

S U P P L E M E N T
TO THE
V I C T O R I A
G O V E R N M E N T G A Z E T T E

OF WEDNESDAY, MAY 27, 1863.

Published by Authority.

No. 54.]

THURSDAY, MAY 28.

[1863.]

REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA.*

THE accompanying Regulations for Preventing Collisions at Sea, issued in pursuance of the *Merchant Shipping Act Amendment Act, 1862*, are published for the information of navigators and others.

ROBERT S. ANDERSON,
Commissioner of Trade and Customs.

Department of Trade and Customs,
Melbourne, 16th May, 1863.

63/1292.

* These regulations override, as regards British ships, the provisions of the Act 16 Victoria No. 25.

REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, ISSUED IN PURSUANCE OF THE "MERCHANT SHIPPING ACT AMENDMENT ACT, 1862," AND OF AN ORDER IN COUNCIL, DATED 9TH JANUARY, 1863.

NOTICE.

1. By virtue of the *Merchant Shipping Act Amendment Act, 1862*, and of an Order in Council dated 9th January, 1863, the following regulations, containing certain verbal amendments, are substituted for the regulations contained in the schedule to the Act.
2. The following regulations come into operation on the 1st of June, 1863.
3. The following regulations apply to all ships, whatever their nationality, within the limits of British jurisdiction, and to British and French ships whether within British jurisdiction or not.
4. The Order in Council containing these regulations is published in the *London Gazette* of the 13th January, 1863.
5. The French copy of the regulations in the following pages is reprinted from the French version, as published in France under the authority of the French Government.

T. H. FARRER,
Assistant Secretary, Marine Department.

Board of Trade, January, 1863.

REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, APPENDED TO THE ORDER IN COUNCIL DATED 9TH JANUARY, 1863.

These Regulations come into operation on the 1st June, 1863.

CONTENTS.

Article 1. Preliminary.

RULES CONCERNING LIGHTS.

2. Lights to be carried as follows:—
3. Lights for Steam Ships.
4. Lights for Steam Tugs.
5. Lights for Sailing Ships.
6. Exceptional Lights for small Sailing Vessels.
7. Lights for Ships at Anchor.
8. Lights for Pilot Vessels.
9. Lights for Fishing Vessels and Boats.

RULES CONCERNING FOG SIGNALS.

10. Fog Signals.

No. 54.—MAY 28, 1863.—1.

STEERING AND SAILING RULES.

- Article 11. Two Sailing Ships meeting.
12. Two Sailing Ships crossing.
13. Two Ships under Steam meeting.
14. Two ships under Steam crossing.
15. Sailing Ship and Ship under Steam.
16. Ships under Steam to slacken speed.
17. Vessels overtaking other Vessels.
18. Construction of Articles 12, 14, 15, and 17.
19. Proviso to save special cases.
20. No Ship under any circumstances to neglect proper Precautions.

REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS
AT SEA, ETC.

PRELIMINARY.

Art. 1. In the following rules every steam ship which is under sail and not under steam is to be considered a sailing ship; and every steam ship which is under steam, whether under sail or not, is to be considered a ship under steam.

RULES CONCERNING LIGHTS.

Art. 2. *Lights*.—The lights mentioned in the following articles, numbered 3, 4, 5, 6, 7, 8, and 9, and no others, shall be carried in all weathers, from sunset to sunrise.

Art. 3. *Lights for steam ships*.—Seagoing steam ships when under way shall carry:

(a.) *At the foremast head*, a bright white light, so fixed as to show an uniform and unbroken light over an arc of the horizon of 20 points of the compass; so fixed as to throw the light 10 points on each side of the ship, viz., from right ahead to 2 points abaft the beam on either side; and of such a character as to be visible on a dark night, with a clear atmosphere, at a distance of at least 5 miles:

(b.) *On the starboard side*, a green light, so constructed as to throw an uniform and unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass; so fixed as to throw the light from right ahead to 2 points abaft the beam on the starboard side; and of such a character as to be visible on a dark night, with a clear atmosphere, at a distance of at least 2 miles:

(c.) *On the port side*, a red light, so constructed as to show an uniform and unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass; so fixed as to throw the light from right ahead to 2 points abaft the beam on the port side; and of such a character as to be visible on a dark night, with a clear atmosphere, at a distance of at least 2 miles:

(d.) The said green and red side lights shall be fitted with inboard screens, projecting at least three feet forward from the light, so as to prevent these lights from being seen across the bow.

Art. 4. *Lights for steam tugs*.—Steam ships, when towing other ships, shall carry two bright white mast-head lights vertically, in addition to their side lights, so as to distinguish them from other steam ships. Each of these mast-head lights shall be of the same construction and character as the mast-head lights which other steam ships are required to carry.

Art. 5. *Lights for sailing ships*.—Sailing ships under weigh, or being towed, shall carry the same lights as steam ships under weigh, with the exception of the white mast-head lights, which they shall never carry.

Art. 6. *Exceptional lights for small sailing vessels*.—Whenever, as in the case of small vessels during bad weather, the green and red lights cannot be fixed, these lights shall be kept on deck, on their respective sides of the vessel, ready for instant exhibition; and shall, on the approach of or to other vessels, be exhibited on their respective sides in sufficient time to prevent collision, in such manner as to make them most visible, and so that the green light shall not be seen on the port side, nor the red light on the starboard side.

To make the use of these portable lights more certain and easy, the lanterns containing them shall each be painted outside with the color of the light they respectively contain, and shall be provided with suitable screens.

Art. 7. *Lights for ships at anchor*.—Ships, whether steam ships or sailing ships, when at anchor in roadsteads or fairways, shall exhibit, where it can best be seen, but at a height not exceeding twenty feet above the hull, a white light, in a globular lantern of eight inches in diameter, and so constructed as to show a clear uniform and unbroken light visible all round the horizon, and at a distance of at least one mile.

Art. 8. *Lights for pilot vessels*.—Sailing pilot vessels shall not carry the lights required for other sailing vessels, but shall carry a white light at the mast-head, visible all round the horizon, and shall also exhibit a flare-up light every fifteen minutes.

RÈGLES À SUIVRE POUR PRÉVENIR LES ABOR-
DAGES EN MER.

PRÉLIMINAIRE.

Art. 1. Dans les règles qui suivent, tout navire à vapeur qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles est considéré comme navire à voiles; et tout navire dont la machine est en action, quelle que soit sa voilure, est considéré comme navire à vapeur.

RÈGLES RELATIVES AUX FEUX ET AUX SIGNAUX EN TEMPS
DE BRUME.

Art. 2. Des feux mentionnés aux articles suivants doivent être portés, à l'exclusion de tous autres, par tous les temps, entre le coucher et le lever du soleil.

Art. 3. Les navires à vapeur, lorsqu'ils sont en marche, portent les feux ci-après:

(a.) *En tête du mât de misaine*, un feu blanc placé de manière à fournir un rayonnement uniforme et non interrompu dans tout le parcours d'un arc horizontal de 20 quarts du compas, qui se compte depuis l'avant jusqu'à 2 quarts en arrière du travers de chaque bord et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 5 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume:

(b.) *A tribord*, un feu vert établi de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompue sur un arc horizontal de 10 quarts du compas, qui est compris entre l'avant du navire, et 2 quarts sur l'arrière du travers à tribord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 2 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume:

(c.) *A bâbord*, un feu rouge construit de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompue sur un arc horizontal de 10 quarts du compas, qui est compris entre l'avant du navire, et 2 quarts sur l'arrière du travers à bâbord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 2 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume:

(d.) Ces feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant, et s'étendent à 0^m.90 en avant de la lumière, afin que le feu vert ne puisse pas être aperçu de bâbord avant, et le feu rouge de tribord avant.

Art. 4. Les navires à vapeur, quand ils remorquent, doivent, indépendamment de leurs feux de côté, porter deux feux blancs verticaux en tête du mât, qui servent à les distinguer des autres navires à vapeur. Ces feux sont semblables au feu unique de tête de mât que portent les navires à vapeur ordinaires.

Art. 5. Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils font route à la voile ou en remorque, portent les mêmes feux que les bâtiments à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc du mât de misaine, dont ils ne doivent jamais faire usage.

Art. 6. Lorsque des bâtiments à voiles sont d'assez faible dimension pour que leurs feux verts et rouges ne puissent pas être fixés d'une manière permanente, ces feux sont néanmoins tenus allumés sur le pont à leurs bords respectifs, prêts à être montrés instantanément à tout navire dont on constaterait l'approche, et assez à temps pour prévenir l'abordage.

Ces fanaux portatifs pendant cette exhibition sont tenus autant en vue que possible, et présentés de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord avant, et le feu rouge de tribord avant.

Pour rendre ces prescriptions d'une application plus certaine et plus facile, les fanaux sont peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent, et doivent être pourvus d'écrans convenables.

Art. 7. Les bâtiments, tant à voiles qu'à vapeur, mouillés sur une rade, dans un chenal ou sur une ligne fréquentée, portent, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, un feu blanc placé à une hauteur qui n'exécède pas 6 mètres au-dessus du plat-bord et projetant une lumière uniforme et non interrompue tout autour de l'horizon à la distance d'au moins un mille.

Art. 8. Les bateaux-pilotes à voiles ne sont pas assujettis à porter les mêmes feux que ceux exigés pour les autres navires à voiles; mais ils doivent avoir en tête de mât un feu blanc visible de tous les points de l'horizon, et de plus montrer un feu de quart d'heure en quart d'heure.

Art. 9. *Lights for fishing vessels and boats.*—Open fishing boats and other open boats shall not be required to carry the side lights required for other vessels, but shall, if they do not carry such lights, carry a lantern having a green slide on the one side and a red slide on the other side; and on the approach of or to other vessels, such lantern shall be exhibited in sufficient time to prevent collision, so that the green light shall not be seen on the port side, nor the red light on the starboard side.

Fishing vessels and open boats when at anchor, or attached to their nets and stationary, shall exhibit a bright white light.

Fishing vessels and open boats shall, however, not be prevented from using a flare-up in addition, if considered expedient.

RULES CONCERNING FOG SIGNALS.

Art. 10. *Fog signals.*—Whenever there is fog, whether by day or night, the fog signals described below shall be carried and used, and shall be sounded at least every five minutes, viz.:—

(a.) Steam ships under weigh shall use a steam whistle placed before the funnel, not less than eight feet from the deck:

(b.) Sailing ships under weigh shall use a fog horn:

(c.) Steam ships and sailing ships when not under weigh shall use a bell.

STEERING AND SAILING RULES.

Art. 11. *Two sailing ships meeting.*—If two sailing ships are meeting end on or nearly end on so as to involve risk of collision, the helms of both shall be put to port, so that each may pass on the port side of the other.

Art. 12. *Two sailing ships crossing.*—When two sailing ships are crossing so as to involve risk of collision, then, if they have the wind on different sides, the ship with the wind on the port side shall keep out of the way of the ship with the wind on the starboard side; except in the case in which the ship with the wind on the port side is close hauled and the other ship free, in which case the latter ship shall keep out of the way; but if they have the wind on the same side, or if one of them has the wind aft, the ship which is to windward shall keep out of the way of the ship which is to leeward.

Art. 13. *Two ships under steam meeting.*—If two ships under steam are meeting end on or nearly end on so as to involve risk of collision, the helms of both shall be put to port, so that each may pass on the port side of the other.

Art. 14. *Two ships under steam crossing.*—If two ships under steam are crossing so as to involve risk of collision, the ship which has the other on her own starboard side shall keep out of the way of the other.

Art. 15. *Sailing ship and ship under steam.*—If two ships, one of which is a sailing ship and the other a steam ship, are proceeding in such directions as to involve risk of collision, the steam ship shall keep out of the way of the sailing ship.

Art. 16. *Ships under steam to slacken speed.*—Every steam ship, when approaching another ship so as to involve risk of collision, shall slacken her speed, or, if necessary, stop and reverse; and every steam ship shall, when in a fog, go at a moderate speed.

Art. 17. *Vessels overtaking other vessels.*—Every vessel overtaking any other vessel shall keep out of the way of the said last-mentioned vessel.

Art. 18. *Construction of articles 12, 14, 15, and 17.*—Where by the above rules one of two ships is to keep out of the way, the other shall keep her course, subject to the qualifications contained in the following article.

Art. 19. *Proviso to save special cases.*—In obeying and construing these rules, due regard must be had to all dangers of navigation; and due regard must also be had to any special circumstances which may exist in any particular case rendering a departure from the above rules necessary in order to avoid immediate danger.

Art. 20. *No ship under any circumstances to neglect proper precautions.*—Nothing in these rules shall exonerate any ship, or the owner, or master, or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, 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.

Art. 9. Les bateaux de pêche non pontés et tous les autres bateaux également non pontés ne sont pas tenus de porter les feux de côté exigés pour les autres navires; mais ils doivent, s'ils ne sont pas pourvus de semblables feux, se servir d'un fanal muni sur l'un de ses côtés d'une glissoire verte, et sur l'autre d'une glissoire rouge, de façon qu'à l'approche d'un navire ils puissent montrer ce fanal en temps opportun pour prévenir l'abordage, en ayant soin que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord, et le feu rouge de tribord.

Les navires de pêche et les bateaux non pontés qui sont à l'ancre, ou qui ayant leurs filets dehors sont stationnaires, doivent montrer un feu blanc.

Ces mêmes navires et bateaux peuvent, en outre, faire usage d'un feu visible à de courts intervalles, s'ils le jugent convenable.

SIGNAUX EN TEMPS DE BRUME.

Art. 10. En temps de brume, de jour comme de nuit, les navires font entendre les signaux suivants toutes les cinq minutes au moins, savoir:

(a.) Les navires à vapeur en marche, le son du sifflet à vapeur qui est placé en avant de la cheminée à une hauteur de 2^m.40 au-dessus du pont des gaillards:

(b.) Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils sont en marche, font usage d'un cornet:

(c.) Les bâtiments à vapeur et à voiles, lorsqu'ils ne sont pas en marche, font usage d'une cloche.

RÈGLES RELATIVES À LA ROUTE.

Art. 11. Si deux navires à voiles se rencontrent courant l'un sur l'autre, directement ou à-peu-près, et qu'il y ait risque d'abordage, tous deux viennent sur tribord, pour passer à bâbord l'un de l'autre.

Art. 12. Lorsque deux navires à voiles font des routes qui se croisent et les exposent à un abordage, s'ils ont des amures différentes, le navire qui a les amures à bâbord manœuvre de manière à ne pas gêner la route de celui qui a le vent de tribord; toutefois, dans le cas où le bâtiment qui a les amures à bâbord est au plus près, tandis que l'autre a du large, celui-ci doit manœuvrer de manière à ne pas gêner le bâtiment qui est au plus près. Mais, si l'un des deux est vent arrière ou s'ils ont le vent du même bord, le navire qui est vent arrière ou qui aperçoit l'autre sous le vent manœuvre pour ne pas gêner la route de ce dernier navire.

Art. 13. Si deux navires sous vapeur se rencontrent courant l'un sur l'autre, directement ou à-peu-près, et qu'il y ait risque d'abordage, tous deux viennent sur tribord, pour passer à bâbord l'un de l'autre.

Art. 14. Si deux navires sous vapeur font des routes qui se croisent et les exposent à s'aborder, celui qui voit l'autre par tribord manœuvre de manière à ne pas gêner la route de ce navire.

Art. 15. Si deux navires, l'un à voiles, l'autre sous vapeur, font des routes qui les exposent à s'aborder, le navire sous vapeur manœuvre de manière à ne pas gêner la route du navire à voiles.

Art. 16. Tout navire sous vapeur, qui approche un autre navire de manière qu'il y ait risque d'abordage, doit diminuer sa vitesse ou stopper et marcher en arrière, s'il est nécessaire. Tout navire sous vapeur doit, en temps de brume, avoir une vitesse modérée.

Art. 17. Tout navire qui en dépasse un autre gouverne de manière à ne pas gêner la route de ce navire.

Art. 18. Lorsque, par suite des règles qui précèdent, l'un des deux bâtiments doit manœuvrer de manière à ne pas gêner l'autre, celui-ci doit néanmoins subordonner sa manœuvre aux règles énoncées à l'article suivant.

Art. 19. En se conformant aux règles qui précèdent, les navires doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation. Ils auront égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation à ces règles, afin de parer à un péril imminent.

Art. 20. Rien dans les règles ci-dessus ne saurait affranchir un navire, quel qu'il soit, ses armateurs, son capitaine ou son équipage, des conséquences d'une omission de porter des feux ou signaux, d'un défaut de surveillance convenable, ou, enfin, d'une négligence quelconque des précautions commandées par la pratique ordinaire de la navigation ou par les circonstances particulières de la situation.

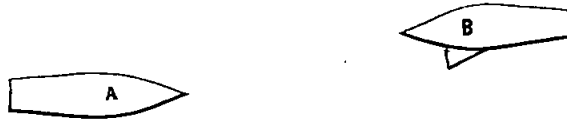
DIAGRAMS TO ILLUSTRATE THE USE OF THE LIGHTS CARRIED BY VESSELS AT SEA, AND THE MANNER IN WHICH THEY INDICATE TO THE VESSEL WHICH SEES THEM THE POSITION AND DESCRIPTION OF THE VESSEL THAT CARRIES THEM.

When both Red and Green Lights are seen—A sees a Red and Green Light ahead; A knows that a vessel is approaching her on a course directly opposite to her own, as B;

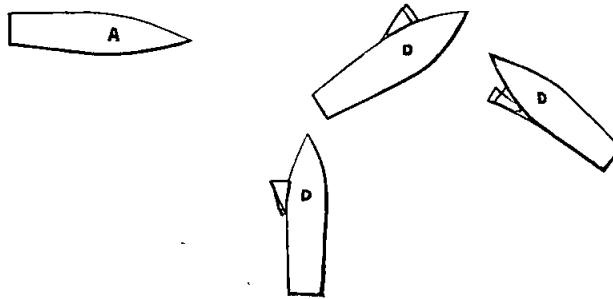


If A sees a White Mast-head Light above the other two, she knows that B is a steam-vessel.

When the Red, and not the Green Light, is seen—A sees a Red Light ahead or on the bow; A knows that either, 1, a vessel is approaching her on her port bow, as B;



or, 2, a vessel is crossing in some direction to port, as D D D.

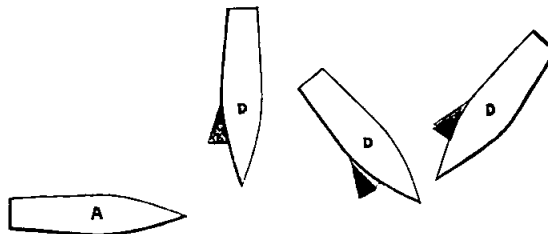


If A sees a White Mast-head Light above the Red Light, A knows that the vessel is a steam-vessel, and is either approaching her in the same direction, as B, or is crossing to port in some direction, as D D D.

When the Green, and not the Red Light, is seen—A sees a Green Light ahead or on the bow; A knows that either, 1, a vessel is approaching her on her starboard bow, as B;



or, 2, a vessel is crossing in some direction to starboard, as D D D.



If A sees a White Mast-head Light above the Green Light, A knows that the vessel is a steam-vessel, and is either approaching her in the same direction, as B, or is crossing to starboard in some direction, as D D D.