

ること。

- (iii) 海上における気象業務の効果的な実施のために必要な出版物を作成しかつ発行すること並びに、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するための及びこれを利用に供するための措置をとること。

- (iv) 特定の船舶に対し、公の気象業務における使用の検定を受けた測器（例えば、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）を備えさせるための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、一日に四回以上）気象観測を行わせるための措置をとること並びに、その他の船舶に対し、特に船舶の交通量が少ない海域にある場合に簡略な形式で観測を行うよう奨励すること。これらの船舶は、各種の公の気象業務のため無線通信によつてその観測の結果を通報するものとし、また、付近の船舶のためその情報を繰り返す。これらの船舶は、熱帯性暴風雨又は熱帯性暴風雨と推測されるものの付近にある場合に、船舶の職員の暴風雨中における航行上の優先職務に留意した上で、実行可能なときは一層ひんばんに観測を行うよう、及びその結果を通報するよう奨励される。

- (v) 海岸無線局が気象通報について船舶からの受信及び船舶への送信を行うための措置をとること。海岸と直接に通信することができない船舶に対しては、その気象通報を海洋気象観測船又は海岸と連絡のあるその他の船舶を中継して送信するよう奨励する。

- (vi) 船長に対し、五十ノット（ビューフォート風力階級十）

- (v) To arrange for the reception and transmission by coast radio stations of messages and information received from ships and to communicate direct with shore shall be encouraged to relay the 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 to inform the nearest shore station of a wind speed of 30 knots or more (force 10 on the Beaufort scale).

- (vii) To endeavour to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services already specified, and, as far as practicable, to conform to the Technical Regulations and recommendations of the International Meteorological Organization, which the Contracting Governments may refer for study and advice to 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, in addition, shall be transmitted 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.

以上の風に遭遇した場合に付近の船舶及び海岸局に通報するよう奨励すること。

(vii) (a) 及び (b) に規定する国際的な気象業務について画一的な手続を採用するよう努力すること並びに実行可能な限り世界気象機関の技術規則及び勧告に従うよう努力すること。

締約政府は、この条約の実施に当たつて生ずることのある気象上の問題を研究及び助言のため同機関に付託することができる。

(c) この第四規則に規定する気象報は、無線通信規則において定める送信の形式で提供するものとし、無線通信規則において定める優先順位により送信する。気象の情報、予報及び警報が「各局あて」に送信されている間は、船舶局は、無線通信規則に従う。

(d) 予報、警報、実況報その他の船舶のための気象報は、関係締約政府相互間の取極に従い、各種の区域を担当するため最も適した位置にある国の機関が発表する。

第五規則 氷の監視の業務

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の業務並びに氷の状態の調査及び観測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ド・バンクス付近の氷山区域の南東、南及び南西の境界は、この危険区域の範囲を通過船舶に通報すること、氷の全般的状态を調査すること並びに監視船の作業区域内で援助を必要とする船舶及び乗組員に援助を与えることを目的として、氷の季節の全期間監視する。その他の季節においては、氷の状態の調査及び観測は、必要に応じて維

Regulation 5

Ice Patrol Service

(1) The Contracting Governments undertake to continue an ice patrol and a service for study and observation of icebergs in the 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 gathering information for the study of ice conditions in general, and for the purpose of operation of the patrol ships. During the rest of the year the study and observation of ice conditions shall be maintained as advisable.

(2) Ships and aircraft used for the ice patrol service and the study and observation of icebergs 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.

持する。

- (b) 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は、この業務を管理する政府は、当該船舶及び航空機の本来の目的を妨げないこと及びこの業務の経費を増加させ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 氷の監視機関（管理及び経費）

氷の監視
機関及び
管理（費）

- (a) アメリカ合衆国政府は、氷の監視機関の管理並びに氷の状態の調査及び観測（これらの調査及び観測から得た情報の通報を含む）を継続することに同意する。この監視機関の業務に特別の関心を有する締約政府は、この業務の維持及び遂行のための経費を分担することを約束するものとし、分担金は、氷の監視機関の監視する氷山区域を通航する各分担政府の船舶の合計総トン数を基礎として算定する。この業務に特別の関心を有する締約政府は、特に、この業務の維持及び遂行のための経費として、氷の監視機関の監視する氷山区域を氷の季節中に通航する自国の船舶の合計総トン数が氷の監視機関の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数に対して占める比率によつて算定される額を毎年分担することを約束する。この業務に特別の関心を有する非締約政府は、同一の算定基準により、この業務の維持及び遂行のため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、この業務の維持及び遂行のための総経費並びに各分担政府の分担金の明細書を提供する。

Ice Patrol, Management and Cost

Regulation 6

- (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 Government of the United States of America agrees to continue the ice patrol service, including the study and observation of ice conditions, including the dissemination of information received therefrom. The 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 service, shall be determined by the ratio which the total gross tonnage of that Government bears to the total gross tonnage of all the contributing Governments passing 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 shall determine the cost of maintaining and operating the ice patrol and of the proportionate share of each contributing Government.
- (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 1 September following the expiration of the said right. If the contributing Government does not exercise the 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 desire to relinquish responsibility for its pecuniary contribution, or to have its contribution altered or another Contributing 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.
- (e) Where this Regulation provides that a measure may be taken after agreement among the contributing Governments, proposals made by any Contributing Government which shall approach the other contributing Governments with a proposal shall be referred to the managing Government, which shall refer the matter to the other contributing Governments and the enquiry thus made shall be sent to the other contributing Governments and the

(b) 分担政府は、その分担金の額を変更し又はその支払を中止する権利を有し、また、関心を有する他の政府は、経費を分担することを約束することができる。当該権利を行使する分担政府は、その分担金の額を変更し又はその支払を中止する意思を通告した日の後の最初の九月一日まで、引き続き現行の経費の分担を引き受ける義務を負う。当該権利を行使するためには、当該分担政府は、前記の九月一日より少なくとも六箇月前に、管理政府に通告しなければならない。

(c) いずれかの時に、アメリカ合衆国政府が氷の監視機関の管理の業務を中止することを希望する場合、いずれかの分担政府が分担金の支払の義務を免れること若しくはその分担金の額を変更することについて希望を表明する場合又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場合には、分担政府は、相互の利益となるようにこの問題を解決する。

(d) 分担政府は、この章の第五規則及びこの第六規則の規定に関し、合意により、望ましいと認められる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により措置をとることができることが規定されている事項については、その措置をとるためいずれかの締約政府が行う提案は、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、照会の結果を他の分担政府及び提案を行った締約政府に送付する。特に、業務の経費の分担については、三年を超えない間隔で分担政府が検討する。管理政府は、このために必要な措置をとる。

氷の付近
における
速力

第七規則 氷の付近における速力

船舶の船長は、針路又はその付近に氷があるとの報告を受けた場合には、夜間においては、適度の速力で航行し、又は危険な区域を確実に避けるように針路を変更する。

第八規則 航路指定

(a) 特に、船舶が集中する海域において、通航の分離を目的として採択された航路又は安全でない状態を避けることを目的として採択された航路に従うこと（船舶又は特定の種類の船舶が避けるべき区域として指定された区域の通航を避けることを含む）は、航行の安全に貢献するものであり、すべての関係船舶に対しこれを実行するよう推奨する。

(b) 機関は、航路指定について及び船舶又は特定の種類の船舶が避けるべき区域について国際的な措置を決定しかつ採択するための唯一の国際機関として認められる。機関は、関連情報を収集し、締約政府に送付する。

(c) 航路を選定すること、航路に関する措置をとること及び船舶が集中する海域の範囲を画定することは、本来、関係政府の責任である。関係政府は、国際水域に及ぶ航路指定の方式又は機関によつて採択されることを希望する他の航路指定の方式の作成に当たっては、機関の公表する関連情報に妥当な考慮を払う。

(d) 締約政府は、採択された航路の適切な利用を確保するためその影響力を行使し、また、船舶の航路指定に関連して機関が採択した措置の遵守を確保するためその権限の範囲であら

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 *Routing*

- (a) The practice of following, particularly in converging areas, routes adopted for the purpose of separation of traffic, including avoidance of passages through areas designated as areas to be avoided by ships or certain classes of ships, or for the purpose of recommending certain routes for use by ships, the safety of navigation and is recommended for use by all ships concerned.
- (b) The Organization is recognized as the only international body for establishing and recommending international routes and areas to be avoided by ships or certain classes of ships. It will collect and disseminate to Contracting Governments all relevant information.
- (c) The selection of the routes and the initiation of action with regard to them and the determination of what constitutes converging areas will be primarily the responsibility of the Governments concerned. In the development of routing schemes, which impinge upon international waters, or such other schemes they may wish adopted by the Organization, they will give due consideration to relevant information published by the Organization.
- (d) Contracting Governments will use their influence to secure the appropriate use of adopted routes and will do everything in their power to ensure adherence to the measures adopted by the Organization in connexion with routing of ships.
- (e) Contracting Governments will also induce all ships proceeding on voyages in the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland to avoid, as far as practicable, the danger areas designated by the Organization and to use 45° N and to pass outside regions known or believed to be endangered by ice.

(e) 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ド・バンクスの付近を航行する船舶に対し、実行可能な限り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るよう、並びに氷のため危険であると知られている区域及び信じられている区域の外を航行するよう勧奨する。

第九規則 遭難信号の濫用

船舶及び航空機に対し、国際遭難信号を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使用すること及び国際遭難信号と混同されることのある信号を使用することを禁止する。

第十規則 遭難通報（義務及び措置）

- (a) 海上にある船舶の船長は、発信源のいかんを問わず船舶若しくは航空機又はその救命用の端艇若しくはいかだが遭難しているとの信号を受けた場合には、全速力で遭難者の救助に赴かなければならず、可能なときは、その旨を遭難者に通報する。救助に赴くことが不可能である場合又は特殊の事情により不合理若しくは不必要であると認められる場合には、船長は遭難者の救助に赴かなかつた理由を航海日誌に記録する。
- (b) 遭難船舶の船長は、救助の求めに応答した船舶の船長と可能ときは協議を行った後、それらの船舶のうち救助を与えるため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するものとし、招集を受けた船舶の船長は、遭難者の救

Regulation 9

Misuse of Distress Signals

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 (hereinafter in distress) is found to proceed with all speed to the assistance of, or that persons are in distress, shall, if he is in a position to do so, proceed to the assistance of the persons in distress, and 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 request any other ships or aircraft to proceed to the assistance of the persons in distress, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requested to comply with the request by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress.
- (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 requested and are complying with the request.
- (d) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this Regulation, and, if this ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph (b) of this Regulation, if he is informed by the competent authority of the State of the ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary.

助のため全速力で航行して招集に応ずる義務を負う。

- (c) 船舶の船長は、自己の指揮する船舶以外の船舶が招集を受けて救助に赴いたことを知った場合には、(a)の規定による義務を解除される。

- (d) 船舶の船長は、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場合には、(a)の規定による義務を解除されるものとし、また、自己の指揮する船舶が招集を受けたものであるときは、(b)の規定によ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難における救援救助についての規定の統一に関する国際条約、特に同条約第十一条の規定による救助義務に影響を及ぼすものではない。

第十一規則 信号燈

国際航海に従事する総トン数百五十トンを超える船舶には、効果的な昼間信号燈を備えるものとし、この信号燈は、船舶の主電源のみに依存するものであつてはならない。

第十二規則 船舶に備える航行設備

船舶に備える航行設備

- (a) 総トン数千六百トン以上の船舶には、主管庁の承認する型式のレーダーを設ける。レーダーの表示のプロットティングをするための設備を船舶に備える。

- (b) 国際航海に従事する総トン数千六百トン以上の船舶には、前章第十二規則の規定に適合する方向探知機を設ける。主管

(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 21 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.

Regulation 12

Ships' Navigational Equipment

(a) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards shall be fitted with a radar of a type approved by the Administration. Facilities for plotting radar readings shall be provided on those ships.

(b) 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 12 of Chapter IV. The Administration may, in exceptional circumstances, exempt any ship of less than 1,600 tons gross tonnage from the 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.

庁は、この装置を設けることが不合理又は不必要であると認める海域においては、総トン数五千トン未満の船舶について、この装置が、航海用具としても、また、船舶、航空機又は救命用の端艇若しくはいかだの位置を探知する手段としても有用である事実に妥当な考慮を払つた上で、この要件を免除することができる。

(c) 国際航海に従事する総トン数千六百トン以上の船舶には、磁気コンパス及びジャイロ・コンパスを備える。主管庁は、総トン数五千トン未満の船舶については、ジャイロ・コンパスを要求することが不合理又は不必要であると認める場合には、この要件を免除することができる。

(d) 国際航海に従事する総トン数五百トン以上の新船には、音響測深装置を設ける。

(e) 装置を良好な状態に維持するため、あらゆる合理的な措置をとる。もつとも、レーダー、ジャイロ・コンパス又は音響測深装置が十分に機能しないことをもつて、船舶の航行を不可能にする理由又は修繕のための施設を容易に利用することができない港に停泊中の船舶の出港を遅らす理由としてはならない。

(f) 国際航海に従事する総トン数千六百トン以上の新船には、前章第十二規則(b)の規定に適合する無線電話遭難周波数でホーミングをするための無線設備を設ける。

第十三規則 人員の配置

締約政府は、海上における人命の安全の見地から、自国の船舶について、十分かつ有効な人員の配置を確保すること又は必

(c) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, when engaged on international voyages, shall be fitted with a gyro-compass in addition to the magnetic compass. The Administration, if it considers it unreasonable or unnecessary to require a gyro-compass, may exempt any ship of less than 3,000 tons gross tonnage from this requirement.

(d) All new ships of 500 tons gross tonnage and upwards, when engaged on international voyages, shall be fitted with an echo-sounding device.

(e) Whilst all reasonable steps shall be taken to maintain the apparatus in an efficient condition, malfunction of the radar equipment, the gyro-compass or the echo-sounding device shall not be considered as making the ship unseaworthy for the purpose of denying the ship in ports where repair facilities are not readily available.

(f) All new ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, when engaged on international voyages, shall be fitted with a search frequency for emergency radiotelephone distress frequency complying with the relevant provisions of paragraph (b) of Regulation 12 of Chapter IV.

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.

要に応じそのための措置をとることを約束する。

第十四規則 航行援助施設

航行援助施設

締約政府は、交通量及び危険の程度によつて必要とされると認める航行援助施設（無線標識及び電子援助施設を含む。）を設け及びこれらの援助施設を維持するため、並びにこれらの援助施設に関する情報を関係者の利用に供するため、措置をとることを約束する。

第十五規則 搜索及び救助

搜索及び救助

(a) 締約政府は、沿岸の監視のため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と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た上で実行可能かつ必要と認められる海上安全施設の設置、運営及び維持を含むものでなければならず、また、可能な限り遭難者の位置の探知及び救助のために十分な手段を提供するものでなければならない。

(b) 締約政府は、現存の救助施設及び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。搜索及び救助業務に従事

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, in their opinion, the volume of traffic justifies and the degree of risk involved warrants, and to arrange for information relating to these aids to be made available to all concerned.

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 of a system of maritime search and rescue, and the provision of adequate practical and necessary having regard to the density of the sea traffic, 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 shall be used by day and by night. 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.

上にあるように置くことによつて示すことができる。

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信号装置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信号装置若しくは音響信号装置による

信号符号「S」(・・・)の信号

昼間 白旗を水平に動かし、次いでその

白旗を地上に置き、上陸好適地の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、次いで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、次いで、遭難舟艇のための上陸好適地がその接近方向より右側にある場合には信号符号「R」(・・・)を、遭難舟艇のための上陸好適地がその接近方向より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、次いでその白色の燈火若しくは炎火を地上に置き、上陸好適地の方向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

「(・・・)に上陸するのは、非常に危険である。」

「(・・・)に上陸するのは、非常に危険である。上陸に適した地点は、示す方向にある。」

By night - Horizontal motion of a white light or flare, followed by the placing of the white flag on the ground and the carrying vertically and a white star-signal in the direction towards the better landing place or 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 by 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 descent."

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

Signal

Signification

By day - Vertical motion of a white flag or the raising or firing of a green star-signal.
By night - Vertical motion of a white light or flare or firing of a green star-signal.
By day - Horizontal motion of a white flag or flare 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 - "Affirmative."
Specifically - "Tail block is held."
"Hawser is made fast."
"Man is in the breeches buoy."
"Tidal away."
In general - "Negative."
Specifically - "Sack away."
"Awest 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).

- (1) The following procedures performed in sequence by an aircraft mean that the aircraft is requiring a surface craft towards an aircraft or a surface craft in distress:
 - (i) circling the surface craft at least once;
 - (ii) crossing the proposed course of the surface craft ahead at a low altitude, opening and closing the throttle or changing the propeller pitch;
 - (iii) 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:
- circling the craft of the surface craft close astern at a low altitude, opening and closing the throttle or changing the propeller pitch.

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

を垂直に発射し、次いで上陸好適地の方向に白色星火信号を発射すると、又は信号符字「S」(・・・)を信号し、次いで、遭難舟艇のための上陸好適地がその接近方向より右側にある場合には信号符字「R」(・―・)を、遭難舟艇のための上陸好適地がその接近方向より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関連して用いる信号
信号

意味

一般に、

「よろしい。」

特に、

「ロケット索

をとつた。」

「テール・ブ

ロックをしつ

かり縛つた。」

「索をしつか

り縛つた。」

「救命袋に人

を入れた。」

「引け。」

一般に、

「いけない。」

昼間 白旗若しくは両腕の上下運動又は

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

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 特に、

夜間 白色の燈火若しくは炎火の水平運 「緩めよ。」

動又は赤色星火信号の発射 「引くのをやめよ。」

- (d) 搜索及び救助に従事す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)

注 これらの信号の変更についての予告は、必要に応じて機関が行う。

- (i) 航空機が順次行う次の動作は、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、かつ、スロットルを閉閉し又はプロペラ・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。
- これらの動作の繰返しは、同じ意味を表す。
- (ii) 航空機が行う次の動作は、信号が向け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、かつ、スロットルを閉閉し又はプロペラ・ピッチを変化させること。

第十七規則 水先人用のはしご及び昇降機

水先人を使用することがある航海に従事する船舶は、次の規定に適合するものとする。

- (a) 水先人用のはしご

- (i) 水先人用のはしごは、水先人が安全に乗船し及び下船することができらるものでなければならず、清潔かつ良好な状態に整備しておく。水先人用のはしごは、また、船舶の入港又

水先人用のはしご及び昇降機

Pilot Ladders and Mechanical Pilot Hoists

Regulation 17

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

- (a) **Pilot Ladders**
 - (i) The ladder shall be efficient for the purpose of enabling pilots to embark and disembark safely, keep clean and in good order and may be used by officials and other persons while a ship is arriving at or leaving a port.
 - (ii) The ladder shall be secured in a position so that it is clear from any possible discharges from the ship, that each step rests firmly against the ship's side, that it is clear so far as is practicable of the inner lines of the ship and that the pilot can gain safe and convenient access to the deck. The ladder shall be at least 1.5 metres wide and not more than 9 metres (30 feet) A single length of ladder shall be

は出港の際に關係当局の職員その他の者が使用することができる。

- (iii) 水先人用はしごは、船舶のいずれの排水口からも離れ、各階段が船側に確実に接し、また、船舶の細線から実行可能な限り離れることとなるような位置にあつて、かつ、水先人が一・五メートル（五フィート）以上九メートル（三十フィート）以下の高さまで登つた後に安全かつ容易に船舶に乗り込むことができる位置に取り付ける。船舶への出入りのための位置から水面に到達することができる単一のはしごを使用する。水先人用はしごを備えるに当たつては、船舶のあらゆる載貨状態、縦傾斜のあらゆる状態及び反対方向への十五度の横傾斜を考慮に入れる。海面から船舶への出入りのための位置までの距離が九メートル（三十フィート）を超える場合には、水先人用はしごから船舶への出入りは、舷側はしご又はこれと同等に安全なかつ利用しやすい他の手段による。

(iii) 水先人用はしごの階段は、次の要件を満たすものでなければならぬ。

- (1) 容易に表面が滑らない節のない一枚板であつて堅い木又はこれと同等の性質を有する他の材料のもので造ること。最下段から四段目までの階段は、十分な強度及び剛性を有するゴム又はこれと同等の性質を有する他の適当な材料で造ることができ。
- (2) 長さ四百八十ミリメートル（十九インチ）以上、幅百十五ミリメートル（四・五インチ）以上及び厚さ二十五ミリメートル（一インチ）以上（滑り止めを除く。）のものであること。
- (3) 三百ミリメートル（十二インチ）以上三百八十八ミリメ

used capable of reaching the water from the point of access to the ship, in proper position to be used by the person for whom it is intended, and to be secured in such a manner that it will remain horizontal. The steps of the pilot ladder shall be:

- (i) of hardwood or other material of equivalent properties, made in such a manner that the four lowest steps may be made of rubber of sufficient strength and stiffness or of other suitable material of equivalent characteristics;
- (2) not less than 480 millimetres (19 inches) long, 115 millimetres (4½ inches) wide, and 25 millimetres (1 inch) in depth, excluding any non-slip device;
- (3) equally spaced not less than 300 millimetres (12 inches) apart in such a manner that they will remain horizontal.
- (iv) No pilot ladder shall have more than two replacement steps which are secured in position by a method different from that used in the original construction of the ladder and any steps so secured shall be replaced as soon as reasonably practicable by replacement steps of the same material and construction as the original steps of the ladder. When any replacement step is secured to the side ropes of the ladder by means of grooves in the sides of the step, such grooves shall be in the longer sides of the step.
- (v) The side ropes of the ladder shall consist of two uncovered manila ropes, not less than 60 millimetres (2½ inches) in circumference below the top step. Each rope shall be secured to the ship and not less than 65 millimetres (2½ inches) in circumference and a safety line shall be kept at hand ready for use if required.
- (vi) Barriers made of hardwood, or other material of equivalent properties, in one piece and not less than 180 metres (5 feet 10 inches) long, shall be secured to the side ropes of the ladder and shall be lashed from the bottom of the ladder and the interval between any barrier and the next shall not exceed 9 steps.
- (vii) Means shall be provided to ensure safe and convenient passage on to or into and off the ship between the head of the pilot ladder or of any accommodation ladder or other appliance provided for the purpose and the ship's deck, and the means shall be such as to provide adequate handholds shall be provided. Where such passage is by means of a bulwark ladder, such ladder shall be securely attached to the bulwark rail or platform and two handhold stanchions shall be provided on each side of the ladder, spaced not more than 0.70 metre (2 feet 3 inches) nor more than 0.80 metre (2 feet 7 inches) apart. Each stanchion shall be rigidly secured to the ship's structure at or near its base and also at a higher point, shall be not less than 1.20 metres (4 feet 11 inches) above the top of the bulwark.
- (viii) Lighting shall be provided at night such that both the pilot ladder and the ship's structure to which it is attached are adequately lighted. A lifebuoy equipped with a self-igniting light shall be kept at hand ready for use if required.
- (ix) Means shall be provided to enable the pilot ladder to be used on either side of the ship.
- (x) The rigging of the ladder and the embarkation and disembarkation of a pilot shall be supervised by a responsible officer of the ship.

ートル (十五インチ) 以下の等間隔で水平状態を保持するように取り付けること。

- (iv) 水先人用はしごは、その元の構造に用いた方法とは異なる方法で取り付けた三以上の取替階段を有してはならず、当該異なる方法で取り付けた階段は、実行可能な限り速やかに、元の構造に用いられた方法で取り付ける階段と取り替える。取替階段を階段の側部のみぞによつてはしごのサイド・ロープに固定する場合には、みぞは、階段の長辺に設ける。

- (v) 水先人用はしごの両側のサイド・ロープは、それぞれ、周囲六十ミリメートル (二・二五インチ) 以上の被覆しない二のマニラ・ロープで構成する。サイド・ロープは、最上段階段の下方で接合箇所のない連続したものでなければならぬ。船舶に適正に取り付けた周囲六十五ミリメートル (二・五インチ) 以上の二のマニラ・ロープ及び一の安全索を必要ときに直ちに使用し得るようにはしごの近くに備えておく。

- (vi) 長さ一・八〇メートル (五フィート十インチ) 以上の一枚板であつて堅い木又はこれと同等の性質を有する他の材料のもので造る当て木を、水先人用はしごのねじれを防止するような間隔で取り付ける。最下部の当て木は、はしごの下から五段目の階段に取り付けるものとし、当て木の間隔は、九段を超えてはならない。

- (vii) 水先人用はしご、舷側はしごその他の設備の頂部から船舶への安全かつ容易な出入りを確保するための手段を備える。手すり又はブルワークに設ける出入口による出入りの場合には、適当なハンドホールドを取り付ける。ブルワー

- (x) Where on any ship constructional features such as rubbing bands would prevent the implementation of any of these provisions, means shall be provided to ensure that persons are able to embark and disembark safely.

(b) *Mechanical Pilot House*

- (i) A mechanical pilot house, if provided, and its ancillary equipment shall comply with the provisions of the Administration. It shall be of such design and construction as to ensure that persons are able to embark and disembark safely from the pilot house in a safe manner including a safe access from the pilot house to the deck and vice versa.

- (ii) A pilot ladder complying with the provisions of paragraph (a) of this Regulation shall be kept on deck adjacent to the pilot house and available for immediate use.

クはしごによる出入りの場合には、ブルワークはしごは、ブルワーク・レール又はブルワーク台に確実に取り付けるものとし、二のハンドホルドを、〇・七〇メートル（二フィート三インチ）以上〇・八〇メートル（二フィート七インチ）以下の間隔で船舶の乗降位置に取り付ける。その二のハンドホルドは、その底部又はその付近及びこれより上方の位置で船舶の構造物に堅固に固定したもので、直径四十ミリメートル（一・五インチ）以上のもので、また、ブルワークの頂部から上方に一・二〇メートル（三フィート十一インチ）以上の高さのもでなければならない。夜間には、舷側にある水先人用はしご及び水先人が船舶に乗り込む位置が十分に明るくなるように照明する。自己点火燈を備える救命浮環を、直ちに使用し得るように備えておく。投げ索を、必要に応じて直ちに使用し得るように備えておく。

(ix) 水先人用はしごを船舶の両側で使用し得るようにするための措置をとる。

(x) 水先人用はしごの取付け及び水先人の乗降は、船舶の責任のある職員が監督する。

(xi) 防舷帶等の船舶構造上の特徴によつて(a)の規定の実施が妨げられる場合には、人が安全に乗降し得ることを確保するため、主管庁の認める特別の措置をとる。

(b) 水先人用昇降機

(i) 水先人用昇降機を備える場合には、水先人用昇降機及びその附属設備は、主管庁の承認する型式のもでなければならない。水先人用昇降機は、水先人が安全な方法で乗降し得ること（水先人用昇降機から甲板に及び甲板から水先

人用昇降機に安全に乗り移ることを含む。)を確保するような設計及び構造のものでなければならぬ。

- (ii) (a)の規定に適合する水先人用はしごを水先人用昇降機に隣接して甲板上に備えるものとし、直ちに使用することができるようにしておく。

第十八規則 VHF無線電話局

締約政府が、その主権の下にある海域を航行する船舶に対し、航行の安全の促進のために設定する制度に関連して用いるVHF無線電話局の設置を要求する場合には、当該VHF無線電話局は、前章第十七規則の規定に適合するものでなければならず、同章第八規則の規定により運用する。

第十九規則 自動操舵装置の使用

- (a) 交通の過密な海域において及び視界が制限された状態その他の危険な航行状態において自動操舵装置が使用される場合には、船舶の操舵を直ちに手で制御することができるようにする。
- (b) (a)にいう場合においては、いつでも操舵制御を引き継ぐ用意のある適任の操舵員を当直航海士が速やかに用いることができるようにする。
- (c) 自動操舵から手動操舵への及び手動操舵から自動操舵への切換えは、責任のある航海士により又はその監督の下に行われる。

Regulation 18

VHF Radiotelephone Stations

When a Contracting Government requires ships navigating in an area under its sovereignty to be provided with a Very High Frequency (VHF) radiotelephone station to be used in conjunction with a system which it has established for the regulation of navigation, the station shall comply with the provisions of Regulation 17 of Chapter IV and shall be operated in accordance with Regulation 8 of Chapter IV.

Regulation 19

Use of the Automatic Pilot

- (a) In areas of high traffic density, in conditions of restricted visibility and in all other hazardous navigational situations where the automatic pilot is used, it shall be possible to establish human control of the ship's steering immediately.
- (b) In circumstances as above, it shall be possible for the officer of the watch to have available without delay the services of a qualified helmsman who shall be ready at all times to take over steering control.
- (c) The change-over from automatic to manual steering and vice versa shall be made by or under the supervision of a responsible officer.

第二十規則 航海用刊行物

船舶には、適当なかつ最新の海図、水路誌、燈台表、水路通
報、潮汐表その他の予定された航海に必要な航海用刊行物を備
える。

第二十一規則 国際信号書

この条約により無線電信設備又は無線電話設備を設けること
を要求される船舶には、国際信号書を備える。国際信号書は、
使用の必要があると主管庁が認める他の船舶にも備える。

Regulation 20

Nautical Publications

All ships shall carry adequate and up-to-date charts, sailing directions,
lists of lights, notices to mariners, tide tables and all other nautical publications
necessary for the intended voyage.

Regulation 21

International Code of Signals

All ships which in accordance with the present Convention are required to
carry a radiotelegraph or a radiotelephone installation shall carry the Inter-
national Code of Signals. It is recommended that every other ship
which in the opinion of the Administration has a need to use it.