des signaux visés à la section 1 du présent appendice, les signaux suivants peuvent être utilisés ou montrés ensemble ou séparément dans le but d'indiquer un cas de détresse ou un besoin de secours :

- a) une marque carrée ou un objet analogue;
- b) un feu blanc de haute intensité présentant des éclats à intervalles réguliers, 50 à 70 fois par minute.

5. Par dérogation aux sections 2 et 4b), une bouée cardinale nord peut porter un feu blanc à occultation rapide, présentant des éclats à intervalles réguliers, 60 fois par minute.

6. Pour l'application de la section 3 du présent appendice, la mention du *Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce* vaut mention du *Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes* (Manuel IAMSAR), volume III, intitulé « *Moyens mobiles* », publié par l'Organisation, compte tenu de ses modifications éventuelles.

DORS/79-238, art. 2(F); DORS/83-202, art. 3; DORS/85-397, art. 1 à 3; DORS/87-25, art. 1; DORS/88-10, art. 1 à 4; DORS/88-322, art. 1; DORS/90-702, art. 5 à 23; DORS/91-275, art. 1 et 2; DORS/93-112, art. 1 et 2; DORS/94-611, art. 1; DORS/96-145, art. 1 à 8; DORS/2002-429, art. 4(F), 5, 6 à 11(F), 12 et 14(A); DORS/2003-41, art. 1 et 2; DORS/2004-27, art. 2, 3, 4(F), 5 à 11, 12(F), 13(F), 14 à 19 et 20(A); DORS/2008-272, art. 7 à 18, 19(F), 20, 21(F), 22 à 26, 27(F), 28 à 30, 31(F), 32, 33(F), 34 à 36, 37(F), 38 à 42, 43(F), 44, 45, 46(F), 47 à 49, 50(F) et 51(F).

SCHEDULES II AND III  
[Repealed, SOR/90-702, s. 24]

ANNEXES II ET III  
[Abrogées, DORS/90-702, art. 24]

SCHEDULES IV TO VII  
[Repealed, SOR/83-202, s. 4]

ANNEXES IV À VII  
[Abrogées, DORS/83-202, art. 4]