

- Kích thước khung xe (chassis) và bệ xe
- Càng kéo, móc nối,
- Hệ thống chuyển hướng, hệ thống hãm:
- Trục trước, trục sau rơ-moóc.
- Cỗ lốp rơ-moóc

để tận dụng phụ tùng và nguyên vật liệu sẵn có, thì phải xin phép với Cục cơ khí.

Rơ-moóc sau khi đóng xong và trước khi đem dùng chuyên chở hành khách phải được các Sở, Ty Giao thông vận tải kiểm nghiệm, đăng ký và cấp giấy phép sử dụng.

Ngoài ra, xí nghiệp vận tải ô tô phải xây dựng một chế độ bảo đảm an toàn riêng cho xe rơ-moóc chở hành khách. Chế độ này gồm có các mặt kiểm tra thường xuyên và sửa chữa tại xí nghiệp, kiểm tra và bảo đảm an toàn chạy xe trên đường và việc chấp hành chế độ phải đề lên thành kỷ luật thật chặt chẽ.

Bộ mong rằng các Cục và các Sở, Ty Giao thông vận tải có liên quan nghiên cứu kỹ và thi hành tốt thông tư này để đáp ứng một phần yêu cầu đi lại của nhân dân ngày càng tăng đồng thời bảo đảm an toàn cho hành khách.

Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày ban hành.

Hà nội, ngày 3 tháng 5 năm 1962

K. T. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải

Thứ trưởng

DUONG BACH LIEN

QUYẾT ĐỊNH số 566-QĐ/VP ngày 8-5-1962 ban hành bản quy tắc giao thông đường biển.

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Để bảo đảm cho các tàu, thuyền đi lại trên mặt biển thuộc phạm vi hải phận nước Việt nam Dân chủ Cộng hòa được an toàn,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. — Nay ban hành bản quy tắc giao thông đường biển kèm theo quyết định này.

Điều 2. — Tất cả các phương tiện đi biển của nước Việt nam dân chủ cộng hòa cũng như của nước ngoài, kể cả phương tiện chuyên dụng và thủy phi cơ, trong khi đi lại ở hải phận Việt nam và ở các khúc sông mà các tàu biển được phép ra vào, đều phải nghiêm chỉnh chấp hành bản quy tắc này.

Ngoài việc chấp hành qui tắc này, mỗi khi các phương tiện vận tải ra vào các cảng của nước Việt nam dân chủ cộng hòa, còn có nhiệm vụ phải chấp hành nội quy của các cảng ấy nữa.

Điều 3. — Các ông Chánh văn phòng Bộ Giao thông Vận tải và Cục trưởng Cục vận tải đường thủy chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

Hà nội, ngày 8 tháng 5 năm 1962

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải

Thứ trưởng

DUONG BACH LIEN

QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BIỂN

PHẦN A. — LỜI NÓI ĐẦU VÀ ĐỊNH NGHĨA

Điều 1. — a) Bản quy tắc này áp dụng cho tất cả các tàu, thuyền, thủy phi cơ đi lại hoặc đỗ ở trong hải phận và trong các khúc sông mà các tàu biển được phép ra vào. Đối với thủy phi cơ, nét vi cấu tạo của phương tiện mà không thể chấp hành đầy đủ các quy tắc về đèn và dấu hiệu được thì phải cố gắng chấp hành đến chừng mực nào mà hoàn cảnh cho phép.

b) Bất cứ thời tiết nào, các đèn quy định trong bản quy tắc này đều phải thắp từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc. Trong thời gian này phương tiện đi biển không được để lộ ra ngoài những đèn khác có thể nhầm lẫn được với những đèn quy định hoặc làm trở ngại hay ảnh hưởng đến điểu khiển của những đèn ấy hoặc hạn chế sự quan sát của các phương tiện đi biển khác.

c) Trong bản quy tắc này, các danh từ sau phải hiểu theo định nghĩa dưới đây (trừ khi có định nghĩa khác trong một vài điều văn cá biệt thì chú thích riêng).

Danh từ « thủy phi cơ » chỉ những phương tiện bay ở trên không và có thể điều động, di chuyển được trên mặt nước.

Danh từ « tàu máy » hay « thuyền máy » chỉ những tàu hay thuyền chạy bằng máy.

Tàu hay thuyền có máy khi chạy bằng buồm không mở máy thì coi là tàu buồm, thuyền buồm. Tàu hay thuyền chạy bằng máy thì dù có đang buồm hay không cũng coi là tàu máy, thuyền máy.

Tàu, thuyền, thủy phi cơ hạ cánh « đang chạy » có nghĩa là tàu, thuyền, thủy phi cơ không bị mắc cạn, không neo, không cột lên bờ.

« Chiều cao trên sàn » chỉ chiều cao trên boong liên tục cao nhất.

Chiều dài và chiều ngang của tàu hay thuyền là chiều dài hay chiều ngang ghi trong giấy chứng

nhận đăng ký của tàu hay thuyền. Chiều dài và chiều ngang của thủy phi cơ là chiều dài và chiều ngang ghi trong giấy phép lưu hành của thủy phi cơ. Nếu không có giấy phép lưu hành thì đo để xác định.

Danh từ « đèn trông thấy được » có nghĩa là đèn trông thấy được trong những đêm tối trời và trời quang.

Danh từ « tiếng ngắn » chỉ một tiếng khoảng chừng 1 giây đồng hồ, danh từ « tiếng dài » chỉ một tiếng khoảng từ 4 đến 6 giây đồng hồ.

« Còi » có nghĩa là còi hay còi hú.

Danh từ « ton nó » là chỉ ton nó dung lượng toàn phần.

Hai tàu trông thấy nhau là 2 tàu mà người trên tàu này trông thấy tàu kia và ngược lại người trên tàu kia trông thấy tàu này.

PHẦN B. — ĐÈN VÀ DẤU HIỆU

Điều 2. — a) Tàu máy và thuyền máy đang chạy phải thắp những đèn sau đây :

a1) ở phía trước tàu hay thuyền, thắp một đèn trắng trong chiếu ánh sáng liên tục trên một vòng cung là 20 ca (225°), phân đều ra 2 bên mạn, mỗi bên 10 ca, nghĩa là từ phía trước mũi đến 2 ca ($22,5^\circ$) sau trục ngang của mỗi bên mạn. Đèn trắng này thắp ở cột trước của tàu hay thuyền hoặc trước cột ấy. Nếu tàu hay thuyền không có cột trước thì có thể thắp ở phía trước của tàu hay thuyền. Ánh sáng của đèn phải trông thấy được cách xa ít nhất là 5 hải lý.

a2) ở phía trước hoặc sau đèn trắng quy định ở khoản a1 trên, thắp 1 đèn trắng thứ hai, cấu tạo và đặc điểm giống như đèn trắng thứ nhất. Tàu và thuyền đang lái, tàu và thuyền dài dưới 45m75 không bắt buộc phải thắp đèn trắng thứ hai này, nhưng thắp cũng được.

a3) hai đèn trắng nói trên đây phải đặt trong một mặt phẳng đứng, theo long cốt của tàu hay thuyền. Đèn phía trước phải thấp hơn đèn phía sau ít nhất là 4m57, khoảng cách ngang giữa 2 đèn phải ít nhất bằng 3 lần khoảng cách cao. Đèn phía trước (hoặc đèn độc nhất nếu tàu hay thuyền dài dưới 45m75) phải cao hơn sàn tàu ít nhất là 6m10. Nếu chiều ngang của tàu hay thuyền trên 6m10 thì chiều cao của đèn này ít nhất phải bằng chiều ngang của tàu hay thuyền, nhưng không bắt buộc phải cao quá 12m20.

Trong bất cứ trường hợp nào các đèn trắng quy định ở khoản a1 và a2 trên đây cũng phải đặt cao hơn hẳn và xa hẳn các đèn khác và những thượng tầng của tàu hay thuyền để ánh sáng của đèn không bị che khuất.

a4) ở mạn bên phải thắp một đèn màu xanh ve chiếu ánh sáng liên tục trên một vòng cung là 10 ca ($112^\circ30'$) từ phía trước mũi quay về bên phải đến 2 ca sau trục ngang. Đèn xanh ve này phải trông thấy được cách xa ít nhất là 2 hải lý.

a5) ở mạn bên trái thắp một đèn màu đỏ chiếu ánh sáng liên tục trên một vòng cung là 10 ca ($112^\circ30'$) từ phía trước mũi quay về bên trái đến 2 ca sau trục ngang. Đèn đỏ này phải trông thấy được cách xa ít nhất là 2 hải lý.

a6) đèn màu xanh ve và đỏ nói trên phải có mặt chắn về phía tàu, mặt chắn phải dài ít nhất là 0m91 về phía trước đèn để từ phía trước mũi tàu hay thuyền, ở mạn bên phải, không trông thấy đèn đỏ, ở mạn bên trái không trông thấy đèn xanh ve.

b) Thủy phi cơ đang chạy phải thắp :

b1) ở phía trước, chỗ dễ thấy nhất, một đèn trắng trong, chiếu ánh sáng liên tục trên một vòng cung 220° , phân đều ra 2 bên, mỗi bên 110° nghĩa là từ phía trước mũi đến 20° sau trục ngang của mỗi bên mạn. Đèn trắng này phải trông thấy được cách xa ít nhất là 3 hải lý.

b2) ở đầu cánh bên phải một đèn màu xanh ve chiếu ánh sáng liên tục trên một vòng cung 110° nghĩa là từ phía trước đến 20° sau trục ngang của mạn bên phải. Đèn này phải trông thấy được cách xa ít nhất là 2 hải lý.

b3) ở đầu cánh bên trái một đèn màu đỏ chiếu ánh sáng liên tục trên một vòng cung 110° nghĩa là từ phía trước đến 20° sau trục ngang của mạn bên trái. Đèn này cũng phải trông thấy được cách xa ít nhất là 2 hải lý.

Điều 3. — a) Tàu máy đang lái hoặc đẩy (úi) mìn, tàu, thuyền, sà lan hoặc thủy phi cơ phải thắp ngoài các đèn mạn, 2 đèn trắng trong, theo một đường thẳng đứng, cách nhau ít nhất là 1m83. Nếu tàu lái từ 2 phương tiện trở lên và nếu đoàn phương tiện bị lái dài quá 183m tính từ sau lái của tàu lái đến sau lái của phương tiện bị lái cuối cùng thì phải thắp thêm 1 đèn trắng nữa, trên hay dưới 2 đèn trắng nói trên. Cấu tạo, đặc điểm và vị trí của các đèn trắng này cũng giống như đèn trắng nói ở điều 2 khoản a1, trừ chiếc đèn thắp thêm thì phải cao ít nhất là 4m27 trên sàn tàu. Nhưng tàu và thuyền chỉ có 1 cột có thể thắp các đèn này ở cột đó.

b) Tàu máy đang lái phải thắp hoặc đèn sau 1 nói ở điều 10 hoặc một đèn trắng nhỏ ở sau ở phía trước mũi hay sau cột lái để các phương tiện bị lái nhìn theo đó mà bề lái. Đèn này không được chiếu về phía trước của tàu. Tàu máy đang lái có thể thắp hoặc không thắp đèn trắng nói ở điều 2 khoản a1.

c) Thủy phi cơ đang lái một hay nhiều tàu hoặc thủy phi cơ khác phải thắp, ngoài các đèn quy định ở điều 2 khoản b1, b2, và b3 một đèn trắng thứ hai ở đằng mũi giống như đèn trắng nói ở khoản b1. Đèn thứ hai này thắp ở trên hoặc dưới đèn nói ở khoản b1 và cách đèn ấy ít nhất là 1m83.

Điều 4. — a) Tàu, thuyền không làm chủ được sự điều động của mình, phải thắp 2 đèn đỏ ở chỗ dễ thấy nhất.

Đối với tàu và thuyền máy, 2 đèn đỏ thay thế các đèn trắng quy định ở điều 2 khoản a1 và a2. Hai đèn đỏ này phải đặt theo một đường thẳng đứng, cách nhau ít nhất là 1m83, ánh sáng của đèn phải

chiếu khắp 4 phía và trông thấy được cách xa ít nhất là 2 hải lý. Ban ngày, 2 đèn đỏ thay bằng 2 quả bóng màu đen, đường kính tối thiểu là 0m61.

b) Thủy phi cơ không làm chủ được sự điều động của mình phải thả 2 đèn đỏ ở chỗ dễ thấy nhất, chiếc nọ trên chiếc kia và cách nhau ít nhất là 0m91. Hai đèn này phải chiếu khắp 4 phía và phải trông thấy được cách xa ít nhất là 2 hải lý. Ban ngày 2 đèn đỏ thay bằng 2 quả bóng màu đen, đường kính tối thiểu là 0m61.

c) Tàu thuyền đang đặt hoặc trực giây cáp ngầm, đang đặt hoặc vớt phao tiêu, đang làm công tác đo đạc thuộc về thủy đạo học, nghĩa là đang ở trong một tình trạng không thể tránh đường cho các tàu, thuyền khác lại gần mình thì không thả các đèn quy định ở điều 2 khoản a1 và a2 mà thả 3 đèn trên một đường thẳng đứng, đèn trên và đèn dưới màu đỏ, đèn giữa màu trắng, chiếc nọ cách chiếc kia ít nhất là 1m83. Ba chiếc đèn này phải chiếu khắp 4 phía, ánh sáng phải trông thấy được cách xa ít nhất là 2 hải lý. Ban ngày, 2 chiếc đèn đỏ thay bằng 2 quả bóng màu đỏ đường kính tối thiểu là 0m61, đèn trắng thay bằng một hình thoi, màu trắng đường kính của đáy tối thiểu là 0m61.

d) Các tàu, thuyền và thủy phi cơ nói trong điều này nếu còn trốn thì phải thả các đèn mạn.

e) Khi trông thấy một tàu hay thuyền thả các đèn và treo các dấu hiệu như quy định trong điều này, các tàu và thuyền khác phải hiểu rằng những tàu và thuyền đó đã mất chủ động và không thể tránh đường cho mình được.

f) Những đèn và dấu hiệu quy định trong điều này không phải là tín hiệu của tàu bị nạn xin cấp cứu. Tín hiệu tàu bị nạn xin cấp cứu quy định ở điều 29.

Điều 5. — a) Tàu và thuyền buồm đang chạy, tàu thuyền, sà lan và thủy phi cơ bị lại phải thả những đèn quy định cho tàu, thuyền máy và thủy phi cơ đang chạy (xem điều 2) trừ đèn trắng phía trước thì nhất thiết là không được thả.

Các tàu, thuyền, sà lan và thủy phi cơ này cũng phải thả đèn sau lái quy định ở điều 10. Các tàu bị lại trừ chiếc cuối cùng có thể thay vào đèn sau lái một đèn trắng nhỏ thả sau ống khói hay sau cột buồm đằng lái như quy định ở điều 3 khoản b.

b) Tàu, thuyền hay sà lan do một tàu máy đẩy đi trước (úi) 1 hải lý phải ở gần mũi, mạn bên trái một đèn đỏ và mạn bên phải một đèn xanh ve. Đèn đỏ và đèn xanh ve phải có những đặc điểm như đèn quy định ở điều 2, khoản a4 và a5 và phải có mặt chắn như quy định ở điều 2 khoản a6. Nếu các phương tiện bị úi, không kể nhiều ít, ghép thành một khối thì cả khối chỉ thả đèn như một phương tiện.

Điều 6. — a) Đối với những tàu, thuyền nhỏ, nếu vì trời xấu hay vì một lý do chính đáng nào khác mà không thể thả các đèn xanh ve và đỏ ở chỗ cố định được thì có thể thả sẵn các đèn này để đưa ra được ngay khi cần thiết.

Khi tàu đến gần một tàu thuyền khác hay khi có một tàu thuyền khác lại gần, các đèn màu này

phải giơ ra kịp thời để tránh tai nạn đụng vào nhau. Các đèn mạn khi giơ lên phải được trông thấy rõ và từ mạn bên phải không trông thấy đèn đỏ từ mạn bên trái không trông thấy đèn xanh ve của đèn giơ lên. Nếu có thể được phải cố gắng để người ta không trông thấy hai đèn mạn đỏ từ quá 2 ca sau trục ngang của tàu.

b) Để việc sử dụng đèn lưu động đó được dễ dàng, chắc chắn, không nhầm lẫn, các đèn mạn này phải có mặt chắn thích hợp và phía ngoài của lồng đèn phải sơn đồng màu với đèn ở trong.

Điều 7. — Những tàu máy và thuyền máy dưới 40 ton nò, những tàu và thuyền chạy buồm hay chèo tay dưới 20 ton nò và thuyền nhỏ chèo tay khi đang chạy không bắt buộc phải thả những đèn quy định ở điều 2. Nhưng nếu không thả những đèn đó thì phải có những đèn sau đây:

a) Trừ trường hợp quy định ở khoản b dưới đây, các tàu, thuyền máy dưới 40 ton nò phải thả:

a1) Một đèn trắng trong ở phía trước, giống như đèn quy định ở điều 2 khoản a1, ánh sáng có thể trông thấy được cách xa ít nhất là 3 hải lý. Đèn phải đặt ở chỗ dễ thấy nhất và phải cao trên sàn tàu, sàn thuyền ít nhất là 2m75.

a2) Các đèn mạn xanh ve và đỏ, cấu tạo và đặt đúng như các đèn quy định ở điều 2, khoản a4 và a5, ánh sáng phải trông thấy được cách xa ít nhất là 1 hải lý.

Thay vào 2 đèn mạn, tàu và thuyền có thể thả một đèn 2 màu (xanh ve ở bên phải, đỏ ở bên trái) chiếu từ phía trước mũi đến 2 ca ($22^{\circ} 30'$) sau trục ngang của mỗi bên mạn. Đèn 2 màu phải đặt thấp hơn đèn trắng ở phía mũi nói ở khoản a trên nhưng không được thấp quá 0m91.

b) Đối với những thuyền máy nhỏ như các xuồng của tàu biển, đèn trắng không bắt buộc phải đặt cao ít nhất là 2m75 trên sàn thuyền mà có thể đặt thấp hơn nhưng vẫn phải cao hơn các đèn mạn hay đèn 2 màu nói ở khoản a2 trên.

c) Trừ trường hợp quy định ở khoản d dưới đây, các tàu, thuyền chạy buồm hay chạy bằng chèo dưới 20 ton nò, nếu không thả các đèn mạn thì phải thả ở chỗ dễ thấy nhất một đèn 2 màu (một bên xanh ve, một bên đỏ). Đèn 2 màu này phải đặt dễ từ mạn bên phải trông thấy ánh sáng màu đỏ, từ mạn bên trái không trông thấy ánh sáng màu xanh ve. Ánh sáng của đèn phải trông thấy được cách xa ít nhất là 1 hải lý. Nếu không thể đặt được ở chỗ cố định, đèn 2 màu phải luôn luôn thả sẵn và mỗi khi tàu hay thuyền lại gần một tàu hay thuyền khác hay có một tàu, thuyền khác lại gần thì phải giơ ra kịp thời để tránh tai nạn đụng chạm. Khi giơ đèn phải chú ý không để cho ánh sáng xanh ve lộ ra ở mạn bên trái và ánh sáng đỏ lộ ra ở mạn bên phải theo hướng đi của tàu hoặc thuyền.

d) Thuyền thật nhỏ có chèo tay khi chạy bằng chèo hay buồm chỉ cần có một đèn điện hoặc 1 đèn thả sẵn để giơ ra kịp thời khi cần tránh tai nạn đụng chạm.

e) Những tàu và thuyền nói trong điều này không bắt buộc phải thắp các đèn và treo các dấu hiệu quy định ở điều 4 khoản a và điều 11 khoản e.

Điều 8. — a) Thuyền hoa tiêu chạy buồm, đang làm công tác hoa tiêu ở trong khu vực hoa tiêu, nếu không neo thì không được thắp các đèn quy định cho các tàu thuyền khác mà phải thắp một đèn trắng ở ngọn cột. Đèn này phải chiếu khắp 4 phía và trông thấy được cách xa ít nhất là 3 hải lý. Ngoài ra, từng khoảng thời gian không quá 10 phút, thuyền hoa tiêu phải chiếu một hay nhiều đèn « tắt mở » (flare up light).

— Nếu lại gần một tàu, thuyền khác hoặc có một tàu, thuyền khác lại gần thì thuyền hoa tiêu phải có đèn mạn chấy, sẵn sàng để sử dụng từng khoảng thời gian ngắn, che rồi lại để lộ đèn ra để chỉ hướng đi của mình.

— Đối với loại thuyền hoa tiêu phải cập vào mạn tàu để hoa tiêu lên tàu thì đèn trắng nói ở trên có thể giơ lên chứ không bắt buộc phải thắp ở ngọn cột và 2 đèn mạn có thể thay thế bằng một đèn 2 màu (bên màu xanh ve, bên màu đỏ) để sử dụng như quy định ở đoạn trên trong điều 8 này.

b) Tàu thuyền hoa tiêu chạy máy đang làm công tác hoa tiêu ở trong khu vực hoa tiêu, nếu không neo thì ngoài những đèn quy định ở khoản a trên cho thuyền hoa tiêu chạy buồm, phải thắp thêm 1 đèn đỏ và các đèn mạn. Đèn đỏ phải treo ở dưới đèn trắng trên ngọn cột và cách đèn ấy 2m40, ánh sáng phải chiếu khắp 4 phía và trông thấy được cách xa ít nhất là 3 hải lý. Các đèn « tắt mở » nói ở khoản a trên có thể được thay thế bằng 1 đèn chớp màu trắng trong và chiếu khắp 4 phía.

c) Tàu, thuyền hoa tiêu neo trong khi làm công tác hoa tiêu ở trong khu vực hoa tiêu phải thắp các đèn quy định ở các khoản a và b trên trừ đèn mạn. Ngoài ra tàu, thuyền hoa tiêu còn phải thắp đèn tàu neo như quy định ở điều 11.

d) Ở ngoài khu vực hoa tiêu, tàu và thuyền hoa tiêu neo hay không cũng thắp đèn như các tàu, thuyền đồng loại và cùng dung lượng.

Điều 9. — a) Tàu, thuyền đánh cá khi không đánh cá thì thắp đèn và treo dấu hiệu như các tàu, thuyền đồng loại và cùng dung lượng, khi đang đánh cá thì phải thắp đèn và treo dấu hiệu như quy định trong điều này. Trừ khi có quy định trái lại, đèn và dấu hiệu của tàu thuyền đang đánh cá phải trông thấy được cách xa ít nhất là 2 hải lý.

b) Tàu, thuyền đánh cá bằng dây câu thả dòng chỉ được thắp những đèn đi đường quy định cho tàu, thuyền máy hay tàu, thuyền buồm tùy theo trường hợp.

c) Tàu, thuyền đang đánh cá bằng lưới hay bằng dây câu trừ dây câu thả dòng, nếu lưới hoặc dây câu trải theo đường thủy bình trên mặt biển dài dưới 153m cách tàu hay thuyền, dọc theo đường đi, thì phải thắp ở chỗ dễ thấy nhất một đèn trắng chiếu khắp 4 phía. Khi tới gần một tàu, thuyền khác hay khi có một tàu, thuyền khác lại gần thì tàu, thuyền đánh cá phải giơ lên một đèn trắng thứ hai

về phía có lưới hay dây câu. Đèn trắng thứ hai này phải thấp hơn đèn trắng thứ nhất ít nhất là 1m83, quãng cách ngang giữa 2 đèn ít nhất phải là 3m05 (hoặc là 1m83 nếu là thuyền nhỏ không có boong). Ban ngày, tàu, thuyền đang đánh cá phải treo một chiếc sọt ở chỗ dễ thấy nhất. Nếu tàu, thuyền đánh cá neo và dụng cụ đánh cá còn ở dưới nước thì khi có một tàu, thuyền khác lại gần, chiếc sọt này phải được giơ ra trên đường thẳng chấp quả bóng báo hiệu tàu neo và dụng cụ đánh cá.

d) Tàu, thuyền đang đánh cá bằng lưới hay bằng dây câu trừ dây câu thả dòng, nếu lưới hoặc dây câu trải theo đường thủy bình trên mặt biển dài quá 153m thì phải thắp ở chỗ dễ thấy nhất 3 đèn trắng chiếu khắp 4 phía, thành một hình tam giác đứng, chiếc nọ cách chiếc kia ít nhất là 0m91. Nếu tàu còn trôn thì phải thắp đèn mạn nhưng nếu hết trôn thì không được thắp. Ban ngày, tàu, thuyền đánh cá phải treo ở phía trước và gần mũi nhất một cái sọt cao ít nhất là 3m05 trên sàn và ở chỗ dễ thấy nhất một hình chớp màu đen, dính lên trên. Nếu tàu thuyền neo và dụng cụ đánh cá chìm ở dưới nước, thì khi có một tàu, thuyền khác lại gần tàu, thuyền đánh cá phải giơ lên 1 chiếc sọt thẳng hàng với chấp quả bóng báo hiệu tàu neo và dụng cụ đánh cá.

e) Tàu, thuyền đang đánh cá bằng lưới vét, nghĩa là kéo dụng cụ sát hay gần sát đáy biển, nếu không neo thì thắp đèn như sau :

e1) Tàu, thuyền máy thấp :

— Ở vị trí của đèn trắng quy định ở điều 2 khoản a1 một đèn 3 màu, ánh sáng trắng ở giữa, từ phía trước mũi phân đều ra 2 bên, mỗi bên 2 ca, ánh sáng màu xanh ve và đỏ từ 2 ca phía trước đến ca sau trục ngang.

— 1 đèn trắng ở dưới đèn 3 màu nói trên và cách đèn này ít nhất là 1m83, nhiều nhất là 3m61. Đèn trắng này phải chiếu khắp 4 phía, ánh sáng phải trong đều và liên tục.

— 1 đèn trắng ở lái như quy định ở điều 1 khoản a.

e2) Tàu, thuyền buồm thấp 1 đèn trắng chiếu khắp 4 phía, ánh sáng phải trong, đều và liên tục. Khi có một tàu, thuyền khác lại gần, tàu, thuyền đánh cá phải kịp thời giơ ra ở chỗ dễ thấy nhất một đèn chớp màu trắng (flare up light).

Ban ngày, các tàu, thuyền nói trên phải treo chiếc sọt ở chỗ dễ thấy nhất.

f) Ngoài các đèn quy định trong điều này, các tàu, thuyền đánh cá muốn làm cho các tàu, thuyền khác đến gần chú ý đến mình thì giơ một đèn chớp lên hoặc các đèn làm việc trên tàu hay thuyền.

g) Tàu, thuyền đánh cá khi neo phải thắp các đèn và treo các dấu hiệu quy định ở điều 11, khoản a, b hay c. Khi có một tàu, thuyền khác lại gần, tàu, thuyền đánh cá phải thắp thêm một đèn trắng về phía có dụng cụ chìm dưới nước, dưới đèn báo hiệu tàu neo và cách đèn ấy ít nhất là 1m83 về chiều cao, 3m05 về chiều ngang.

h) Các tàu, thuyền đánh cá có dụng cụ mắc vào đá hoặc vào bất cứ một chướng ngại vật nào, ban ngày phải hạ chiếc sọt nói ở các khoản c, d và e xuống và treo dấu hiệu nói ở điều 11 khoản c; ban đêm phải treo đèn báo hiệu tàu neo quy định ở điều 11 khoản a hay b.

Ngoài ra, khi có sương mù, mưa to, mưa bụi v.v... nghĩa là trong những trường hợp mà tầm nhìn xa bị hạn chế thì ngày cũng như đêm, tàu, thuyền đánh cá phải phát âm hiệu quy định ở điều 15 khoản c5. Ban ngày, mặc dầu trời quang, tàu thuyền đánh cá cũng phải phát âm hiệu này khi có một tàu, thuyền khác lại gần.

Chú thích. — Đối với tàu và thuyền đánh cá, âm hiệu sương mù quy định ở điều 15 khoản c9.

Điều 10. — a) Tàu, thuyền đi đường phải thấp ở lái một đèn trắng cấu tạo, đặt và có mặt chắn thế nào để có một khoảng chiếu là 12 ca (135°) về phía sau, phân đều ra 2 bên mạn, mỗi bên 6 ca ($67^\circ 30'$). Đèn này phải trông thấy được cách xa ít nhất là 2 hải lý. Nếu có thể được, đèn này phải đặt cao bằng các đèn mạn.

Chú thích. — Đối với tàu, thuyền đang lai và tàu, thuyền bị lai, xem điều 3 khoản b và điều 5.

b) Trên các tàu thuyền nhỏ, nếu vì trời xấu hoặc vì bất cứ một lý do chính đáng nào khác, mà không thể thấp đèn ở chỗ cố định được thì phải có một đèn điện hoặc một đèn thấp sẵn để kịp thời giờ ra khi có một tàu hay thuyền khác theo kịp.

c) Thủy phi cơ hạ cánh và đang chạy trên mặt biển phải thấp ở đằng đuôi 1 đèn trắng chiếu ánh sáng liên tục ra phía sau trên một vòng cung là 140° , phân đều ra 2 bên mạn, mỗi bên 70° . Đèn này phải trông thấy được cách xa ít nhất là 2 hải lý.

Điều 11. — a) Tàu thuyền dài dưới 45m75 khi neo phải thấp ở mũi, chỗ dễ thấy nhất, một đèn trắng chiếu khắp 4 phía, ánh sáng của đèn phải trông thấy được cách xa ít nhất là 2 hải lý.

b) Tàu, thuyền dài từ 45m75 trở lên khi neo phải thấp:

— ở mũi 1 đèn trắng cao trên mặt sàn ít nhất là 6m10 và giống như đèn trắng quy định ở khoản a trên.

— ở lái hay gần lái, 1 đèn trắng thứ hai, thấp hơn đèn trắng ở mũi ít nhất là 4m57.

Hai đèn trắng này phải chiếu khắp 4 phía và trông thấy được cách xa ít nhất là 3 hải lý.

c) Từ mặt trời mọc đến mặt trời lặn, tàu và thuyền neo phải treo ở mũi, chỗ dễ thấy nhất, một quả bóng màu đen, đường kính ít nhất là 0m61.

d) Các tàu, thuyền đang làm những công tác như đặt và trục giây cáp ngầm, đặt và vớt phao tiêu hoặc đang tiến hành những công tác đo đạc thuộc về thủy đạo học hay công việc ngầm ở dưới nước, nếu neo thì ngoài các đèn và dấu hiệu quy định ở trên trong điều này còn phải thấp đèn và treo các dấu hiệu như quy định ở điều 4 khoản c.

e) Ban đêm, tàu, thuyền bị mắc cạn phải thấp 1 hay 2 đèn trắng quy định ở khoản a và b trên và 2 đèn đỏ quy định ở điều 4 khoản a.

Ban ngày, tàu hay thuyền phải treo 3 quả bóng màu đen, đường kính ít nhất là 0m61. Bóng phải treo ở chỗ dễ thấy nhất, theo một đường thẳng đứng, quả nọ cách quả kia ít nhất là 1m38.

f) Thủy phi cơ dài dưới 45m75 khi neo phải thấp ở chỗ dễ thấy nhất 1 đèn trắng chiếu khắp 4 phía và trông thấy được cách xa ít nhất là 2 hải lý.

g) Thủy phi cơ dài từ 45m75 trở lên khi neo phải thấp ở chỗ dễ thấy nhất 2 đèn trắng, 1 ở phía trước, 1 ở đằng đuôi, cả 2 đèn đều phải chiếu khắp 4 phía và ánh sáng phải trông thấy được cách xa ít nhất là 3 hải lý. Ngoài ra, nếu khoảng cách giữa 2 đầu cánh dài quá 45m75 thì thủy phi cơ phải thấp ở mỗi đầu cánh một ngọn đèn trắng chiếu khắp 4 phía và trông thấy được cách xa ít nhất là 1 hải lý.

h) Thủy phi cơ bị mắc cạn thì ngoài các đèn ne như quy định ở hai khoản f và g trên phải thấp thêm 2 đèn đỏ trên một đường thẳng đứng, chiếu nọ cách chiếc kia ít nhất là 0m91. Hai đèn này phải chiếu khắp 4 phía.

Điều 12. — Khi muốn trên bờ hay các tàu, thuyền khác chú ý đến mình thì ngoài những đèn quy định trong bản quy tắc này, các tàu, thuyền và thủy phi cơ có thể dùng một đèn chớp hoặc một tiếng n hoặc bất cứ một âm hiệu nào khá mạnh và không nhầm lẫn được với những âm hiệu quy định trong bản quy tắc này.

Điều 13. — Ban ngày, tàu, thuyền vira chạy bằng máy vừa chạy buồm phải treo ở chỗ dễ thấy nhất một hình nón màu đen, chớp lên trên, đường kính của đáy nón ít nhất là 0m61.

PHẦN C. — ÂM HIỆU VÀ CÁCH ĐIỀU ĐỘN KHI TẦM NHÌN XA BỊ HẠN CHẾ

Điều 14. — a) Tàu, thuyền máy phải có 1 còi hơi hay còi điện, có tiếng kêu khá to, đủ để nghe ngoài nghe thấy. Còi hơi hay còi điện phải đặt nh thế nào để tiếng phát ra không bị một chướng ngại vật nào cản trở. Ngoài ra còn phải có 1 còi sa m quay tay và 1 chuông khá mạnh. Tàu và thuyền buồm từ 20 ton trở lên phải có 1 còi sa m quay tay và 1 chuông. Thay vào còi quay tay, tù và và thuyền buồm có thể dùng tù và hay keng.

b) Đối với tàu và thuyền đang chạy, những âm hiệu quy định ở điều này phải phát ra bằng:

— Còi hơi hay còi điện (nếu là tàu và thuyền máy).

— Còi sa mù quay tay, tù và hay keng (nếu là tàu, thuyền chạy buồm).

— Còi hơi, còi điện, còi sa mù quay tay, tù và, keng (nếu là tàu, thuyền bị lai).

c) Khi trời có sa mù, mưa to, mưa bụi và trong tất cả những trường hợp mà tầm nhìn xa bị hạn chế thì ngày cũng như đêm, các tàu, thuyền phải báo hiệu như sau:

c1) Tàu, thuyền máy còn trơn, cứ cách từng khoảng thời gian không quá 2 phút phát ra một tiếng còi dài.

c2) Tàu, thuyền máy đã ngừng máy và không có trơn cứ cách từng khoảng thời gian không quá 2 phút phát ra 2 tiếng còi dài cách nhau chừng 1 giây đồng hồ.

c3) Tàu, thuyền buồm đang chạy cứ cách từng khoảng thời gian không quá 1 phút phát âm hiệu 1 tiếng nếu buồm ăn gió bên phải, 2 tiếng liên tiếp nếu buồm ăn gió bên trái và 3 tiếng liên tiếp nếu buồm ăn gió về phía sau lái.

c4) Tàu, thuyền neo cứ cách từng khoảng thời gian không quá 1 phút đánh thật nhanh một hồi chuông lâu chừng 5 giây. Nếu tàu dài trên 106m75 thì đánh chuông ở đằng mũi và ở đằng lái thì cứ cách từng khoảng thời gian không quá 1 phút đánh một hồi cồng hay đánh vào bất cứ một dụng cụ nào khác tiếng kêu không lẫn với tiếng chuông. Ngoài ra, theo quy định của điều 12, tàu hay thuyền neo có thể phát âm hiệu 3 tiếng liên tiếp (1 tiếng ngắn tiếp theo một tiếng dài rồi kể đó 1 tiếng ngắn) để các tàu hay thuyền lại gần thấy được vị trí của mình và biết có khả năng va chạm vào nhau.

c5) Các tàu đang lai, đang làm những công tác như đặt hoặc trục dây cáp ngầm, đặt hoặc vớt phao tiêu, các tàu đang chạy nhưng không thể tránh đường cho các tàu thuyền khác lại gần vì không làm chủ được sự điều động của mình hay không có khả năng điều động theo như bản quy tắc này thì không phát các âm hiệu quy định ở các khoản c1, c2, và c3 trên đây mà cứ cách từng khoảng thời gian không quá 1 phút phát âm hiệu 3 tiếng liên nhau, 1 tiếng dài tiếp theo 2 tiếng ngắn.

c6) Tàu, thuyền, sà lan bị lai (nếu có thuyền viên ở trên) thì cứ cách từng khoảng thời gian không quá 1 phút phát âm hiệu 4 tiếng liên nhau (1 tiếng dài tiếp theo 3 tiếng ngắn). Trường hợp có từ 2 chiếc tàu, thuyền hay sà lan bị lai trở lên thì chỉ chiếc cuối cùng phát âm hiệu. Nếu có thể được, âm hiệu của tàu, thuyền hay sà lan bị lai nên phát liên ngay sau âm hiệu của tàu lai.

c7) Tàu, thuyền bị mắc cạn phát âm hiệu quy định ở khoản c4 trên và ngay trước hay sau âm hiệu đó, đánh 3 tiếng chuông riêng biệt và rõ ràng.

c8) Tàu, thuyền dưới 20 ton nô; thuyền chèo tay và thủy phi cơ có thể hoặc phát các âm hiệu quy định ở các khoản trên hoặc cứ cách từng khoảng thời gian không quá 1 phút phát ra bất cứ một âm hiệu nào khá to, đủ để các tàu thuyền khác nghe thấy.

c9) Tàu, thuyền đánh cá từ 20 ton nô trở lên nếu đang đánh cá thì cứ cách từng khoảng thời gian không quá 1 phút phát âm hiệu 1 tiếng và tiếp theo là một hồi chuông. Thay vào âm hiệu này, tàu, thuyền đánh cá có thể phát một âm hiệu gồm nhiều âm thanh trầm bổng xen kẽ nhau.

Điều 15. — a) Khi trời có sa mù, mưa to, mưa bụi và trong những trường hợp mà tầm nhìn xa bị hạn chế, các tàu, thuyền và thủy phi cơ phải chạy với một tốc độ vừa phải và phải chú ý đến hoàn cảnh và điều kiện thực tế lúc bấy giờ.

b) Tàu hay thuyền máy khi nghe thấy một âm hiệu sa mù nếu nghi là ở phía trước trực ngang của mình thì phải tùy hoàn cảnh có cho phép, ngừng máy và sau đó, đi hết sức thận trọng cho tới khi hết nguy cơ va chạm.

c) Một tàu hay thuyền máy khi phát hiện được một tàu hay thuyền khác ở trước trực ngang của mình trước khi trông thấy hoặc nghe thấy âm hiệu của tàu hay thuyền ấy thì có thể điều động sớm và một cách dứt khoát để tránh cho hai tàu hay thuyền đến quá gần nhau. Tuy nhiên, nếu không tránh được lại gần nhau thì trong chừng mực mà hoàn cảnh cho phép, tàu hay thuyền máy phải kịp thời ngừng máy để tránh va chạm vào nhau rồi đi hết sức thận trọng cho tới khi hết nguy cơ va chạm.

PHẦN D. — QUY TẮC ĐIỀU ĐỘNG

Lời nói đầu:

1. Khi theo những quy tắc trong chương này hoặc vận dụng những quy tắc đó mà quyết định một điều động nào thì phải tránh hành động mà cách dứt khoát và thật là kịp thời như một người đi biển lành nghề phải làm.

2. Khi hoàn cảnh cho phép có thể phát hiện nguy cơ đụng tàu bằng cách theo dõi bằng góc nhắm của tàu lại gần. Nếu góc nhắm không thay đổi một cách rõ rệt thì có thể kết luận rằng có nguy cơ đụng tàu.

3. Người đi biển phải biết rằng đối với thủy phi cơ hạ cánh, cất cánh và điều động khi trời xầm thì đến phút cuối cùng có thể thủy phi cơ không thay đổi được cách điều động đã quyết định.

4. Các điều 16 và 23 chỉ áp dụng đối với những tàu, thuyền trông thấy nhau.

Điều 16. — Khi 2 thuyền buồm lại gần nhau có khả năng đâm vào nhau thì tránh nhau như sau:

a) Thuyền chạy gió chếch (gió xéo từ phía sau hoặc từ bên) phải tránh thuyền chạy gió vát (gió xéo từ trước hoặc từ bên). Nếu cả hai đều chạy gió chếch thì phải tránh thuyền chạy gió vát (gió xéo từ trước hoặc từ bên).

b) Thuyền chạy gió vát bên trái tránh đường cho thuyền chạy gió vát bên phải.

c) Khi cả 2 thuyền đều chạy gió chếch như nhau, phía gió khác nhau thì thuyền ăn gió bên trái phải tránh đường cho thuyền ăn gió bên phải.

d) Khi cả 2 thuyền chạy gió chếch cùng một bên mạn thì thuyền trên gió phải tránh thuyền dưới gió.

e) Thuyền chạy xuôi gió phải tránh đường cho các thuyền khác.

Điều 17. — a) Khi 2 tàu máy chạy đối hướng nhau hoặc gần đối hướng nhau khiến có thể đâm vào nhau thì mỗi tàu phải đổi hướng đi sang bên phải của mình để cả 2 tàu đều đi qua nhau về bên trái.

Quy tắc này chỉ áp dụng cho trường hợp mà 2 tàu đối hướng đi thẳng, hoặc gần thẳng đến nhau, có thể đâm vào nhau, nghĩa là:

— Ban ngày khi một tàu trông thấy cột của tàu kia cùng trên hoặc gần cùng trên một đường thẳng với cột của mình;

— Ban đêm, khi 2 tàu đều trông thấy cả 2 đèn mạn của nhau.

Quy tắc này không áp dụng trong những trường hợp sau đây:

— 2 tàu nếu cứ tiếp tục đi theo hướng đang đi của mình thì sẽ đi qua nhau và chắc chắn là không đâm vào nhau;

— ban ngày, một tàu thấy ngay ở trước mặt một tàu khác chạy cắt đường của mình;

— ban đêm, một tàu đứng ở phía đèn đỏ của mình trông thấy đèn đỏ của tàu kia hoặc đứng ở phía đèn xanh ve của mình trông thấy đèn xanh ve của tàu kia.

— ban đêm, một tàu thấy ngay trước mặt mình đèn đỏ mà không thấy đèn xanh ve, hoặc thấy đèn xanh ve mà không thấy đèn đỏ của tàu trước mặt.

— ban đêm, một tàu thấy cả đèn xanh ve và đèn đỏ của một tàu khác nhưng không phải là thấy ngay hoặc gần ngay trước mũi tàu mình.

b) Để áp dụng điều này và cả những điều từ 18 đến 28 (trừ điều 19 khoản b), các thủy phi cơ hạ cánh trên mặt nước phải coi là một tàu hay thuyền và danh từ tàu, thuyền máy trong các điều này phải hiểu như thế.

Điều 18. — Khi 2 tàu hay thuyền máy chạy cắt đường nhau và có thể đâm vào nhau được thì tàu hay thuyền nào thấy tàu hay thuyền kia ở bên tay phải của mình thì phải tránh đường cho tàu hay thuyền đó.

Điều 19. — a) Khi một tàu hay thuyền máy và một tàu hay thuyền buồm chạy có nguy cơ va chạm thì tàu hay thuyền máy phải tránh đường cho tàu hay thuyền buồm, trừ trường hợp quy định ở điều 23 và 25.

b) Thủy phi cơ hạ cánh trên mặt biển phải hết sức tránh lại gần các tàu, thuyền và phải tránh gây trở ngại cho sự đi lại của tàu, thuyền. Tuy nhiên, khi không tránh được lại gần các tàu, thuyền và có nguy cơ va chạm, thì thủy phi cơ phải chấp hành các quy tắc này.

Điều 20. — Khi theo các quy tắc này, một trong hai tàu hay thuyền phải đổi hướng đi thì tàu hay thuyền kia phải giữ nguyên tốc độ và hướng đi của mình. Nếu vì một lý do nào mà 2 tàu hay thuyền lại gần nhau đến mức độ mà tai nạn va chạm không thể tránh được, nếu chỉ riêng có tàu hay thuyền phải nhường đường điều động, thì tàu hay thuyền được nhường đường cũng phải điều động cách nào xét ra tốt nhất để tránh tai nạn (xem điều 26 và 28).

Điều 21. — Khi theo các quy tắc này, một tàu hay thuyền phải tránh đường cho một tàu hay thuyền khác thì, nếu hoàn cảnh cho phép, phải tránh chạy cắt đường trước mũi của tàu hay thuyền kia.

Điều 22. — Khi theo các quy tắc này, một tàu hay thuyền máy phải tránh đường cho một tàu hay thuyền khác, nếu lại gần tàu hay thuyền ấy thì phải đi chậm lại nếu cần hoặc ngừng máy hay chạy lùi, nếu hoàn cảnh xét thấy cần thiết.

Điều 23. — a) Bất cứ trường hợp nào, một tàu hay thuyền muốn vượt lên trước một tàu hay thuyền khác đều phải tránh đường cho tàu hay thuyền bị vượt.

b) Một tàu hay thuyền đến gần một tàu hay thuyền khác từ một hướng trên hai ca sáu trục ngang của tàu hay thuyền ấy, nghĩa là ở một vị trí mà ban đêm không trông thấy một đèn mạn nào của tàu hay thuyền kia thì phải coi là mình vượt và phải tránh đường cho tàu hay thuyền ấy. Dù góc nhắm giữa 2 tàu hay thuyền có thay đổi về sau thì tàu hay thuyền vượt cũng không được coi là chạy cắt đường của tàu hay thuyền đi trước theo nghĩa trong bản quy tắc này. Trong trường hợp này, tàu hay thuyền vượt cần phải tránh đường cho tàu hay thuyền bị vượt cho đến khi nào đã vượt được hẳn và cách xa tàu hay thuyền đó.

c) Tàu, thuyền nào theo kịp một tàu, thuyền khác nhưng không biết chắc chắn mình ở trước hay sau hướng 2 ca sáu trục ngang của tàu hay thuyền ấy thì phải coi là mình vượt, và phải tránh đường cho tàu hay thuyền ấy.

Điều 24. — a) Ở các luồng hẹp, nếu có thể được và không nguy hiểm, các tàu và thuyền máy phải đi vào bên phải hay giữa luồng.

b) Tàu, thuyền máy đi đến chỗ ngoặt của một luồng hẹp, không nhìn thấy được một tàu hay thuyền máy ở đằng kia đi lại, thì khi còn cách chỗ ngoặt nửa hải lý phải kéo 1 tiếng còi dài. Tàu hay thuyền máy ở bên kia chỗ ngoặt nghe thấy âm hiệu đó phải trả lời cũng bằng 1 tiếng còi dài. Dù có nghe thấy tiếng còi trả lời hay không, tàu hay thuyền máy kéo còi trước cũng phải hết sức thận trọng khi đi qua chỗ ngoặt.

Điều 25. — Tàu, thuyền đang chạy và không đánh cá phải tránh đường cho các tàu hay thuyền đang đánh cá bằng lưới, dây câu hay lưới vớt. Điều này không có nghĩa là các tàu, thuyền đánh cá được phép đánh cá và làm cản trở giao thông những luồng mà ngoài tàu, thuyền đánh cá ra còn có các tàu, thuyền khác qua lại.

Điều 26. — Người áp dụng và vận dụng những quy tắc này, phải tính đến những nguy cơ về chạy tàu, nguy cơ va chạm cũng như đến tất cả những hoàn cảnh đặc biệt kể cả khả năng của tàu, thuyền, và thủy phi cơ có thể đưa đến hoàn cảnh cần thiết, phải làm trái với các quy tắc trên để tránh một tai nạn trước mắt.

PHẦN E. — ÂM HIỆU CỦA NHỮNG TÀU TRÔNG THẤY NHAU

Điều 27. — a) Tàu và thuyền máy đang chạy trông thấy một tàu hay thuyền khác, nếu đổi hướng đi theo những quy định trong bản quy tắc này thì phải báo hiệu bằng còi như sau:

— 1 tiếng ngắn nghĩa là : «tôi đi sang bên phải của tôi»

— 2 tiếng ngắn nghĩa là : «tôi đi sang bên trái của tôi»

— 3 tiếng ngắn nghĩa là : «tôi chạy lùi»

b) Khi theo những quy định trong bản quy tắc này, một tàu hay thuyền máy phải giữ nguyên hướng đi và tốc độ của mình trông thấy một tàu, thuyền khác mà không chắc là tàu hay thuyền đó có thi hành những biện pháp để tránh va chạm hay không thì có thể hỏi bằng cách phát ra thật nhanh âm hiệu gồm ít nhất là 5 tiếng còi ngắn.

Sau khi đã phát âm hiệu đó, tàu hay thuyền máy vẫn phải chấp hành đầy đủ những quy định trong điều 26, 28 hay trong bất cứ điều nào khác và vẫn phải báo sự điều động của mình bằng những âm hiệu thích ứng.

c) Giữa các tàu đi thành đoàn, có thể liên lạc với nhau bằng những âm hiệu riêng, miễn là các âm hiệu đó khác với những âm hiệu quy định trong bản quy tắc này để tránh nhầm lẫn.

PHẦN F. — LINH TINH

Điều 28. — Không một điều khoản nào trong bản quy tắc này lại được coi như là miễn cho hãng tàu, thuyền trưởng hay thủy thủ trách nhiệm về những hậu quả của mọi sự sơ xuất, bất cẩn như :

— Không chấp hành nghiêm chỉnh các quy tắc về đèn, dấu hiệu và âm hiệu ;

— Tổ chức quan sát trên tàu không được chu đáo ;

— Không dự phòng như kinh nghiệm thông thường của một người đi biển lành nghề và như hoàn cảnh đặc biệt của tàu đòi hỏi phải làm.

Điều 29. — Tàu, thuyền hay thủy phi cơ bị tai nạn muốn xin các tàu khác hay trên bờ cấp cứu thì

dùng các tín hiệu dưới đây, cùng một lúc hoặc tín hiệu nọ sau tín hiệu kia :

a) Tiếng súng hay một tiếng nổ nào khác phát ra cách nhau chừng 1 phút ;

b) Một âm hiệu liên hồi, phát ra bằng các dụng cụ dùng để phát âm hiệu sa mù.

c) Hỏa tiễn hoặc pháo bông tỏa ra những ngôi sao đỏ, phóng ra từng chiếc một, cách nhau từng khoảng ngắn ;

d) Ký hiệu gồm nhóm chữ Morse đánh bằng vô tuyến điện hay bằng bất cứ phương pháp nào khác ;

e) Tiếng mê đề (MAYDAY) phát ra bằng vô tuyến điện thoại ;

f) Ký hiệu cầu cứu N.C. của mã thư quốc tế ;

g) Dấu hiệu ở xa trông thấy được gồm 1 cờ vuông trên hoặc dưới một quả bóng hay một vật tương tự

h) Đốt lửa ở trên tàu (đốt một thùng nhựa hay một thùng dầu) ;

i) Hỏa tiễn có đủ phát ra ánh sáng đỏ.

Các tín hiệu trên đây để dùng riêng cho tàu thuyền và thủy phi cơ bị nạn. Ngoài trường hợp này ra, cấm dùng những tín hiệu ấy và những tín hiệu tương tự có thể nhầm lẫn được với tín hiệu tai nạn.

Chú thích. — Muốn xin cấp cứu có thể dùng một ký hiệu VTĐ gồm 12 gạch phát trong 1 phút, mỗi gạch lâu 4 giây, gạch nọ cách gạch kia 1 giây. Ký hiệu này có tác dụng làm chạy máy báo động tai nạn của các tàu, nhờ vậy mà các tàu ấy có thể chuyển đến tín hiệu cấp cứu của tàu bị nạn.

Ban hành kèm theo quyết định
số 566-QĐ/VP ngày 8-5-1962

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải

Thứ trưởng

DƯƠNG BẠCH LIÊN

ĐÍNH CHÍNH

CÔNG BÁO SỐ 16 NGÀY 9-5-1962

Trang bìa — Mục Bộ Y tế

Đã in : 5-4-1962 — Quyết định số 392-BYT/QĐ...

Nay sửa lại là : 5-4-1962 — Quyết định số 393-BYT/QĐ...

Thông tư số 09-BYT/TT — Trang 268 — cột trái — dòng thứ 23 :

Đã in : như ở 1 mục «a» và «b»

Nay sửa lại là : như ở mục «a» và «b»