

航行の安全

第五章 航行の安全

第一規則 適用

適用

この章の規定は、別段の明文の規定がない限り、軍艦並びにもつばら北アメリカの大湖並びにそれらに接続し及び附属する水域（カナダのケベック州モントリオール）のセントランバート・ロックの下流側出口を東端とする。）を航行する船舶を除くほか、あらゆる航海に従事するすべての船舶に適用する。

第二規則 危険通報

危険通報

(a)

危険な氷、危険な遺棄物その他の航行に対する直接の危険若しくは熱帯性暴風雨に遭遇し、又は強風を伴つて上部構造物にはげしい着氷をもたらす氷結気温若しくは暴風雨警報を受けていないビューフォート風力階級十以上の風に遭遇した各船舶の船長は、利用することができるとするすべての手段により、附近にある船舶に対し、及び通信が可能である最初の海岸の地点にある権限のある当局に対し、情報を送らなければならない。情報を送る形式は、任意である。情報は、普通語（英語が望ましい。）又は国際通信書のいずれかにより送信することができる。情報は、附近にあるすべての船舶に放送し、かつ、適当な当局に転送することの要請とともに、通信が可能である最初の海岸の地点に向けて送らなければならない。

CHAPTER V.—SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 1

Application

This Chapter, unless otherwise expressly provided in this Chapter, applies to all ships on all voyages, except ships of war and ships solely navigating the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec, Canada.

Regulation 2

Danger Messages

(a) The master of every ship which meets with dangerous ice, a dangerous derelict, or any other direct danger to navigation, or a tropical storm, or encounters sub-freezing air temperatures associated with gale force winds causing severe ice accretion on superstructures, or winds of force 10 or above on the Beaufort scale for which no storm warning has been received, is bound to communicate the information by all the means at his disposal to ships in the vicinity, and also to the competent authorities at the first point on the coast with which he can communicate. The form in which the information is sent is not obligatory. It may be transmitted either in plain language (preferably English) or by means of the International Code of Signals. It should be broadcast to all ships in the vicinity and sent to the first point on the coast to which communication can be made, with a request that it be transmitted to the appropriate authorities.

- (b) 各締約政府は、(a)に明記されたいずれかの危険に關する情報を受けた場合に直ちにこれを關係者に知らせ、かつ、他の關係政府に通報することを確保するため、必要なすべての措置を執るものとする。
- (c) 明記された危険に關する通報の送信は、關係船舶については無料とする。
- (d) (a)の規定に基づいて発せられるすべての無線通報には、第四章第二規則に定義する無線通信規則で定める手続により、安全信号を先行させなければならない。

第三規則 危険通報に必要な情報

- 危険通報には、次の情報が要求される。
- (a) 氷、遺棄物その他の航行に対する直接の危険
- (i) 観測した氷、遺棄物又は危険の種類
- (ii) 最後に観測した時の氷、遺棄物又は危険の位置
- (iii) 危険を最後に観測した日時(グリニッジ平時)
- (b) 熱帯性暴風雨(西インド諸島におけるハリケーン、支那海におけるタイフーン、インド洋におけるサイクロン及び他の区域における類似的性質の暴風雨)
- (i) 熱帯性暴風雨に遭遇した旨の通報。この義務は、広く解釈するものとし、船長が附近に熱帯性暴風雨が発達しつつあり、又は存在すると信ずるための十分な理由があるときはいつでも、情報を送信しなければならない。

(b) Each Contracting Government will take all steps necessary to ensure that when intelligence of any of the dangers specified in paragraph (a) is received, it will be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other interested Governments.

(c) The transmission of messages respecting the dangers specified is free of cost to the ships concerned.

(d) All radio messages issued under paragraph (a) of this Regulation shall be preceded by the Safety Signal, using the procedure as prescribed by the Radio Regulations as defined in Regulation 2 of Chapter IV.

Regulation 3

Information required in Danger Messages

The following information is required in danger messages:—

- (a) Ice, Derelicts and other Direct Dangers to Navigation.
- (i) The kind of ice, derelict or danger observed;
- (ii) the position of the ice, derelict or danger when last observed;
- (iii) the time and date (Greenwich Mean Time) when danger last observed.
- (b) Tropical Storms (Hurricanes in the West Indies, Typhoons in the China Sea, Cyclones in Indian waters, and storms of a similar nature in other regions).
- (i) A statement that a tropical storm has been encountered. This obligation should be interpreted in a broad spirit, and information transmitted whenever the master has good reason to believe that a tropical storm is developing or exists in his neighbourhood.

(ii) 観測を行なつた日時（グリニッジ平時）及びその時の船舶の位置

(iii) 次の情報を、実行可能な限り多く、通報に含めなければならない。

なるべく更正された気圧（ミリバール、インチ又はミリメートルのいずれによつてゐるか及び更正したかどうかを示すこと。）

気圧傾向（前三時間中の気圧の変化）

真風向

風力（ビューフォート風力階級）

海面の状態（なめらかであること、かなり波があること、高い波があること又は荒れていること。）
うねり（低いうねり、やや高いうねり又は高いうねり）及びその真方向。うねりの周期又は波長（短いこと、普通であること又は長いこと。）も有用である。

船舶の真針路及び速力

(c) その後の観測。船長が熱帯性暴風雨その他の危険な暴風雨を報告したときは、船舶が暴風雨の影響の下にある限り、実行可能なときは一時間ごとに、いかなる場合にも三時間をこえない間隔で、その後も観測を実施し、かつ、これを送信することは、義務的ではないが、望ましいものとする。

(d) 暴風雨警報を受けていないビューフォート風力階級十以上の風

(ii) Time, date (Greenwich Mean Time) and position of ship when the observation was taken.

(iii) As much of the following information as is practicable should be included in the message:—

—barometric pressure, preferably corrected (stating millibars, inches, or millimetres, and whether corrected or uncorrected);

—barometric tendency (the change in barometric pressure during the past three hours);

—true wind direction;

—wind force (Beaufort scale);

—state of the sea (smooth, moderate, rough, high);

—swell (slight, moderate, heavy) and the true direction from which it comes. Period or length of swell (short, average, long) would also be of value;

—true course and speed of ship.

(c) Subsequent Observations. When a master has reported a tropical or other dangerous storm, it is desirable, but not obligatory, that further observations be made and transmitted hourly, if practicable, but in any case at intervals of not more than three hours, so long as the ship remains under the influence of the storm.

(d) Winds of force 10 or above on the Beaufort scale for which no storm warning has been received.

これは、(b)に規定する熱帯情暴風雨以外の暴風雨を対象とする。このような暴風雨に遭遇したときは、通報には、海面及びうねりに関する詳細を除くほか、(b)に掲げる情報と類似の情報を含めなければならない。

(e) 強風を伴つて上部構造物にはげしい着氷をもちます氷結気温

(i) 日時（グリニッジ平時）

(ii) 気温

(iii) 海水温度（実行可能なとき）

(iv) 風力及び風向

例

氷

TTT 氷。大きい冰山を見た。四六〇五N、四四・〇W、五月十五日〇八〇〇GMT。

遺棄物

TTT 遺棄物。ほとんど沈んだ遺棄物を見た。四〇〇六N、一二四三W、四月二十一日一六三〇GMT。

航行に対する危険

TTT 航行。某燈船は、正常の位置にない。

一月三日一八〇〇GMT。

熱帯性暴風雨

TTT 暴風雨。八月十八日〇三〇GMT。

二二〇四N、一一三五四E。気圧計更正九九四ミ

一九六〇年海上人命安全条約

This is intended to deal with storms other than the tropical storms referred to in paragraph (b); when such a storm is encountered, the message should contain similar information to that listed under paragraph (b) but excluding the details concerning sea and swell.

(e) Sub-freezing air temperatures associated with gale force winds causing severe ice accretion on superstructures.

(i) Time and Date (Greenwich Mean Time)

(ii) Air temperature.

(iii) Sea temperature (if practicable).

(iv) Wind force and direction.

Examples

Ice

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT. May 15.

Derelict

TTT Derelict. Observed derelict almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

Danger to Navigation

TTT Navigation. Alpha lighthouse not on station. 1800 GMT. January 3.

Tropical Storm

TTT Storm. 0030 GMT. August 18. 2204 N., 11354 E. Barometer corrected 994 millibars, tendency down 6 millibars. Wind NW., force 9, heavy squalls. Heavy easterly swell. Course 067, 5 knots.

リバール、傾向六ミリバール下降。北西の風、風力九、強いスコール。東の高いうねり。針路〇六七、五ノット。

TTT 暴風雨。ハリケーンの接近の兆候がある。九月十四日一三〇〇GMT。二二〇〇N、七二三六W。気圧計更正二九・六四インチ、傾向〇・一五インチ下降。北東の風、風力八、ひんばんな雨を伴うスコール。針路〇三五、九ノット。

TTT 暴風雨。強いサイクロンが発生した模様である。五月四日〇二〇〇GMT。一六二〇N、九二〇三E。気圧計無更正七五三ミリメートル、傾向五ミリメートル下降。南微西の風、風力五。針路三〇〇、八ノット。

TTT 暴風雨。南東にタイフーン。六月十二日〇三〇〇GMT。一八一二N、一二六〇五E。気圧計が急速に下降しつつある。北の風が強まのつつある。

TTT 暴風雨。風力一一、暴風雨警報通信を受けていない。五月四日〇三〇〇GMT。四八三〇N、三〇W。気圧計更正九八ミリバール、傾向四ミリバール下降。南西の風、風力一一、順転。針路二六〇、六ノット。

氷結

TTT はげしく着氷しつつある。三月二日一四〇〇GMT。六九N、一〇W。気温一八。海水

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. 1300 GMT. September 14. 2200 N., 7236 W. Barometer corrected 29.64 inches, tendency down .015 inches. Wind NE., force 8, frequent rain squalls. Course 035, 9 knots.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. 0200 GMT. May 4. 1620 N., 9203 E. Barometer uncorrected 753 millimetres, tendency down 5 millimetres. Wind S. by W., force 5. Course 300, 8 knots.

TTT Storm. Typhoon to southeast. 0300 GMT. June 12. 1812 N., 12605 E. Barometer falling rapidly. Wind increasing from N.

TTT Storm. Wind force 11, no storm warning received. 0300 GMT. May 4. 4830 N., 30 W. Barometer corrected 983 millibars, tendency down 4 millibars. Wind SW., force 11 veering. Course 260, 6 knots.

Iceing

TTT experiencing severe icing. 1400 GMT. March 2. 69 N., 10 W. Air temperature 18. Sea temperature 29. Wind NE., force 8.

温度二九。北東の風、風力八。
第四規則 気象業務

- (a) 締約政府は、海上における船舶による気象資料の収集を奨励し、かつ、航行を援助するために最も適当な方法によつてこれらの資料の解析、通報及び交換を行なうことを約束する。主管庁は、高い精度の測器の使用を奨励し、かつ、要請があつたときに、これらの測器の検査が容易に行なわれるようにしなければならぬ。
- (b) 特に、締約政府は、実行可能な限り次の気象に関する措置を執るために協力することを約束する。
- (i) 強風、暴風雨及び熱帯性暴風雨について、無線通報の発信及び沿岸の各地点における適当な信号の表示により、船舶に警告すること。
- (ii) 航海に適当な天気告示（現在の天候、波及び氷の資料、予報並びに実行可能なときは簡単な天気図を海上において作成するため十分な附加的情報を含む。）を毎日無線通信によつて発表すること、及び適当な天気図模写送信を奨励すること。
- (iii) 海上における気象業務の効果的な実施のため必要な出版物を作成し、かつ発行すること、及び、実行可能なときは、出港する船舶に対する情報として毎日の天気図を刊行し、かつこれを利用に供するための措置を執ること。

Regulation 4

Meteorological Services

- (a) The Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation. Administrations shall encourage the use of instruments of a high degree of accuracy, and shall facilitate the checking of such instruments upon request.
- (b) In particular, the Contracting Governments undertake to co-operate in carrying out, as far as practicable, the following meteorological arrangements:—
- (i) To warn ships of gales, storms and tropical storms, both by the issue of radio messages and by the display of appropriate signals at coastal points.
- (ii) To issue daily, by radio, weather bulletins suitable for shipping, containing data of existing weather, waves and ice, forecasts and, when practicable, sufficient additional information to enable simple weather charts to be prepared at sea and also to encourage the transmission of suitable facsimile weather charts.
- (iii) To prepare and issue such publications as may be necessary for the efficient conduct of meteorological work at sea and to arrange, if practicable, for the publication and making available of daily weather charts for the information of departing ships.

- (iv) 特定の船舶に、氣象業務に使用するために検定を受けた測器（たとえば、気圧計、自記気圧計、湿度計及び海水温度を測定する適当な装置）を備えさせ、及び地上シノブチック観測の主標準時に（状況が許すときはいつでも少なくとも日に四回）氣象観測を行なわせる措置を執り、並びに、その他の船舶に対し、特に航海が希薄な区域にあるときは、簡略な形式で観測を行なうことを奨励し、また、これらの船舶に、各種の公の氣象業務のために無線通信によつて観測の結果を通報させるとともに附近の船舶のためにその情報を繰り返えさせること。船舶に対し、熱帯性暴風雨又はそれと推測されるものの附近にあるときは、実行可能なときはいつでも一層ひんばんに観測を行ない、かつ、その結果を通報すること（ただし、船舶士官の暴風雨中における航行上優先する職務に留意するものとする。）を奨励しなければならない。
- (v) 海岸無線局が氣象通報について船舶からの受信及び船舶への送信を行なう措置を執ること。海岸と直接に通信することができない船舶に対しては、その氣象通報を海洋氣象観測船又は海岸と連絡があるその他の船舶を中絶して送信することを奨励しなければならない。
- (vi) すべての船長に対し、五十ノット（ビューフォート風力階級十）以上の風に遭遇したときはいつ

(iv) To arrange for selected ships to be equipped with tested instruments (such as a barometer, a barograph, a psychrometer, and suitable apparatus for measuring sea temperature) for use in this service, and to take meteorological observations at main standard times for surface synoptic observations (at least four times daily, whenever circumstances permit) and to encourage other ships to take observations in a modified form, particularly when in areas where shipping is sparse; these ships to transmit their observations by radio for the benefit of the various official meteorological services, repeating the information for the benefit of ships in the vicinity. When in the vicinity of a tropical storm, or of a suspected tropical storm, ships should be encouraged to take and transmit their observations at more frequent intervals whenever practicable, bearing in mind navigational preoccupations of ships' officers during storm conditions.

(v) To arrange for the reception and transmission by coast radio stations of weather messages from and to ships. Ships which are unable to communicate direct with shore shall be encouraged to relay their weather messages through ocean weather ships or through other ships which are in contact with shore.

(vi) To encourage all masters to inform ships in the vicinity and also shore stations whenever they experience a wind speed of 50 knots or more (force 10 on the Beaufort scale).

でも、附近の船舶及び海岸局に通報するよう奨励すること。

(vii) すでに明記した国際的な気象業務について画一的な手続を採用し、かつ、実行可能な限り世界気象機関の技術規則及び同機関が行なう勧告に従うように努力すること。締約政府は、この条約の実施に際して生ずる気象上の問題を研究及び助言のために同機関に付託することができろ。

(c) この第四規則に規定する情報は、無線通信規則で定める送信の形式で提供し、かつ、同規則で定める優先順位で送信しなければならず、また、気象情報及び警報を「すべての局あて」に送信している間は、すべての船舶局は、無線通信規則の規定に従わなければならない。

(d) 船舶のための予報、警報、実況報その他の気象情報は、関係締約政府が行なつた相互的取極に従つて、各種の帯域及び区域を担当するため最も適した位置にある国家機関が発表し、かつ、通報しなければならぬ。

第五規則 氷の監視の業務

(a) 締約政府は、北大西洋における氷の監視並びに氷の状態の調査及び観測の業務を継続することを約束する。ニューファウンドランドのグラント・バンクス附近の氷山区域の南東、南及び南西の境界は、こ

(vii) To endeavour to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services already specified, and, as far as is practicable, to conform to the Technical Regulations and recommendations made by the World Meteorological Organization, to which the Contracting Governments may refer for study and advice any meteorological question which may arise in carrying out the present Convention.

(c) The information provided for in this Regulation shall be furnished in form for transmission and transmitted in the order of priority prescribed by the Radio Regulations, and during transmission "to all stations" of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provisions of the Radio Regulations.

(d) Forecasts, warnings, synoptic and other meteorological reports intended for ships shall be issued and disseminated by the national service in the best position to serve various zones and areas, in accordance with mutual arrangements made by the Contracting Governments concerned.

Regulation 5

Ice Patrol Service

(a) The Contracting Governments undertake to continue an ice patrol and a service for study and observation of ice conditions in the North Atlantic. During the whole of the ice season the south-eastern, southern and south-western limits of the regions of icebergs in the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland shall be guarded for the purpose of informing passing ships of the extent of this dangerous region; for the study of ice conditions in general; and for the purpose of affording assistance to ships and crews requiring aid

の危険区域の範圍を通過船舶に通報し、氷の全般的状態を調査し、並びに監視船の作業区域内において援助を必要としている船舶及び船員に援助を与えるために、氷の季節の全期間中、監視されなければならない。その他の季節中は、氷の状態の調査及び観測は、必要に応じて維持するものとする。

- (b) 管理政府は、氷の監視の業務並びに氷の状態の調査及び観測に使用される船舶及び航空機に対して、それらの本来の目的を妨げず、又はこの業務の経費を増加しないことを条件として、他の任務を割り当てることができる。

第六規則 氷の監視並びに管理及び経費

- (a) アメリカ合衆国政府は、氷の監視の業務の管理並びに氷の状態の調査及び観測（これらから得た情報の通報を含む。）を継続することに同意する。これらの業務に特別に利害關係を有する締約政府は、これらの業務の維持及び遂行の経費を分担することを約束する。各分担は、氷の監視機關が監視する氷山区域を通過する各分担政府の船舶の合計総トン数を基準とするものとする。特別に利害關係を有する各締約政府は、特に、これらの業務の維持及び遂行の経費として、氷の監視機關が監視する氷山区域を氷の季節中に通過するその締約政府の船舶の合計総トン数が氷の監視機關が監視する氷山区域を氷の季節中に通過するすべての分担政府の船舶の合計総トン

within the limits of operation of the patrol ships. During the rest of the year the study and observation of ice conditions shall be maintained as advisable.

- (b) Ships and aircraft used for the ice patrol service and the study and observation of ice conditions may be assigned other duties by the managing Government, provided that such other duties do not interfere with their primary purpose or increase the cost of this service.

Regulation 6

Ice Patrol, Management and Cost

- (a) The Government of the United States of America agrees to continue the management of the ice patrol service and the study and observation of ice conditions, including the dissemination of information received therefrom. The Contracting Governments specially interested in these services undertake to contribute to the expense of maintaining and operating these services: each contribution to be based upon the total gross tonnage of the vessels of each contributing Government passing through the regions of icebergs guarded by the Ice Patrol; in particular, each Contracting Government specially interested undertakes to contribute annually to the expense of maintaining and operating these services a sum determined by the ratio which the total gross tonnage of that Contracting Government's vessels passing during the ice season through the regions of icebergs guarded by the Ice Patrol bears to the combined total gross tonnage of the vessels of all contributing Governments passing during the ice season through the regions of icebergs guarded by the Ice Patrol. Non-contributing Governments specially interested may contribute to the expense of maintaining and operating these services on the same basis. The managing Government will furnish annually to each contributing Government a statement of the total cost of maintaining and operating the Ice Patrol and of the proportionate share of each contributing Government.

数中に占める比率により決定される額を、毎年、分担することを約束する。特別に利害関係を有する非締約政府は、同一の基準により、これらの業務の維持及び遂行の経費を分担することができる。管理政府は、毎年、各分担政府に対し、氷の監視の維持及び遂行の総経費並びに各分担政府の比例分担額の明細書を提供する。

(b) 各分担政府は、その分担を変更し、又は中止する権利を有し、また、他の関係政府は、経費の分担を引き受けることができる。この権利を行使する分担政府は、その分担を変更し、又は中止する意思を通告した日の後の最初の九月一日まで、引き続きその時の分担を引き受ける義務を負う。この権利を行使するためには、その分担政府は、前記の九月一日より少なくとも六箇月前に、管理政府に対して通告をしなければならない。

(c) いずれかの時に、合衆国政府がこれらの業務を中止することを希望するとき、又はいずれかの分担政府が分担金に対する責任を免れ、若しくはその分担を変更することについて希望を表明するとき、若しくは他の締約政府が経費の分担を引き受けることを希望するときは、分担政府は、相互の利益に従つてこの問題を解決するものとする。

(d) 分担政府は、合意によつて、この第六規則及びこの章の第五規則の規定につき、望ましいと思われる

(b) Each of the contributing Governments has the right to alter or discontinue its contribution, and other interested Governments may undertake to contribute to the expense. The contributing Government which avails itself of this right will continue responsible for its current contribution up to the 1 September following the date of giving notice of intention to alter or discontinue its contribution. To take advantage of the said right it must give notice to the managing Government at least six months before the said 1 September.

(c) If, at any time, the United States Government should desire to discontinue these services, or if one of the contributing Governments should express a wish to relinquish responsibility for its pecuniary contribution, or to have its contribution altered, or another Contracting Government should desire to undertake to contribute to the expense, the contributing Governments shall settle the question in accordance with their mutual interests.

(d) The contributing Governments shall have the right by common consent to make from time to time such alterations in the provisions of this Regulation and of Regulation 5 of this Chapter as appear desirable.

変更を随時加える権利を有する。

(e) この第六規則において、分担政府間の合意の後に措置を執ることができると規定されている場合には、その措置を執るためにいずれかの締約政府が行なう提案は、管理政府に通報するものとし、管理政府は、他の分担政府に対し、この提案を受諾するかどうかを確かめるため照会しなければならず、その照会の結果は、他の分担政府及び提案を行なった締約政府に送付しなければならない。特に、業務の経費の分担に関する措置は、三年をこえない間隔において、分担政府が検討しなければならぬ。管理政府は、このため必要な措置の推行の任にあたるものとする。

第七規則 氷の附近における速力

各船舶の船長は、針路又はその附近に氷があるという報告を受けたときは、夜間においては、適度の速力で進行し、又は危険区域を十分に避けるように針路を変更しなければならない。

第八規則 北大西洋航路

(a) 北大西洋を両方向に横断する認められた航路及び特に北大西洋の両岸の船舶が集中する区域における認められた航路に従うことの慣行は、船舶相互間の衝突及び氷山との衝突の防止に貢献しており、この慣行は、すべての関係船舶に対し推奨されなければならない。

(e) Where this Regulation provides that a measure may be taken after agreement among the contributing Governments, proposals made by any Contracting Government for effecting such a measure shall be communicated to the managing Government which shall approach the other contributing Governments with a view to ascertaining whether they accept such proposals, and the results of the enquiries thus made shall be sent to the other contributing Governments and the Contracting Government making the proposals. In particular, the arrangements relating to contributions to the cost of the services shall be reviewed by the contributing Governments at intervals not exceeding three years. The managing Government shall initiate the action necessary to this end.

Regulation 7

Speed Near Ice

When ice is reported on or near his course the master of every ship at night is bound to proceed at a moderate speed or to alter his course so as to go well clear of the danger zone.

Regulation 8

North Atlantic Routes

(a) The practice of following recognised routes across the North Atlantic in both directions and, in particular, routes in converging areas of both sides of the North Atlantic, has contributed to the avoidance of collisions between ships and with icebergs, and should be recommended to all ships concerned.

(b) 航路を選定すること及び航路に関する措置を執るこの並びに船舶が集中する区域の範囲を画定することは、関係毎運会社に任される。締約政府は、海運会社の要請があつたときは、航路に関して当該政府が有する情報を提供することによつて、その海運会社を援助する。

(c) 締約政府は、海運会社に対して、その船舶を就航させようとする常用の航路及びその変更について公告する義務を課することを約束する。締約政府は、また、すべての大西洋横断旅客船の所有者が認められた航路に従うように指導し、及び、事情の許す限り、船舶が集中する区域においてすべての船舶がそのような航路を守ることを確保するためあらゆる努力を払う。締約政府は、また、ニューファウンドランドのグラント・バンクス附近を経て合衆国若しくはカナダの港に入り、又はこれらの港から出るすべての大西洋横断船舶の所有者が、実行可能な限り、漁業季節中に北緯四十三度以北のニューファウンドランド漁場を避け、かつ、氷の危険があると知られ、又は信じられている区域外を航行するように勧奨するものとする。

(d) 氷の監視の業務を管理する政府は、常用の、認められた若しくは公告された航路によつていないと認められる旅客船、漁業季節中に前記の漁場を横断する船舶又は、合衆国若しくはカナダの港に入り、若

(b) The selection of the routes and the initiation of action with regard to them, and the delineation of what constitutes converging areas, is left to the responsibility of the shipping companies concerned. The Contracting Governments will assist the companies, when requested to do so, by placing at their disposal any information bearing on the routes which may be in the possession of the Governments.

(c) The Contracting Governments undertake to impose on the companies the obligations to give public notice of the regular routes which they propose their ships should follow, and of any changes made in these routes. They will also use their influence to induce the owners of all passenger ships crossing the Atlantic to follow the recognised routes, and will do everything in their power to ensure adherence to such routes in the converging areas by all ships, so far as circumstances will permit. They will also induce the owners of all ships crossing the Atlantic bound to or from ports of the United States or Canada via the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland to avoid, as far as practicable, the fishing banks of Newfoundland north of latitude 43° N. during the fishing season, and to pass outside regions known or believed to be endangered by ice.

(d) The Government managing the ice patrol service is requested to report to the Administration concerned any passenger ship which is observed not to be on any regular, recognised or advertised route and any ship which crosses the above mentioned fishing banks during the fishing season, or which when proceeding to or from ports of the United States or Canada passes through regions known or believed to be endangered by ice.

しくはこれらの港から出るについて、氷の危険があると知られ、若しくは信じられていた区域内を航行する船舶に関して、関係主管庁に報告することを要請される。

第九規則 遭難信号の濫用

船舶又は航空機が遭難していることを示す目的以外の目的に国際遭難信号を使用すること及び国際遭難信号と混同されることがある信号を使用することは、すべての船舶又は航空機に対し、禁じられる。

第十規則 遭難通報—義務及び措置

(a) 海上における船舶の船長は、船舶、航空機又はそれらの救命用の端艇及びいかだが遭難しているという信号をいづれの発信源から受けたときも、全速力で遭難者の救助におもむかなければならず、可能なときは、その旨を遭難者に通報するものとする。救助におもむくことが不可能であるとき、又は特殊の事情によりそれが不合理若しくは不必要であると認めるときは、船長は、遭難者の救助におもむかなかつた理由を航海日誌に記入しなければならない。

(b) 遭難船舶の船長は、救助の要求に答えた船舶の船長と、できる限り、協議を行なつた後、それらの船舶のうち救助を与えるのに最も適当と認める一又は二以上の船舶を招集する権利を有し、招集された船

Misuse of Distress Signals.

Regulation 9

The use of an international distress signal, except for the purpose of indicating that a ship or aircraft is in distress, and the use of any signal which may be confused with an international distress signal, are prohibited on every ship or aircraft.

Regulation 10

Distress Messages—Obligations and Procedures

(a) The master of a ship at sea, on receiving a signal from any source that a ship or aircraft or survival craft thereof is in distress, is bound to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress informing them if possible that he is doing so. If he is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, he must enter in the logbook the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress.

(b) The master of a ship in distress, after consultation, so far as may be possible, with the masters of the ships which answer his call for assistance, has the right to requisition such one or more of those ships as he considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress.

船舶の船長は、遭難者の救助のために全速力で航行を継続して招集に應ずる義務を負う。

(c) 船舶の船長は、自船以外の一又は二以上の船舶が招集を受け、かつ、その招集に応じつつあることを知つたときは、(a)の規定によつて課せられる義務を解除される。

(d) 遭難者から又は遭難者の所在に到達した他の船舶の船長から救助の必要がなくなつた旨の通報を受けた船舶の船長は、(a)の規定によつて課せられる義務を解除され、また、その船舶が招集を受けたものであるときは、(b)の規定によつて課せられる義務を解除される。

(e) この第十規則の規定は、千九百十年九月二十三日にブラッセルで署名された海上における救援及び救助についての規定の統一に関する国際条約、特に同条約の第十一条の規定によつて課せられる救助義務に影響を及ぼさない。

第十一規則 信号燈

総トン数百五十トンをこえるすべての船舶は、国際航海に従事するときは、効果的な昼間信号燈を備えなければならず、この信号燈は、船舶の主電源のみに依存してはならない。

(c) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this Regulation when he learns that one or more ships other than his own have been requisitioned and are complying with the requisition.

(d) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this Regulation, and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph (b) of this Regulation, if he is informed by the persons in distress or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary.

(e) The provisions of this Regulation do not prejudice the International Convention for the unification of certain rules with regard to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on the 23rd September, 1910, particularly the obligation to render assistance imposed by Article 11 of that Convention.

Regulation 11

Signalling Lamps

All ships of over 150 tons gross tonnage, when engaged on international voyages, shall have on board an efficient daylight signalling lamp which shall not be solely dependent upon the ship's main source of electrical power.

無線方向
探知機

第十二規則 無線方向探知機

(a) 総トン数千六百トン以上のすべての船舶は、国際航海に従事するときは、第四章第十一規則の規定に適合する無線方向探知機を備えなければならない。

(b) 主管庁は、この装置の備付けを不合理又は不必要と認める区域においては、総トン数五千トン未満の船舶に対してこの要件を免除することができる。ただし、無線方向探知機が、航海用具としても、また、船舶、航空機又は救命用の端艇及びいかだの位置を探知する手段としても、有用である事実を適当に考慮しなければならぬ。

第十三規則 配員

締約政府は、自国の船舶について、すべての船舶が海上における人命の安全の見地から十分かつ有効に配員されることを確保するための措置を維持し、又は、必要に応じ、採用することを約束する。

第十四規則 航行援助施設

締約政府は、交通量に比べて十分であり、かつ、危険の程度が必要とする認める航行援助施設（ラジオ・ビーコン及び電子援助施設を含む。）を設置し及び維持する措置並びにこれらの援助施設に関する事情をすべての関係者の利用に供するための措置を執ることを約束する。

航行援助
施設

配員

Radio Direction-Finding Apparatus

Regulation 12

(a) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, when engaged on international voyages, shall be fitted with radio direction-finding apparatus complying with the provisions of Regulation 11 of Chapter IV.

(b) The Administration may, in areas where it considers it unreasonable or unnecessary for such apparatus to be carried, exempt any ship under 5,000 tons gross tonnage from this requirement, due regard being had to the fact that radio direction-finding apparatus is of value both as a navigational instrument and as an aid to locating ships, aircraft or survival craft.

Regulation 13

Manning

The Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.

Regulation 14

Aids to Navigation

The Contracting Governments undertake to arrange for the establishment and maintenance of such aids to navigation, including radio-beacons and electronic aids as, in their opinion, the volume of traffic justifies and the degree of risk requires, and to arrange for information relating to these aids to be made available to all concerned.

第十五規則 捜索及び救助

- (a) 各締約政府は、沿岸の監視及び沿岸水域における遭難者の救助のため必要な措置が執られることを確保することを約束する。これらの措置は、海上交通の密度及び航行上の危険を考慮して実行可能かつ必要と認められる海上安全施設の設置、運営及び維持を含まなければならない。また、できる限り遭難者の位置の探知及び救助のため十分な手段を提供しなければならない。
- (b) 各締約政府は、現存の救助施設及び、もしあれば、その変更の計画に関する情報を利用に供することを約束する。

第十六規則 救命信号

- 救命信号
- 次の信号は、救命施設及び海上救助隊が遭難船舶又は遭難者と通信するとき、並びに遭難船舶又は遭難者が救命施設及び海上救助隊と通信するときに、使用するものとする。捜索及び救助業務に従事している航空機が船舶を誘導するために使用する信号は、(d)に示す次に掲げる信号を記載する説明表は、この章の規定が適用される各船舶の当直士官が直ちに利用することができる。なければならない。
- (a) 船舶又は人が発した遭難信号に対する救命施設又は海上救助隊の応答

Regulation 15

Search and Rescue

(a) Each Contracting Government undertakes to ensure that any necessary arrangements are made for coast watching and for the rescue of persons in distress at sea round its coasts. These arrangements should include the establishment, operation and maintenance of such maritime safety facilities as are deemed practicable and necessary having regard to the density of the seagoing traffic and the navigational dangers and should, so far as possible, afford adequate means of locating and rescuing such persons.

(b) Each Contracting Government undertakes to make available information concerning its existing rescue facilities and the plans for changes therein, if any.

Regulation 16

Life-Saving Signals

The following signals shall be used by life-saving stations and maritime rescue units when communicating with ships or persons in distress and by ships or persons in distress when communicating with life-saving stations and maritime rescue units. The signals used by aircraft engaged in search and rescue operations to direct ships are indicated in paragraph (d) below. An illustrated table describing the signals listed below shall be readily available to the officer of the watch of every ship to which this Chapter applies.

(a) Replies from life-saving stations or maritime rescue units to distress signals made by a ship or person:—

信号	意味
<p>昼間 オレンジ色発煙信号又は約一分の間隔で発射される三個の単信号で構成する光と音響の組合せ信号（サンダーライト）</p>	<p>「認めた。至急救助する。」の信号の繰返しは、同じ意味を表わす。</p>
<p>夜間 約一分の間隔で発射される三個の単信号で構成する白色星火ロケット</p> <p>必要なときは、昼間信号を夜間に、夜間信号を昼間に使用することができる。</p> <p>(b) 遭難船員又は遭難者を乗せた小艇を誘導するための上陸地信号</p>	<p>意味</p>
<p>昼間 白旗若しくは両腕の上下運動、緑色星火信号の発射又は発光若しくは音響信号装置による信号符字「K」（—・—）の信号</p>	<p>「ここが上陸に最も適当な地点である。」</p>
<p>夜間 白色の燈火若しくは炎火の上下運動、緑色星火信号の発射又は発光若しくは音響信号装置による信号符字「K」（—・—）の信号。見通し（方向指示）は、安定した白色の燈火又は炎火を低く、かつ、観察者と直線上にあるように置くことによつて示すことができる。</p>	

Signal	Signification
<p><i>By day</i>—Orange smoke signal or combined light and sound signal (thunderlight) consisting of three single signals which are fired at intervals of approximately one minute.</p> <p><i>By night</i>—White star rocket consisting of three single signals which are fired at intervals of approximately one minute.</p>	<p>"You are seen—assistance will be given as soon as possible."</p> <p>(Repetition of such signals shall have the same meaning.)</p>
<p>If necessary the day signals may be given at night or the night signals by day.</p> <p>(b) <i>Landing signals for the guidance of small boats with crews or persons in distress:—</i></p>	
<p><i>Signal</i></p> <p><i>By day</i>—Vertical motion of a white flag or the arms or firing of a green star-signal or signalling the code letter "K" (—・—) given by light or sound-signal apparatus.</p> <p><i>By night</i>—Vertical motion of a white light or flare, or firing of a green star-signal or signalling the code letter "K" (—・—) given by light or sound-signal apparatus. A range (indication of direction) may be given by placing a steady white light or flare at a lower level and in line with the observer.</p>	<p><i>Signification</i></p> <p>"This is the best place to land."</p>

昼間

白旗若しくは水平に伸ばした両腕の水平運動、赤色星火信号の発射又は発光若しくは音響信号装置による信号符号「S」(・・・)の信号

夜間

白色の燈火若しくは炎火の水平運動、赤色星火信号の発射又は発光若しくは音響信号による信号符号「S」(・・・)の信号

昼間

白旗を水平に動かし、次にその白旗を地上に置き、示すべき方向に他の白旗を持つて行くこと、赤色星火信号を垂直に発射し、続いて上陸好適地の方向に白色星火信号を発射すること、又は信号符号「S」(・・・)を信号し、続いて、遭難舟艇のための上陸好適地が接近の方向よりさらに右側にある場合には信号符号「R」(・―・―)を、また、遭難舟艇のための上陸好適地が接近の方向よりさらに左側にある場合には信号符号「L」(・―・―)を信号すること。

夜間

白色の燈火若しくは炎火を水平に動かし、次にその白色の燈火若しくは炎火を地上に置き、示すべき方向

「ここに上陸するの非常に危険である。」

「ここに上陸するのは、非常に危険である。上陸にさらに好適な地点は、示す方向にある。」

By day—Horizontal motion of a white flag or arms extended horizontally or firing of a red star-signal or signalling the code letter "S" (···) given by light or sound-signal apparatus.
By night—Horizontal motion of a white light or flare or firing of a red star-signal or signalling the code letter "S" (···) given by light or sound-signal apparatus.

"Landing here highly dangerous."

By day—Horizontal motion of a white flag, followed by the placing of the white flag in the ground and the carrying of another white flag in the direction to be indicated or firing of a red star-signal vertically and a white star-signal in the direction towards the better landing place or signalling the code letter "S" (···) followed by the code letter "R" (·―·―) if a better landing place for the craft in distress is located more to the right in the

"Landing here highly dangerous. A more favourable location for landing is in the direction indicated."

Signal

direction of approach or the code letter "L" (·―·―) if a better landing place for the craft in distress is located more to the left in the direction of approach.

Signification

By night—Horizontal motion of a white light or flare, followed by the placing of the white light or flare on the ground and the carrying of another

に他の白色の燈火若しくは炎火を持つて行くこと、赤色星火信号を垂直に発射し、続いて上陸好適地の方向に白色星火信号を発射すること、又は信号符字「S」(・・・)を信号し、続いて、遭難舟艇のための上陸好適地が接近の方向よりさらに右側にある場合には信号符字「R」(・・・)を、また、遭難舟艇のための上陸好適地が接近の方向よりさらに左側にある場合には信号符字「L」(・・・)を信号すること。

(c) 沿岸の救命設備の使用に關連して用いる信号

信号

昇降 白旗若しくは兩腕の上下運動又は
緑色星火信号の発射

夜間 白色の燈火若しくは炎火の上下運動又は緑色星火信号の発射

意味 一般に「上ろし」を「ロケット」をとつた「テール・ブロッカー」を縛つた。一索を縛つた。

white light or flare in the direction to be indicated or firing of a red star-signal vertically and a white star-signal in the direction towards the better landing place or signaling the code letter "S" (---) followed by code letter "R" (---) if a better landing place for the craft in distress is located more to the right in the direction of approach or the code letter "L" (---) if a better landing place for the craft in distress is located more to the left in the direction of approach.

"Landing here highly dangerous. A more favourable location for landing is in the direction indicated."

(c) Signals to be employed in connection with the use of shore life-saving apparatus:—

Signal

Signification

By day—Vertical motion of a white flag or the arms or firing of a green star-signal.
By night—Vertical motion of a white light or flare or firing of a green star-signal.
In general—"Affirmative."
Specifically:—
"Rocket line is held."
"Tail block is made fast."
"Hawser is made fast."
"Man is in the breeches buoy."
"Haul away."

「救命袋
に人を人
れた。」
「引け。」

「一般に「い
けない。」
特に「ゆ
るめよ。」
「引くの
をやめよ。」

昼間 白旗若しくは水平に伸ばした両腕
の水平運動又は赤色星火信号の発射
夜間 白色の燈火若しくは炎火の水平運
動又は赤色星火信号の発射

(d) 搜索及び救助業務に従事している航空機が遭難航
空機、遭難船舶又は遭難者の方へ船舶を誘導するた
めに使用する信号（注）の説明参照）。

(i) 航空機が順次行なう次の動作は、遭難航空機又
は遭難船舶の方へ船舶を誘導していることを意味
する。

(1) 船舶の上空を少なくとも一回旋回すること。
(2) 船舶のすぐ前方でその針路を低空で横切り、
スロットルを開閉するか又はプロペラ・ピッチ
を変化させること。

(3) 船舶を誘導する方向に機首を向けること。

(ii) このような動作の繰返しは、同じ意味を表わす。
航空機が行なう次の動作は、信号が送られる船
舶による救助の必要がなくなつたことを意味する。
船舶のすぐ後方でその航跡を低空で横切り、ス
ロットルを開閉するか又はプロペラ・ピッチを変
化させること。

By day—Horizontal motion of a
white flag or arms extended horizontally
or firing of a red star-signal.
By night—Horizontal motion of a
white light or flare or firing of a red
star-signal.

In general—"Negative."
Specifically:—
"Slack away."
"Avast hauling."

(d) Signals used by aircraft engaged on search and rescue operations to
direct ships towards an aircraft, ship or person in distress (see
explanatory NOTE below):—

(i) The following procedures performed in sequence by an aircraft mean
that the aircraft is directing a surface craft towards an aircraft or a surface
craft in distress:—

(1) circling the surface craft at least once;
(2) crossing the projected course of the surface craft close ahead at a
low altitude, opening and closing the throttle or changing the
propeller pitch;

(3) heading in the direction in which the surface craft is to be directed.
Repetition of such procedures has the same meaning.

(ii) The following procedure performed by an aircraft means that the
assistance of the surface craft to which the signal is directed is no longer
required:—

—crossing the wake of the surface craft close astern at a low altitude,
opening and closing the throttle or changing the propeller pitch.

(注) これらの信号の変更の予告は、必要に応じて機関が行なう。

第十七規則 水先人用はしご

水先人用はしご

水先人を使用することがある航海に従事する船舶は、水先人用はしごについて、次の要件に適合しなければならない。

(a) はしごは、良好な状態に整備しておき、かつ、船舶の入港又は出港の際に当局の職員その他の者のためにも使用し、また、水先人の乗下船のために使用しなければならぬ。

(b) はしごは、各階段が船側に確実に接し、かつ、水先人が五フィート（又は一・五メートル）以上三十フィート（又は九メートル）以下の高さまで登つた後に安全にかつ容易に船舶に乗り込むことができるような位置に取り付けなければならない。船舶のすべての通常のトリムの状態において海面に到達する単一の長さのはしごを使用しなければならない。海面から船舶への出入のための位置までの距離が三十フィート（又は九メートル）をこえるときは、水先人用はしごから船舶への出入は舷側はしご又はこれと同等に安全かつ容易な他の方法によらなければならない。

(c) はしごの踏板は、長さが十九インチ（又は四十八センチメートル）以上幅が四・五インチ（又は十一

NOTE: Advance notification of changes in these signals will be given by the Organization as necessary.

Regulation 17

Pilot Ladders

Ships engaged on voyages in the course of which pilots are likely to be employed shall comply with the following requirements respecting pilot ladders:—

(a) The ladder shall be kept in good order and for use only by officials and other persons while a ship is arriving at or leaving a port, and for embarkation and disembarkation of pilots.

(b) The ladder shall be secured in a position so that each step rests firmly against the ship's side and so that the pilot can gain safe and convenient access to the ship after climbing not less than 5 feet (or 1.5 metres) and not more than 30 feet (or 9 metres). A single length of ladder shall be used capable of reaching sea level in all normal conditions of trim of the ship. Whenever the distance from sea level to the point of access to the ship is more than 30 feet (or 9 metres), access from the pilot ladder to the ship shall be by means of an accommodation ladder or other equally safe and convenient means.

(c) The treads of the ladder shall be not less than 19 inches (or 48 centimetres) long, 4½ inches (or 11.4 centimetres) wide and 1 inch (or 2.5 centimetres) in depth. Steps shall be joined in such a manner as will provide a ladder of adequate strength whose treads

・四センチメートル）以上及び厚さが一インチ（又は二・五センチメートル）以上でなければならぬ。階段は、踏板を水平な位置に、かつ、十二インチ又は三十・五センチメートル）以上十五インチ（又は三十八センチメートル）以下の間隔に保ち、十分な強さのはしごとするような方法で取り付けなければならない。

(d) 適正に取り付けた一本のマン・ロープ及び安全索を、必要に応じ直ちに使用しうるように用意しなければならぬ。

(e) 次のとおり措置しなければならない。

(i) はしごの装着及び水先人の乗下船については、船舶の責任のある士官が監督すること。

(ii) 水先人がはしごの頂部から船内又は甲板上に安全にかつ容易に移ることを助けるためのハンドホールドを備えること。

(f) 必要に応じ、はしごのねじれを防ぐことができるような間隔で横木を備えなければならない。

(g) 夜間は、船側を照明する燈を利用することができない。また、水先人が乗船する位置の甲板は、十分に照明されなければならない。

(h) 防舷帯を有する船舶その他はしごは各階段が船側に確実に接するような場所に取り付けなければならないという規定に完全に適合することが構造上不可

are maintained in a horizontal position and not less than 12 inches (or 30.5 centimetres) or more than 15 inches (or 38 centimetres) apart.

(d) A man-rope, properly secured, and a safety line shall be available and ready for use if required.

(e) Arrangements shall be such that:

(i) The rigging of the ladder and the embarkation and disembarkation of a pilot is supervised by a responsible officer of the ship.

(ii) Handholds are provided to assist the pilot to pass safely and conveniently from the head of the ladder into the ship or on to the ship's deck.

(f) If necessary, spreaders shall be provided at such intervals as will prevent the ladder from twisting.

(g) At night a light shining outside shall be available and used and the deck at the position where the pilot boards the ship shall be adequately lit.

(h) Ships with rubbing bands or other ships whose construction makes it impossible to comply fully with the provision that the ladder shall be secured at a place where each step will rest firmly against the ship's side shall comply with this provision as closely as possible.

能な船舶は、この規定に、できる限り、適合しなければならぬ。

穀類の運搬

第六章 穀類の運搬
第一規則 適用

この章の規定は、別段の明文の規定がない限り、この規則が適用されるすべての船舶における穀類の運搬に適用する。

第二規則 定義

定義

「穀類」には、小麦、とうもろこし、えん麦、ライ麦、大麦、米、豆及び種子を含む。

第三規則 荷繰り

荷繰り

穀類を船舶に積載するときは、穀類の移動を防止するためすべての必要かつ合理的な予防手段を講じなければならない。ばら積み穀類を船倉又は区画室に満載する場合には、穀類は、ビーム間並びに両翼部及び両端部のすべての空間を満たすように荷繰りしなければならない。

CHAPTER VI.—CARRIAGE OF GRAIN

Regulation 1

Application

Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to the carriage of grain in all ships to which the present Regulations apply.

Regulation 2

Definition

The term "grain" includes wheat, maize (corn), oats, rye, barley, rice, pulses and seeds.

Regulation 3

Trimming

Where grain is loaded in a ship, all necessary and reasonable precautions shall be taken to prevent the grain from shifting. If any hold or compartment is entirely filled with bulk grain, the grain shall be trimmed so as to fill all the spaces between the beams and in the wings and ends.