



網址URL: <http://www.hkgnu.org> 電郵 / Le méi électronique / EMAIL: info@hkgnu.org
電話TEL: (+852) 2876 2855 (+852) 6976 2635 / 6778 2670 傳真FAX: (+852) 3971 1469
907, SILVERCORD TOWER 2, 30 CANTON ROAD, TSIMSHATSUI, HONG KONG /
P.O. BOX NO. 68046, HONG KONG

聯合國 Les Nations Unies



Distr.:
Général
1972

聯合國國際海事組織 國際海上避碰規則公約 附件 (中華民國61年/西元1972年)

La Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) des Nations Unies (1972) - ANNEXES

Les versions française et chinoise traditionnelle
正體中文及法文原文

內容主要由FUNG Kai-yan Mathias編輯，整理準備及翻譯
Contenu était principalement édité, préparé et traduit par FUNG Kai-yan Mathias
(mathias@hkgnu.org; mathias@connect.hku.hk)
Tous droits réservés par CIMTPNHK/HKGNU/FPPLPHK-PFTPFHK/PNU/UNEP

1

聯合國國際海事組織 國際海上避碰規則公約附件 (中華民國61年/西元1972年)

La Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) des Nations Unies (1972) - ANNEXES

通過日期：1972年(民國61年)10月20日；生效日期：1977年(民國66年)7月
15日 Adoption：20 octobre 1972; entrée en vigueur：15 juillet 1977

1972年(民國61年)國際海上避碰規則公約(COLREG)旨在更新和取代1960年(民國49年)防止海上碰撞的規則，該規則已作為同年通過的SOLAS公約《海上人命安全公約》的附件。

La Convention COLREG de 1972 visait à mettre à jour et à remplacer les règles de 1960 pour prévenir les abordages en mer qui avaient été annexées à la Convention SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) adoptée la même année.

分道航行計劃的確立是1972年(民國61年)法規中引入的最重要的創新之一 - 第10條規定了確定在分道通航設施內或附近航行的船舶的安全速度、碰撞風險和行為的建議。第10條為確定在分道航行制下附近航行船舶的安全速度、碰撞風險和行為提供了指導。

Contenu était principalement édité, préparé et traduit par FUNG Kai-yan Mathias
(mathias@hkgnu.org; mathias@connect.hku.hk)
Tous droits réservés par CIMTPNHK/HKGNU/FPPLPHK-PFTPFHK/PNU/UNEP

2

Le premier dispositif de séparation du trafic de ce type a été mis en place dans le pas de Calais en 1967. Son application a d'abord été facultative mais, en 1971, l'Assemblée de l'OMI a adopté une résolution rendant obligatoires tous les dispositifs de séparation du trafic, obligation précisée dans le cadre du Règlement COLREG. La Règle 10, des conseils sont donnés pour déterminer la vitesse de sécurité, le risque d'abordage et la conduite des navires naviguant à l'intérieur ou à proximité des dispositifs de séparation du trafic.

技術規定

國際海上避碰規則公約(COLREG)包括 41 條規則，分為五個部分：A 部分 – 一般規定；B 部分 – 操舵與航行規則；C 部分 – 燈光和標記；D 部分 – 聲光訊號；E 部分 – 豁免；還有四個附件，其中包含燈光和標誌及其位置、聲音信號設備、相互靠近捕魚的漁船發出的附加信號以及國際求救信號的技術要求。

Dispositions techniques

Le Règlement COLREG comprend 41 règles divisées en cinq sections : Partie A – Généralités; Partie B – Règles de barre et de route; Partie C – Feux et marques; Partie D – Signaux sonores et lumineux; et Partie E - Exemptions. Il existe également quatre annexes contenant les prescriptions techniques concernant les feux et les marques et leur emplacement, le matériel de signalisation sonore, les signaux supplémentaires des navires de pêche pêchant à proximité les uns des autres et les signaux de détresse internationaux.

附錄一 - 號燈和號型的位置和技術細節 ANNEXE I - EMPLACEMENT ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES FEUX ET MARQUES

1 · 定義

“船體以上的高度”一詞，指最上層連續甲板以上的高度。這一高度應從燈的位置垂直下方處量起。

2 · 號燈的垂向位置和間距

(1) 長度為 20 米或 20 米以上的機動船，桅燈應安置如下：

- ①前桅燈，或如只裝設一盞桅燈，則該桅燈在船體以上的高度應不小於 6 米，如船的寬度超過 6 米，則在船體以上的高度應不小於該寬度，但是該燈安置在船體以上的高度不必大於 12 米；
- ②當裝設兩盞桅燈時，後燈高於前燈的垂向距離應至少為 4.5 米。

(2) 機動船的兩盞桅燈的垂向距離應是這樣：即在一切正常吃水差的情況下，當從距離船首 1000 米的海面觀看時，應能看出後燈在前燈的上方並且分開。

(3) 長度為 12 米或 12 米以上但小於 20 米的機動船，其桅燈安置在舷緣以上的高度應不小於 2.5 米。

(4) 長度小於 12 米的機動船，可以把最上面的一盞號燈裝在舷緣以上小於 2.5 米的高度，但當除舷燈和尾燈之外還設有一盞桅燈或者除舷燈之外還設有第 23 條 3 (1) 所規定的環照白燈時，則該桅燈或該環照白燈的設置至少應高於舷燈 1 米。

(5) 為從事拖帶或頂推他船的機動船所規定的兩盞或三盞桅燈中的一盞，應安置在前桅燈或後桅燈相同的位置。如果該燈裝在後桅上，則該最低的后桅燈高於前桅燈的垂向距離應不少於 4.5 米。

(6) ①第 23 條 1 款規定的桅燈，除本款②項所述外，應安置在高於並離開其他一切燈光和遮蔽物的位置上。

②當在低於桅燈的位置上不可能裝設第 27 條 2 款 (1) 項 或第 28 條規定的環照燈時，這些環照燈可以裝設在後桅燈上方或懸掛於前桅燈和後桅燈垂向之間，如屬後一種情況，則應符合 本附錄第 3 節 (3) 的要求。

(7) 機動船的舷燈安置在船體以上的高度，應不超過前桅燈高度的四分之三。這些舷燈不應低到受甲板燈光的干擾。

(8) 長度小於 20 米的機動船的舷燈；如並為一盞，則應安置在低於桅燈不小於 1 米處。

(9) 當本規則規定垂直裝設兩盞或三盞號燈時，這些號燈的間距如下：

①長度為 20 米或 20 米以上的船舶，這些號燈的間距應不小於 2 米，而且除需要拖帶號燈的情況外，這些號燈的最低一盞，應裝設在船體以上高度不小於 4 米處。

②長度小於 20 米的船舶，這些號燈的間距應不小於 1 米，而且除需要拖帶號燈的情況外，這些號燈的最低一盞，應裝設在舷緣以上高度不小於 2 米處；

③當裝設三盞號燈時，其間距應相等。

(10) 為從事捕魚的船所規定的兩盞環照燈的較低一盞，在舷燈以上的高度應不小於這兩盞號燈垂向間距的 2 倍。

(11) 當裝設兩盞錨燈時。第 30 條 1 款 (1) 項規定的前錨燈應高於後錨燈不小於 4.5 米。長度為 50 米或 50 米以上的船舶，前錨燈應裝設在船體以上高度不小於 6 米處。

3. 號燈的水準位置和間距

(1) 當機動船按規定有兩盞桅燈時，兩燈之間的水準距離應不小於船長的一半，但不必大於 100 米。前桅燈應安置在離船首不大於船長的四分之一處。

(2) 長度為 20 米或 20 米以上的機動船，舷燈不應安置在前桅燈的前面。這些舷燈應安置在舷側或接近舷側處。

(3) 當第 27 條 2 款 (1) 項或第 28 條規定的號燈設置在前桅燈和後桅燈垂向之間時，這些環照燈應安置在與該首尾中心線正交的橫向水準距離不小於 2 米處。

(4) 當機動船按規定僅有一盞桅燈時，該燈應在船中之前顯示；長度小於 20 米的船舶不必在船中之前顯示該燈，但應在盡可能靠前的位置上顯示。

4. 漁船、疏浚船及從事水下作業船舶的示向號燈的位置細節

(1) 從事捕魚的船舶，按照第 26 條 3 款 (2) 項規定用以指示船邊外伸漁具的方向的號燈，應安置在離開那兩盞環照紅和白燈不小於 2 米但不大於 6 米的水準距離處。該號燈的安置應不高於第 26 條 3 款 (1) 項規定的環照自燈但也不低於舷燈。

(2) 從事疏浚或水下作業的船舶，按照第 27 條 4 款 (1) 和 (2) 項規定用以指示有障礙物的一舷和 (或) 能安全通過的一般的號燈和號型，應安置在離開第 27 條 2 款處，但決不應小於 2 米。這些號燈或號型的上面一個的安置高度決不高於第 27 條 2 款

(1) 和 (2) 項規定的三個號燈或號型中的下面一個。

5· 舷燈遮板

長度在 20 米或 20 米以上的船舶的舷燈，應裝有無光黑色的內側遮板，並符合本附錄第 9 節的要求。長度小於 20 米的船舶的舷燈，如需為符合本附錄第 9 節的要求，應裝設無光黑色的內側遮板。用單一直立燈絲並在綠色和紅色兩部分之間有一條很窄分界線的合座燈，可不必裝配外部造板。

6· 號型

(1) 號型應是黑色並具有以上尺度：

- ① 球體的直徑應不小於 0.6 米；
- ② 圓錐體的底部直徑應不小於 0.6 米，其高度應與直徑相等；
- ③ 圓柱體的直徑至少為 0.6 米，其高度應兩倍於直徑；
- ④ 菱形體應由兩個本款②所述的圓錐體以底相合組成。

(2) 號型間的垂直距離應至少為 1.5 米。

(3) 長度小於 20 米的船舶，可用與船舶尺度相稱的較小尺度的號型，號型間距亦可相應減少。

7· 號燈的顏色規格

所有航海號燈的色度應符合下列標準，這些標準是包括在國際照明委員會

(Commission internationale de l'éclairage / CIE) 為每種顏色所規定的圖解區域界限以內的。每種顏色的區域界限是周折角點的座標表示的，這些座標如下：

(1) 白色

X 0.525 0.525 0.452 0.310 0.310 0.443

Y 0.382 0.440 0.440 0.348 0.283 0.382

(2) 綠色

X 0.028 0.009 0.300 0.203

Y 0.385 0.723 0.5110 0.356

(3) 紅色

X 0.680 0.660 0.735 0.721

Y 0.320 0.320 0.265 0.259

(4) 黃色

X 0.612 0.618 0.575 0.575

Y 0.382 0.382 0.425 0.406

8· 號燈的最低發光強度

(1) 號燈的最低發光強度應用下述公式計算：

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K$$

公式中：

I — 在常用的情況下，以新燭光單位計算的發光強度；

T — 臨闕係數 2×10^{-7} lux；

D — 號燈的能見距離（照明距離），以海里計算；

K — 大氣透射率。用於規定的號燈，K 值應是 0.8，相當於約 13 海里的大氣能見度。

(2) 從上述公式匯出的數值選例如下：

號燈的能見距離（照明距離） 海里 D	號燈的發光強度當 K=0.8 新燭光 I
------------------------------	---------------------------------------

1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

注：航海號燈的最大發光強度應予限制。以防止過度的光耀，但不應該使用發光強度可變控制的辦法。

9 · 水準光弧

(1)

- ① 船上所裝的舷燈，在朝前的方向上，應顯示最低要求的發光強度。發光強度在規定光弧外的 1~3 度之間，應減弱以達到切實斷光；
- ② 尾燈和桅燈，以及航燈在正橫後 22.5 度處，應在水準弧內保持最低要求的發光強度，直到第 21 條規定的光弧界限內 5 度。從規定的光弧內 5 度起，發光強度可減弱 50%，直到規定的界限；然後，發光強度應不斷減弱，以達到在規定光弧外至多 5 度處切實斷光。

- (2) ① 環照燈應安置在不受桅、頂桅或建築物遮蔽大於 6 度角光弧的位置上，但第 30 條規定的錨燈除外，錨燈不必安置在船體以上不切實際的高度；
- ② 如果僅顯示一盞環照燈無法符合本段第 (2) ① 小段的要求，則應使用兩盞環照燈，固定於適當位置或用擋板遮擋，使其在一海里距離上盡可能像是一盞燈。

10 · 垂向光弧

(1) 所裝電氣號燈的垂向光弧，除在航帆船的號燈外，應保證：

- ① 從水準上方 5 度到水準下方 5 度的所有角度內，至少保持所要求的最低發光強度；
- ② 從水準上方 7.5 度到水準下方 7.5 度，至少保持所要求的最低發光強度的 60%。

(2) 在航帆船所裝電氣號燈的垂向光弧，應保證：

- ① 從水準上方 5 度到水準下方 5 度的所有角度內，至少保持所要求的最低發光強度；
- ② 從水準上方 25 度到水準下方 25 度，至少保持所要求的最低發光強度的 50%。

(3) 電氣號燈以外的燈應盡可能符合這些規格。

11 · 非電氣號燈的發光強度

非電氣號燈應盡可能符合本附錄第 8 節表中規定的最低發光強度。

12 · 操縱號燈

儘管有本附錄第 2 節 (6) 規定，第 34 條 2 款所述的操縱號燈應安置在一盞或多盞桅燈的同一首尾垂直面上，如可行，並且操縱號燈高於或低於後桅燈的距離不小於 2 米，

則操縱號燈應高於前桅燈的垂向距離至少為 2 米。只裝設一盞桅燈的船舶，如裝有操縱號燈，則應將其裝設在與桅燈的垂向距離不小於 2 米的最易見處。

13 · 高速船

(1) 長寬比小於 3.0 的高速船的桅燈可裝設在相應於船的寬度、低於本附錄 2 (1) ① 規定的高度上，其條件是由兩盞舷燈和一盞桅燈形成的等腰三角形的底角，在正視時不小於 27 度。

(2) 在長度等於或大於 50 m 的高速船上，前桅燈與主桅燈之間所需的垂直距離，依本附則第 (2)(1)(2) 款規定 4.5m 可以修改，但其值不小於應用下列公式確定的值：

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

在這個公式中：

y — 前桅燈上方主桅燈的高度，以公尺(米)表示；

a — 工作時前桅燈距水面的高度，以公尺(米)為單位；

Ψ — 運行時的姿態，以度數表示；

C — 桅燈之間的水平距離，以公尺(米)表示

14 · 認可

號燈和號型的構造以及號燈在船上的安裝，應符合船旗國的有關主管機關的要求。

1. Définition

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

2. Emplacement et espacement des feux sur le plan vertical

a) A bord des navires à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de tête de mât doivent être disposés comme suit :

- i) le feu de tête de mât avant ou, le cas échéant, le feu unique, doit se trouver à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du plat-bord et, si la largeur du navire dépasse 6 mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit toutefois nécessaire que cette hauteur dépasse 12 m ;
- ii) lorsqu'il existe deux feux de tête de mât, le feu arrière doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu avant.

b) La distance verticale entre les feux de tête de mât des navires à propulsion mécanique doit être telle que le feu arrière puisse toujours être vu distinctement audessus du feu avant, à une distance de 1 000 mètres de l'avant du navire au niveau de la mer, dans toutes les conditions normales d'assiette.

c) Le feu de tête de mât d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 20 mètres, doit se trouver à une hauteur de 2,5 mètres au moins au-dessus du plat-bord.

d) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut avoir son feu le plus élevé à une hauteur inférieure à 2,5 mètres au-dessus du plat-bord. Toutefois, lorsqu'il porte un feu de tête de mât en plus des feux de côté et du feu de poupe, ou bien le feu visible sur tout l'horizon prescrit à la règle 23 c) i) en plus des feux de côté, ce feu de tête de mât ou ce feu visible sur tout l'horizon, doit se trouver à 1 mètre au moins au-dessus des feux de côté.

e) L'un des deux ou trois feux de tête de mât prescrits pour un navire à propulsion mécanique qui remorque ou pousse un autre navire doit se trouver au même emplacement que le feu de tête de mât avant ou arrière, étant entendu que, si le feu inférieur de tête de mât arrière se trouve sur le mât arrière, il doit se trouver au moins à 4,5 mètres plus haut que le feu de tête de mât avant.

f)

i) Le feu ou les feux de tête de mât prescrits par la règle 23 a) doivent être placés au-dessus et à bonne distance des autres feux et obstructions, à l'exception de ceux qui sont décrits à l'alinéa ii).

ii) Lorsqu'il n'est pas possible de placer au-dessous des feux de tête de mât les feux visibles sur tout l'horizon prescrits par la règle 27 b) i) ou par la

règle 28, ces feux peuvent être placés au-dessus du feu ou des feux de tête de mât arrière ou, sur un plan vertical, entre le feu ou les feux de tête de mât avant et le feu ou les feux de tête de mât arrière à condition que, dans ce dernier cas, il soit satisfait aux prescriptions du paragraphe c) de la section 3 de la présente Annexe.

g) Les feux de côté d'un navire à propulsion mécanique doivent se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord ne dépassant pas les trois quarts de la hauteur du feu de tête de mât avant. Ils ne doivent pas être placés trop bas pour ne pas se confondre avec les lumières de pont.

h) Lorsqu'ils sont réunis en un fanal combiné et portés par un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté doivent se trouver à 1 mètre au moins au-dessous du feu de tête de mât.

i) Lorsque les règles prescrivent deux ou trois feux superposés, ceux-ci doivent être espacés de la manière suivante :

i) à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ces feux doivent être espacés de 2 mètres au moins; le feu inférieur doit se trouver à une hauteur de 4 mètres au moins au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage.

ii) à bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les feux doivent être espacés de 1 mètre au moins; le feu inférieur doit se trouver à une hauteur de 2 mètres au moins au-dessus du plat-bord,

sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage ;

iii) lorsque trois feux sont portés, ils doivent être placés à intervalles réguliers.

j) Le feu le plus bas des deux feux visibles sur tout l'horizon prescrits pour les navires en train de pêcher doit se trouver à une hauteur au-dessus des feux de côté au moins égale à deux fois la distance qui sépare les deux feux verticaux.

k) Lorsque le navire porte deux feux de mouillage, le feu de mouillage avant prescrit par la règle 30 a) i) doit se trouver 4,5 mètres au moins plus haut que le feu arrière. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 50 mètres, le feu de mouillage avant doit se trouver à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du platbord.

3. Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal

a) Lorsque deux feux de tête de mât sont prescrits pour un navire à propulsion mécanique, la distance horizontale qui les sépare doit être au moins égale à la moitié de la longueur du navire sans toutefois qu'il soit nécessaire que cette distance dépasse 100 mètres. Le feu avant ne doit pas être situé, par rapport à l'avant du navire, à une distance supérieure au quart de la longueur du navire.

b) A bord d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de côté ne doivent pas se trouver sur

l'avant des feux de tête de mât avant. Ils doivent se trouver sur le côté du navire ou à proximité de celui-ci.

c) Lorsque les feux prescrits par la règle 27 b) i) ou par la règle 28 sont placés, sur un plan vertical, entre le feu ou les feux de tête de mât avant et le feu ou les feux de tête de mât arrière, ces feux visibles sur tout l'horizon doivent se trouver à une distance horizontale de 2 mètres au moins de l'axe longitudinal du navire dans le sens transversal.

d) Lorsqu'un seul feu de mât est prescrit pour un navire à propulsion mécanique, ce feu doit se trouver en avant de la demi-longueur du navire, si ce n'est qu'un navire de longueur inférieure à 20 mètres n'a pas à placer ce feu en avant de la demilongueur du navire mais doit le placer aussi à l'avant qu'il est possible dans la pratique.

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

a) Le feu de direction de l'engin déployé d'un navire en train de pêcher, prescrit par la règle 26 c) ii), doit être situé à une distance horizontale de 2 mètres au moins et de 6 mètres au plus des deux feux rouge et blanc visibles sur tout l'horizon. Ce feu doit être placé à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle du feu blanc visible sur tout l'horizon prescrit par la règle 26 c) i), ni inférieure à celle des feux de côté.

b) La distance horizontale entre les feux et marques indiquant à bord d'un navire en train de draguer ou d'effectuer des travaux sous-marins le côté obstrué et/ou le côté sur lequel on peut passer sans danger, tels que prescrits à la règle 27 d) i) et ii) et les feux et les marques prescrits à la règle 27 b) i) et ii), doit être aussi grande que possible et, en tout cas, d'au moins 2 mètres. Le plus élevé de ces feux ou marques ne doit en aucun cas être placé plus haut que le feu inférieur ou la marque inférieure faisant partie de la série des trois feux ou marques prescrits par la règle 27 b) i) et ii).

5. Ecrans des feux de côté

Les feux de côté des navires de longueur égale ou supérieure à 20 mètres doivent être munis du côté du navire d'écrans peints en noir avec une peinture mate et être conformes aux prescriptions de la section 9 de la présente Annexe. A bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté, s'ils sont nécessaires pour satisfaire aux prescriptions de la section 9 de la présente Annexe doivent être munis, du côté du navire, d'écrans de couleur noire mate. Dans le cas d'un fanal combiné qui utilise un filament vertical unique et une cloison très étroite entre le secteur vert et le secteur rouge, il n'est pas nécessaire de prévoir d'écrans extérieurs.

6. Marques

a) Les marques doivent être noires et avoir les dimensions suivantes :

i) une boule doit avoir au moins 0,6 mètre de diamètre ;

ii) un cône doit avoir un diamètre de base de 0,6 mètre au moins et une hauteur égale à son diamètre ;

iii) une marque cylindrique doit avoir un diamètre de 0,6 mètre au moins et une hauteur double de son diamètre ;

iv) un bicône se compose de deux cônes définis à l'alinéa ii) ci-dessus ayant une base commune.

b) La distance verticale entre les marques doit être d'au moins 1,5 mètre.

c) A bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les marques peuvent avoir des dimensions inférieures, mais en rapport avec les dimensions du navire et la distance qui les sépare peut être réduite en conséquence.

7. Couleur des feux

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

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

- i) Blanc
x : 0,525 - 0,525 - 0,452 - 0,310 - 0,310 - 0,443
y : 0,382 - 0,440 - 0,440 - 0,348 - 0,283 - 0,382
- ii) Vert
x : 0,028 - 0,009 - 0,300 - 0,203
y : 0,385 - 0,723 - 0,511 - 0,356
- iii) Rouge
x : 0,680 - 0,660 - 0,735 - 0,721
y : 0,320 - 0,320 - 0,265 - 0,259
- iv) Jaune
x : 0,612 - 0,618 - 0,575 - 0,575
y : 0,382 - 0,382 - 0,425 - 0,406

8. Intensité des feux

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

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K \text{ où}$$

I = Intensité lumineuse en candelas dans les conditions de service

T = Seuil d'éclairement 2×10^{-7} lux

D = Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu en milles marins

K = Coefficient de transmission atmosphérique. Pour les feux prescrits,

K est égal à 0,8 ce qui correspond à une visibilité météorologique

d'environ 13 milles marins.

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

Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu exprimée en milles	Intensité lumineuse du feu exprimée en candelas pour K = 0,8
D	I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

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

9. Secteurs horizontaux de visibilité

a)

i) Les feux de côté doivent, une fois installés à bord, avoir vers l'avant les intensités minimales requises. Les intensités doivent diminuer jusqu'à devenir pratiquement nulles entre 1 et 3 degrés en dehors des secteurs prescrits.

ii) Pour les feux de poupe et les feux de tête de mât ainsi que pour les feux de côté à la limite du secteur de visibilité située à 22,5 degrés sur l'arrière du travers, les intensités minimales requises doivent être maintenues sur l'arc d'horizon des secteurs prescrits par la règle 21, jusqu'à 5 degrés à l'intérieur de ces secteurs. À partir de 5 degrés à l'intérieur des secteurs prescrits, l'intensité peut diminuer à concurrence de 50 p. 100 jusqu'aux limites de secteurs prescrites; puis elle doit diminuer constamment jusqu'à devenir pratiquement nulle à 5 degrés au plus en dehors des secteurs prescrits.

b)

i) A l'exception des feux de mouillage prescrits à la règle 30 qu'il n'est pas nécessaire de placer trop haut au-dessus du plat-bord, les feux visibles sur tout l'horizon doivent être placés de manière à ne pas être cachés par des mâts, des mâts de hune ou toutes autres structures sur des secteurs angulaires supérieurs à 6 degrés.

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

10. Secteurs verticaux de visibilité

a) Les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques une fois installés, à l'exception des feux installés à bord des navires à voile faisant route, doivent être de nature à maintenir :

i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan ;

ii) au moins 60 p. 100 de l'intensité minimale requise de 7,5 degrés audessus du plan horizontal à 7,5 degrés au-dessous de ce plan ;

b) Dans le cas des navires à voile faisant route, les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques une fois installés doivent être de nature à maintenir :

i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan ;

ii) au moins 50 p. 100 de l'intensité minimale requise de 25 degrés au-dessus du plan horizontal à 25 degrés au-dessous de ce plan.

c) Pour les feux autres qu'électriques, ces spécifications doivent être observées d'aussi près que possible.

11. Intensité des feux non électriques

Les feux non électriques doivent avoir autant que possible les intensités minimales spécifiées au tableau de la section 8 de la présente Annexe.

12. Feux de manœuvre

Nonobstant les dispositions de la section 2 f) de la présente Annexe, le feu de manœuvre décrit à la règle 34 b) doit être situé dans le même plan axial que le feu ou les feux de tête de mât et, lorsque cela est possible, à une distance verticale de 2 mètres au moins au-dessus du feu de tête de mât avant, à condition d'être porté à une distance verticale d'au moins 2 mètres au-dessus ou au-dessous du feu de tête de mât arrière. S'il n'y a qu'un seul feu de tête de mât, le feu de manœuvre, s'il existe, doit être installé à l'endroit le plus visible, à une distance verticale d'au moins deux mètres du feu de tête de mât.

13. Engins à grande vitesse

a) Le feu de tête de mât des engins à grande vitesse peut être placé à une hauteur qui, par rapport à la largeur de l'engin, est inférieure à celle prescrite au paragraphe 2 a) i) de la présente annexe, à condition que l'angle à la base du triangle isocèle formé par le feu de tête de mât et les feux de côté, vus de face, ne soit pas inférieur à 27°.

b) À bord des engins à grande vitesse d'une longueur égale ou supérieure à 50 m, de la distance verticale requise entre le feu du mât avant et celui du mât principal, que le paragraphe 2) a) ii) de la présente annexe fixe à 4.5 m peut être modifiée à la condition que sa valeur ne soit pas inférieure à celle qui est déterminée en appliquant la formule suivante :

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

Dans cette formule :

y - est la hauteur, exprimée en mètres, du feu du mât principal au-dessus du feu du mât avant ;

a - est la hauteur, exprimée en mètres, du feu du mât avant au-dessus de la surface de l'eau, en cours d'exploitation ;

Ψ - est l'assiette en cours d'exploitation, exprimée en degrés ;

C - est la distance horizontale qui sépare les feux de tête de mât, exprimée en mètres

14. Agrément

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

附 錄 二 - 在相互鄰近處捕魚的漁船額外信號

ANNEXE II - SIGNAUX SUPPLÉMENTAIRES DES NAVIRES DE PÊCHE PÊCHANT À PROXIMITÉ LES UNS DES AUTRES

1 · 通則

本附錄中所述的號燈，如為履行第 26 條 4 款而顯示時，應安置在最易見處。這些號燈的間距至少應為 0.9 米，但要低於第 26 條 2 款 (1) 項和 3 款 (1) 項規定的號燈。這些號燈，應能在水平四周至少 1 海里的距離上被見到，但應小於本規則為漁船規定的號燈的能見距離。

2 · 拖網漁船的信號

(1) 長度等於或大於 20 米的船舶在從事拖網作業時，不論使用海底還是深海漁具，應顯示：

- ① 放網時：垂直兩盞白燈；
- ② 起網時：垂直兩盞燈，上白下紅；
- ③ 網掛住障礙物時：垂直兩盞紅燈。

(2) 長度等於或大於 20 米、從事對拖網作業的每一船應顯示：

- ① 在夜間，朝著前方並向本對拖網中另一船的方向照射的探照燈；
- ② 當放網或起網或網掛住障礙物時，按本附錄第 2 節 (互) 規定的號燈；

(3) 長度小於 20 米、從事拖網作業的船舶，不論使用海底或深海漁具還是從事對拖網作業，可視情顯示本段 (1) 或 (2) 中規定的號燈。

3 · 圍網船的信號

從事圍網捕魚的船舶，可垂直顯示兩盞黃色號燈。這些號燈應每秒鐘交替閃光一次，而且明暗歷時相等。這些號燈僅在船的行動為其漁具所妨礙時才可顯示。

1. Généralités

Les feux mentionnés dans la présente Annexe doivent, s'ils sont montrés en application des dispositions de la règle 26) d), être placés à l'endroit le plus visible, à 0,9 mètre au moins les uns des autres et plus bas que les feux prescrits par la règle 26 b) i) et c) i). Ils doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'un mille au moins, mais cette distance doit être inférieure à la portée des feux prescrits par les présentes Règles pour les navires de pêche.

2. Signaux pour chalutiers

a) Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres qui sont en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé doivent montrer :

i) lorsqu'ils jettent leurs filets : deux feux blancs superposés ;

ii) lorsqu'ils halent leurs filets : un feu blanc placé à la verticale au-dessus d'un feu rouge ;

iii) lorsque leurs filets sont retenus par un obstacle : deux feux rouges superposés.

b) Tous les navires d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres qui sont en train de chaluter à deux doivent montrer :

i) de nuit, un projecteur dirigé vers l'avant et en direction de l'autre navire faisant partie de l'équipe de chalutage à deux ;

ii) lorsqu'ils jettent ou halent leurs filets ou lorsque leurs filets demeurent retenus par un obstacle, les feux prescrits par la section 2 a) ci-dessus.

c) Un navire d'une longueur inférieure à 20 mètres qui est en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé, ou en train de chaluter à deux, peut montrer les feux prescrits au paragraphe a) ou b) de la présente section, selon le cas.

3. Signaux pour navires pêchant à la grande seine

Les navires en train de pêcher à la grande seine peuvent montrer deux feux jaunes superposés. Ceux-ci doivent s'allumer alternativement toutes les secondes, avec des durées de lumière et d'obscurité égales. Ils ne peuvent être montrés que lorsque le navire est gêné par ses appareils de pêche.

附錄三 - 聲號器具的技術細節

ANNEXE III - CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU MATÉRIEL DE SIGNALISATION SONORE

1. 號笛

(1) 頻率和可聽距離

笛號的基頻應在 70 - 700 赫茲(Hz)的範圍內。笛號的可聽距離由往 180 - 700 赫茲(Hz) ($\pm 1\%$) 範圍內並具有本節 (3) 規定的聲壓級的頻率來決定。這些頻率可包括基頻和 (或) 一種或更多種較高的頻率。

(2) 基頻的界限

為保證號笛的多樣特性，號笛的基頻應介於下列界限以內：

- ① 70 - 200 赫茲(Hz)，用於長度 200 米或 200 米以上的船舶；
- ② 130 - 350 赫茲(Hz)，用於長度 75 米或 75 米以上但小於 200 米的船舶；
- ③ 250 - 700 赫茲(Hz)，用於長度小於 75 米的船舶。

(3) 笛號的聲強和可聽距離

安裝在船上的汽笛必須確保在其最大聲強方向上，距離 1 米處，並且至少在船舶頻率範圍 180 - 700 赫茲(Hz) ($\pm 1\%$) 內的三分之一倍頻程內發聲。以上，或長度小於 20 米的船舶為 180 - 2100 赫茲(Hz) ($\pm 1\%$)，應具有不小於下表所訂相應數值的聲壓級。

船舶長度 (米)	1/3 倍頻帶聲壓級，距離 1 米，相對於 2×10^{-5} 帕斯卡·分貝	可聽距離(海里)
----------	---	----------

200 或 200 以上	143	2
75 或 75 以上但小於 200	138	1.5
20 或 20 以上但小於 75	130	1
小於 20	120 (當測量頻率在 180 至 450 赫茲/Hz 之間) 115 (當測量頻率在 450 至 800 赫茲/Hz 之間) 111 (當測量頻率在 800 至 2100 赫茲/Hz 之間)	0.5

上表中的可聽距離是參考性的而且是在號笛的前方軸線上，於無風條件下，有 90% 的概率可以被有一般背景雜訊級（用中心頻率為 250 赫茲(Hz)的信頻帶時取 68 分貝，用中心頻率為 500 赫茲(Hz)的倍頻帶時取 63 分貝）的船上收聽點聽到的大約距離。實際上，號笛的可聽距離極易變化，而且主要取決於天氣情況，所訂數值可作為典型的，但在強風或在收聽點周圍有高雜訊級的情況下，距離可大大減小。

(4) 方向性

方向性號笛的聲壓級，在軸線士 45 度內的任何水準方向上，比軸線上的規定聲壓級至多只應低 4 分貝，在任何其他水準方向上的聲壓級，比軸線上的規定聲壓級至多只應低

10 分貝，以使任何方向上的可聽距離至少是軸線前方上可聽距離的一半。聲壓級應在決定可聽距離的那個 1/3 倍頻帶中測定。

(5) 號笛的安置

當方向性號笛作為船上唯一的號笛使用時，其安裝應使最大聲強朝著正前方。號笛應安置在船上盡可能高的地方，使發出的聲音少受遮蔽物的阻截，並使人員聽覺受損害的危險降到最低程度。在船上收聽點聽到本船聲號的聲壓級不應超過 110 分貝 (A)。並應盡可能不超過 100 分貝 (A)。

(6) 一個以上號笛的配置

如各號笛配置的間距大於 100 米，則應作出安排使其不致同時鳴放。

(7) 聯合號笛系統如果由於遮蔽物的存在，以致單一號笛或本節 (6) 所指號笛之一的聲場可能有一個信號級大為減低的區域時，建議用一聯合號笛系統以克服這種減低。就本規則而言，聯合號笛系統作為單一號笛論。聯合系統中各號笛的間距應不大於 100 米，並應作出安排使其同時鳴放。任一號笛的頻率應與其他號笛頻率至少相差 10 赫茲。

1. 號鐘和號鑼

(1) 聲號的強度號鐘、號鑼或其他具有類似聲音特性的器具所發出的聲壓級，在距它 1 米處，應不少於 110 分貝。

(2) 構造號鐘和號鑼應用抗蝕材料製成，其設計應能使之發出清晰的音調。長度為 20 米或 20 米以上的船舶，號鐘口的直徑應不小於 3 毫米，長度為 12 米或 12 米以上但小於 20 米的船舶，應不小於 200 毫米。如可行，建議用一個機動鐘錘，以保證敲力穩定，但仍應可能用手操作，鐘錘的品質應不小於號鐘品質的 3%。

3. 認可聲號器具的構造性能及其在船上的安裝，應符合船旗國的有關主管機關的要求。

1. Sifflets

a) Fréquence et portée sonore

La fréquence fondamentale du signal doit être comprise entre 70 et 700 Hz. La portée sonore du signal d'un sifflet est déterminée par ces fréquences, qui peuvent comprendre la fréquence fondamentale et/ou une ou plusieurs fréquences plus élevées, situées entre 180 et 700 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur égale ou supérieure à 20 m, ou situées entre 180 et 2100 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur inférieure à 20 m, et fournissant les niveaux de pression acoustique spécifiés au paragraphe 1c) ci-dessous.

b) Limites des fréquences fondamentales

Afin de garantir une grande variété dans les caractéristiques des sifflets, la fréquence fondamentale d'un sifflet doit être comprise entre les limites suivantes :

i) entre 70 et 200 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 200 mètres ;

ii) entre 130 et 350 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 75 mètres, mais inférieure à 200 mètres ;

iii) entre 250 et 700 Hz à bord d'un navire de longueur inférieure à 75 mètres.

c) Intensité du signal et portée sonore

Un sifflet installé à bord d'un navire doit assurer, dans la direction de son intensité maximale, à une distance de 1m et dans au moins une bande d'un tiers d'octave située dans la gamme de fréquences 180 - 700 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur égale ou supérieure à 20 m, ou 180 - 2100 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur inférieure à 20 m, un niveau de pression acoustique au moins égal à la valeur appropriée du tableau ci-après.

Longueur du navire en mètres	Niveau de pression acoustique, à un mètres en décibels, référence de 2×10^{-5} N/m² (bande d'un tiers d'octave)	Portée sonore en milles marins
200 et plus	143	2
75 et plus mais moins de 200	138	1.5
20 et plus mais moins de 75	130	1

moins de 20	120 (Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 180 et 450 Hz) 115 (Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 450 et 800 Hz) 111 (Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 800 et 2100 Hz)	0.5
-------------	---	-----

La portée sonore a été indiquée dans ce tableau à titre d'information. Elle correspond approximativement à la distance à laquelle un sifflet peut être entendu sur son axe avant avec une probabilité de 90 p. 100 en air calme, à bord d'un navire où le niveau du bruit de fond aux postes d'écoute est moyen (soit 68 dB dans la bande d'octave centrée sur la fréquence 250 Hz et à 63 dB dans la bande d'octave centrée sur 500 Hz). Dans la pratique, la distance à laquelle un sifflet peut être entendu est très variable et dépend beaucoup des conditions météorologiques. Les valeurs indiquées peuvent être considérées comme caractéristiques mais, en cas de vent violent ou lorsque le niveau du bruit aux postes d'écoutes est élevé, la portée sonore peut être réduite.

d) Caractéristiques directionnelles

Dans toutes directions du plan horizontal comprises dans un secteur de ± 45 degrés par rapport à l'axe, le niveau de pression acoustique d'un sifflet

directionnel ne doit pas être inférieur de plus de 4 dB au niveau de pression acoustique prescrit sur l'axe. Dans toute autre direction du plan horizontal, le niveau de pression acoustique ne doit pas être inférieur de plus de 10 dB au niveau de la pression acoustique prescrit sur l'axe, de manière que la portée dans toute direction soit égale à la moitié au moins de la portée sur l'axe. Le niveau de pression acoustique doit être mesuré dans la bande d'un tiers d'octave qui produit la portée

e) Emplacements des sifflets

Lorsqu'un sifflet directionnel est utilisé comme sifflet unique à bord d'un navire, il doit être installé de manière à produire son intensité maximale vers l'avant du navire. Les sifflets doivent être placés aussi haut que possible à bord du navire pour réduire l'interception, par des obstacles, des sons émis et pour réduire le plus possible les risques de troubles de l'ouïe chez les membres de l'équipage. Le niveau de pression acoustique du propre signal du navire ne doit pas dépasser 110 dB (A) aux postes d'écoute et ne devrait pas, autant que possible, dépasser 100 dB (A).

f) Installation de plusieurs sifflets

Si des sifflets sont installés à plus de 100 mètres les uns des autres, ils doivent être montés de manière à ne pas être actionnés simultanément.

g) Ensemble de sifflets

Si, en raison de la présence d'obstacles, le champ acoustique d'un seul sifflet ou de l'un des sifflets mentionnés au paragraphe f) ci-dessus risque de présenter une zone où le niveau acoustique du signal est sensiblement réduit, il est recommandé d'utiliser un ensemble de sifflets installés de

manière à éviter cette réduction du niveau acoustique. Aux fins des Règles, un ensemble de sifflets est considéré comme un sifflet unique. Les sifflets d'un tel ensemble ne doivent pas être situés à plus de 100 mètres les uns des autres et doivent être montés de manière à pouvoir être actionnés simultanément. Leurs fréquences doivent différer les unes des autres d'au moins 10 Hz.

2. Cloche ou gong

a) Intensité du signal

Une cloche, un gong ou tout autre dispositif ayant des caractéristiques acoustiques semblables doivent assurer un niveau de pression acoustique d'au moins 110 dB à une distance de un mètre de ce matériel.

b) Construction

Les cloches et les gongs doivent être construits en un matériau résistant à la corrosion et conçus de manière à émettre un son clair. Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 mm pour les navires de longueur égale ou supérieure à 20 m. Lorsque cela est possible, il est recommandé d'installer un battant de cloche à commande mécanique, de manière à garantir une force d'impact constante, mais il doit être possible de l'actionner à la main. La masse du battant ne doit pas être inférieure à 3% de celle de la cloche.

3. Agrément

La construction et le fonctionnement du matériel de signalisation sonore ainsi que son installation à bord du navire doivent être jugés satisfaisants par l'autorité compétente de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon.

附錄四 - 遇險信號

ANNEXE IV - SIGNAUX DE DÉTRESSE

1. 下列信號，不論是一起或分別使用或顯示，均表示遇險需要救助：

- (1) 每隔約 1 分鐘鳴炮或燃放其他爆炸信號一次；
- (2) 以任何霧號器具連續發聲；
- (3) 以短の間隔，每次放一個拋射紅星的火箭或信號彈；
- (4) 無線電報或任何其他通信方法發出莫爾斯碼...—... (SOS) 的信號；
- (5) 無線電話發出法語 "M'aidez" (英語諧音: MAYDAY) 語言的信號 (法語 "M'aidez" 意指 "請幫助我")；
- (6) 《國際簡語信號規則》中表示遇險的信號 N.C.；
- (7) 由一面方旗放在一個環體或任何類似球形物體的上方或下方所組成的信號；
- (8) 船上的火焰 (如從燃著的柏油桶、油桶等發出的火焰)；
- (9) 火箭降落傘式或掌上型的紅色突耀火光；
- (10) 放出橙色煙霧的煙霧信號；
- (11) 兩臂側伸，緩慢而重複地上下擺動；
- (12) 無線電報報警信號，數位選擇性呼叫 (ASN / Appel sélectif numérique) 發出的遇險警報；

- (1). VHF 波(甚高頻)中的 70 / 16 頻道，或
- (2). MF/HF 波(中頻/高頻)的頻率為 2187.5kHz (2.1875MHz)、8414.5kHz (8.4145MHz)、4207.5kHz (4.2075MHz)、6312kHz (6.312MHz)、12577kHz (12.577 MHz) 或 16804.5kHz (16.8045MHz)；

- (13) 無線電話報警信號；
- (14) 由無線電應急示位元標發出的信號；
- (15) 無線電通信系統發出的經認可的信號，包括救生艇筏雷達應答器。

2. 除為表示遇險需要救助外，禁止使用或顯示上述任何信號以及可能與上述任何相混淆的其他信號。

3. 應注意《國際信號規則》的有關部分，《商船搜尋和救生手冊》以及下述的信號：

- (1) 一張橙色帆布上帶有一個黑色正方形和圓圈或者其他合適的符號（供空中識別）；
- (2) 海水染色標誌。

1. Les signaux suivants, utilisés ou montrés ensemble ou séparément, indiquent la détresse et le besoin d'assistance :

- a) coup de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ;
- b) son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume;
- c) fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;

- d) signal émis par tout système de signalisation, constitué par le groupe ... _ _ _ ... (SOS) du code Morse;
- e) signal radiotéléphonique constitué par le mot « M'aidez » ou "MAYDAY" en anglais;
- f) signal de détresse N.C. du Code international de signaux;
- g) signal constitué par un pavillon carré avec une boule ou un objet analogue au-dessus ou en dessous;
- h) flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, et caetera);
- i) fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge;
- j) signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;
- k) battements lents et répétés des bras étendus de chaque côté;
- l) alerte de détresse émise par appel sélectif numérique (ASN) sur :
 - i. la voie 70 / 16 en ondes métriques, ou
 - ii. les fréquences 2187,5kHz (2,1875MHz)、8414,5kHz (8,4145MHz)、4207,5kHz (4,2075MHz)、6312kHz (6,312MHz)、12577kHz (12,577 MHz) ou 16804,5kHz (16,8045MHz) en ondes hectométriques/décamétriques ;

m) alerte de détresse dans le sens navire-côtière émise par la station terrienne Inmarsat ou d'un autre prestataire de services mobiles par satellite du navire;

n) signaux émis par les radiobalises de localisation des sinistres;

o) signaux approuvés émis par des systèmes de radiocommunications, y compris les répondeurs radar pour embarcations et radeaux de sauvetage.

2. Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer un cas de détresse ou un besoin d'assistance, ainsi que l'usage d'autres signaux susceptibles d'être confondus avec l'un des signaux ci-dessus.

3. Il convient de prêter attention aux chapitres pertinents du Code international de signaux, au Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (volume III) et aux signaux suivants :

a) morceau de toile de couleur orange soit avec un carré et un cercle de couleur noire soit avec un autre symbole approprié (pour repérage aérien);

b) colorant.

傳訊及教育宣傳科 -

聯合國環境署 - 國際百萬森林計劃香港區委員會(包括十億樹木行動及地球植林計劃)

(Le comité du projet et du réseau mondial de million d'arbres - la division hongkongaise, avec la campagne pour un milliard d'arbres, et le programme de 'plantons pour la planète', sous le cadre du Programme des Nations Unies pour l'Environnement - PNU- / CIMTPNHK - Committee of International Million Trees / Forest Project - Hong Kong Region, with the "Billion Trees Campaign" and the "Plant for the planet" Program, under the framework of United Nations Environment Program - UNEP);

暨 香港綠色自然聯盟 (L'association d'écologie de Hong Kong / HKGNU - Hong Kong Green Nature Union);

暨 國際植林綠化事務環境教育委員會(I CARE)(香港區);

(暨 La fondation de HIMA - Hong Kong / The HIMA Foundation HK);

暨 地球植林計劃基金(香港) La fondation de 'plantons pour la planète' - Hong Kong / The Plant-for-the-planet Foundation Hong Kong (FPPLPHK-PFTPFHK)

二零二四年四月(版本1.0)

La division de la pédagogie de la propagande -

Le comité du projet et du réseau mondial de million d'arbres - la division hongkongaise, avec la campagne pour un milliard d'arbres, et le programme de 'plantons pour la planète', sous le cadre du Programme des Nations Unies pour l'Environnement - PNU- ;

cum L'association d'écologie de Hong Kong (HKGNU - Hong Kong Green Nature Union) ;

cum Le comité mondial pour les affaires du reboisement et de la pédagogie - Hong Kong (I CARE);

(Cum La fondation de HIMA - Hong Kong / The HIMA Foundation HK);

cum La fondation de 'plantons pour la planète' - Hong Kong / The Plant-for-the-planet Foundation Hong Kong (FPPLPHK-PFTPFHK)

En avril de 2024 (la version 1.0)

The education and propaganda division -

CIMTPNHK - Committee of International Million Trees (Forest) Project - Hong Kong Region, with the "Billion Trees Campaign" and the "Plant for the planet" Program, under the framework of United Nations Environment Program - UNEP;

Cum HKGNU - Hong Kong Green Nature Union;

Cum the International Committee for the Affairs of Reforestation & Education - Hong Kong (I CARE);

(Cum La fondation de HIMA - Hong Kong / The HIMA Foundation HK);

Cum La fondation de 'plantons pour la planète' - Hong Kong / The Plant-for-the-planet Foundation Hong Kong (FPPLPHK-PFTPFHK)

Apr. 2024 (Version 1.0)