

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972
ADOPTED ON 29 NOVEMBER 2001

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER
ADOPTÉS LE 29 NOVEMBRE 2001

RESOLUTION A.910(22)
adopted on 29 November 2001

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS
FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972**

THE ASSEMBLY,

RECALLING article VI of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (hereinafter referred to as “the Convention”), on amendments to the Regulations,

HAVING CONSIDERED the amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, adopted by the Maritime Safety Committee at its seventy-third session and communicated to all Contracting Parties in accordance with paragraph 2, article VI of the Convention; and also the recommendations of the Maritime Safety Committee concerning the entry into force of these amendments,

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 3, article VI of the Convention, the amendments set out in the annex to the present resolution;
2. DECIDES, in accordance with paragraph 4, article VI of the Convention, that the amendments shall enter into force on 29 November 2003 unless by 29 May 2002 more than one third of the Contracting Parties have notified their objection to the amendments;
3. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 3, article VI of the Convention, to communicate this resolution to all Contracting Parties to the Convention for acceptance;
4. INVITES Contracting Parties to submit any objections to the amendments not later than 29 May 2002 whereafter the amendments will be deemed to have been accepted to enter into force as determined in the present resolution.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972**

1 Rule 3

- Amend paragraph (a) as follows:
 - (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.
- Add a new paragraph (m) as follows:
 - (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.

2 Rule 8

- Amend paragraph (a) as follows:
 - (a) Any action to avoid collision shall be taken in accordance with the rules of this Part and, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

3 Rule 18

- Add a new paragraph (f) as follows:
 - (f) (i) A WIG craft when taking-off, landing and in flight near the surface shall 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.

4 Rule 23

- Add a new paragraph (c) as follows and renumber accordingly:
 - (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.

5 Rule 31

- Amend Rule 31 as follows:

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.

6 Rule 33

- Amend Rule 33(a) as follows:

- (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 required signals shall always be possible.

7 Rule 35

- Add a new paragraph (i) and renumber accordingly:

- (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.

8 ANNEX I

Section 13 High-speed craft*

- Amend the existing text of this section as follows:

- (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 paragraph 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 paragraph 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:

$$y = \frac{(a + 17\Psi)C}{1000} + 2$$

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

- where: y is the height of the mainmast light above the fore mast 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;
 C is the horizontal separation of masthead lights in metres.

9 ANNEX III

Section 1 Whistles

- Amend paragraph (a):

(a) *Frequencies and range of audibility*

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70-700Hz. 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 180-700Hz (+/-1%) for a vessel of 20 metres or more in length, or 180-2100Hz (+/-1%) for a vessel of less than 20 metres in length and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1(c) below.

- Amend paragraph (c):

(c) *Sound signal intensity and range of audibility*

A whistle fitted in a vessel shall provide, in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 metre from it, a sound pressure level in at least one 1/3rd-octave band within the range of frequencies 180-700Hz (+/-1%) for a vessel of 20 metres or more in length, or 180-2100Hz (+/-1%) for a vessel of less than 20 metres in length, of not less than the appropriate figure given in the table below.

Length of vessel in metres	1/3rd-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 ^{*1}	0.5
	115 ^{*2}	
	111 ^{*3}	

^{*1} When the measured frequencies lie within the range 180-450Hz

^{*2} When the measured frequencies lie within the range 450-800Hz

^{*3} When the measure frequencies lie within the range 800-2100Hz

Section 2 Bell or gong

- Amend paragraph (b) as follows:

(b) *Construction*

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of 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 percent of the mass of the bell.

RÉSOLUTION A.910(22)
adoptée le 29 novembre 2001

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT l'article VI de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, ci-après dénommée "la Convention", qui a trait aux amendements à ce règlement,

AYANT EXAMINÉ les amendements au Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer que le Comité de la sécurité maritime a adoptés lors de sa soixante-treizième session et qui ont été communiqués à toutes les Parties contractantes conformément au paragraphe 2 de l'article VI de la Convention, ainsi que les recommandations du Comité de la sécurité maritime concernant l'entrée en vigueur de ces amendements,

1. ADOPTE, conformément au paragraphe 3 de l'article VI de la Convention, les amendements qui figurent en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE, conformément au paragraphe 4 de l'article VI de la Convention, que les amendements entreront en vigueur le 29 novembre 2003 à moins que, avant le 29 mai 2002, plus d'un tiers des Parties contractantes n'aient notifié leur objection aux amendements;
3. PRIE le Secrétaire général, conformément au paragraphe 3 de l'article VI de la Convention, de communiquer la présente résolution à toutes les Parties contractantes à la Convention pour approbation;
4. INVITE les Parties contractantes à notifier leurs objections aux amendements au plus tard le 29 mai 2002, date après laquelle les amendements seront réputés avoir été acceptés aux fins de leur entrée en vigueur conformément aux dispositions de la présente résolution.

ANNEXE

**AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PRÉVENIR
LES ABORDAGES EN MER**

1 Règle 3 : Le paragraphe a) est modifié comme suit :

"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."

Le nouveau paragraphe m) ci-après est ajouté :

"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."

2 Règle 8 : Le paragraphe a) est modifié comme suit :

"a) Toute manoeuvre entreprise pour éviter un abordage doit être conforme aux règles énoncées dans la présente partie et, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes."

3 Règle 18 : Le nouveau paragraphe f) ci-après est ajouté :

"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."

4 Règle 23 : Le nouveau paragraphe c) ci-après est ajouté et les paragraphes suivants sont renumérotés en conséquence :

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

5 Règle 31 : La règle 31 est modifiée comme suit :

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

6 **Règle 33 :** Le paragraphe a) est modifié comme suit :

- "a) Les navires de longueur égale ou supérieure à 12 m doivent être pourvus d'un sifflet, les navires de longueur égale ou supérieure à 20 m doivent être pourvus d'une cloche en sus d'un sifflet et les navires de longueur égale ou supérieure à 100 m doivent être en outre pourvus d'un gong dont le son et le timbre ne doivent pas pouvoir être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent satisfaire aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre matériel ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'actionner manuellement les signaux prescrits."

7 **Règle 35 :** Le nouveau paragraphe i) ci-après est ajouté et les paragraphes suivants sont renumérotés en conséquence :

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

8 **ANNEXE I,** la section 13 est modifiée comme suit :

"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 paragraphe 2 a) i) de la présente annexe, 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 m, la distance verticale requise entre le feu du mât avant et celui du mât principal, que le paragraphe 2 a) ii) de la présente annexe fixe à 4,5 m peut être modifiée à condition que sa valeur ne soit pas inférieure à celle qui est déterminée en appliquant la formule suivante :

$$y = \frac{(a + 17?)C}{1000} + 2$$

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 ;
- ? 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."

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.

9 ANNEXE III

Section 1 Sifflets : Le paragraphe a) est modifié comme suit :

"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 (? 1 %) pour un navire de longueur égale ou supérieure à 20 m, ou situées entre 180 et 2100 Hz (± 1 %) pour un navire de longueur inférieure à 20 m, et fournissant les niveaux de pression acoustique spécifiés au paragraphe 1c) ci-dessous."

Le paragraphe c) est modifié comme suit :

"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 m et dans au moins une bande d'un tiers d'octave située dans la gamme de fréquences 180 - 700 Hz (? 1 %) pour un navire de longueur égale ou supérieure à 20 m, ou 180 - 2 100 Hz (? 1 %) pour un navire de longueur inférieure à 20 m, un niveau de pression acoustique au moins égal à la valeur appropriée du tableau ci-après."

Longueur du navire en mètres	Niveau de pression acoustique à un mètre en décibels, référence de $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$ (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 ^{*1}	0,5
	115 ^{*2}	
	111 ^{*3}	

*1 Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 180 et 450 Hz

*2 Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 450 et 800 Hz

*3 Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 800 et 2 100 Hz

Section 2 Cloche ou gong : Le paragraphe b) est modifié comme suit :

"b) *Construction*

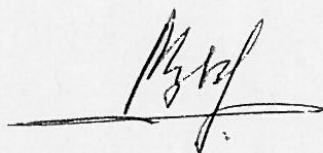
Les cloches et les gongs doivent être construits en un matériau résistant à la corrosion et conçus de manière à émettre un son clair. Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 mm pour les navires de longueur égale ou supérieure à 20 m. Lorsque cela est possible, il est 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."

CERTIFIED TRUE COPY, in English and French, of the text of resolution A.910(22), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 29 November 2001, with the annex thereto, comprising amendments to the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, adopted in conformity with article VI of the Convention, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME, en anglais et en français, du texte de la résolution A.910(22), adoptée par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale le 29 novembre 2001, ainsi que de son annexe, contenant les amendements à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, telle que modifiée, lesquels ont été adoptés conformément à l'article VI de la Convention, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :



London,

Londres, le

17 - VII 2002