

Règles de barre et de route : extrait du RIPAM – partie B

I – Conduite des navires dans toutes les conditions de visibilité

Règle 4 – champ d’application

Les règles de la présente section s’appliquent dans toutes les conditions de visibilité.

Règle 5 – veille

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d’abordage.

Règle 6 – vitesse de sécurité

Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu’il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s’arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité :

- a – Pour tous les navires :
 - 1 – La visibilité ;
 - 2 – La densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires ;
 - 3 – La capacité de manœuvre du navire et plus particulièrement sa distance d’arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes ;
 - 4 – De nuit, la présence d’un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux côtiers ou une diffusion de la lumière des propres feux du navire ;
 - 5 – L’état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation ;
 - 6 – Le tirant d’eau en fonction de la profondeur d’eau disponible.
- b – De plus, pour les navires qui utilisent un radar :
 - 1 – Les caractéristiques, l’efficacité et les limites d’utilisation de l’équipement radar ;

Règles de barre et de route

- 2 – Les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar ;
- 3 – L'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar ;
- 4 – Le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante ;
- 5 – Le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar ;
- 6 – Le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des navires et des autres objets situés dans les parages.

Règle 7 – risque d'abordage

- a – Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.
- b – S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au « plotting » radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.
- c – On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.
- d – L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes :
 - 1 – Il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable ;
 - 2 – Un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

Règle 8 – manœuvre pour éviter les abordages

- a – Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes ;
- b – Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage, doivent, si les circonstances le permettent, être assez importants pour être immédiatement perçus par tout navire qui les observe visuellement ou au radar. Une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois sont à éviter.
- c – Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manœuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.
- d – Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante.

Reproduction des textes le plus souvent utilisés

L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.

e – Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

Règle 9 – chenaux étroits

a – Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.

b – Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

c – Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

d – Un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès ; ces derniers navires peuvent utiliser le signal sonore prescrit par la règle 34 d s'ils doutent des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.

e – I Dans un chenal étroit ou une voie d'accès, lorsqu'un dépassement ne peut s'effectuer que si le navire rattrapé manœuvre pour permettre à l'autre navire de le dépasser en toute sécurité, le navire qui a l'intention de dépasser doit faire connaître son intention en émettant le signal sonore approprié prescrit par la règle 34 c.I. Le navire rattrapé doit, s'il est d'accord, faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 c.II et manœuvrer de manière à permettre un dépassement en toute sécurité. S'il est dans le doute, il peut émettre les signaux sonores prescrits par la règle 34 d.

II – La présente règle ne saurait dispenser le navire qui rattrape de l'obligation de se conformer aux dispositions de la règle 13.

f – Un navire qui s'approche d'un coude ou d'un endroit situé dans un chenal étroit ou une voie d'accès, où d'autres navires peuvent être cachés par la présence d'obstacles, doit naviguer dans cette zone avec une prudence et une vigilance particulières et faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34.e.

g – Tout navire doit, si les circonstances le permettent, éviter de mouiller dans un chenal étroit.

Règles 10 – dispositifs de séparation du trafic

a – La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'organisation.

b – Les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic doivent :

1 – Suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie ;

Règles de barre et de route

- 2 – S'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic ;
- 3 – En règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités, mais lorsqu'ils s'y engagent ou en sortent latéralement, effectuer cette manœuvre sous un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.
- c – Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent autant que possible le faire perpendiculairement à la direction générale du trafic.
- d – Les zones de navigation côtières ne doivent pas normalement être utilisées par le trafic direct, qui peut en toute sécurité utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic.
- e – Les navires qui ne coupent pas un dispositif ne doivent pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf :
 - 1 – En cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat ;
 - 2 – Pour pêcher dans une zone de séparation.
- f – Les navires qui naviguent dans des zones proches des extrémités d'un dispositif de séparation du trafic doivent le faire avec une vigilance particulière.
- g – Les navires doivent éviter, dans toute la mesure du possible, de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.
- h – Les navires qui n'utilisent pas un dispositif de séparation du trafic doivent s'en écarter aussi largement que possible.
- i – Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation.
- j – Les navires de longueur inférieure à 20 mètres ou les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation.

II – Conduite des navires en vue les uns des autres

Règle 11 – champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent aux navires qui sont en vue les uns des autres.

Règle 12 – navires à voile

- a – Lorsque deux navires à voile s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre un abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route comme suit :
 - 1 – Quand les navires reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre ;
 - 2 – Quand les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent ;
 - 3 – Si un navire qui reçoit le vent de bâbord voit un autre navire au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre navire reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

Reproduction des textes le plus souvent utilisés

b – Aux fins d’application de la présente règle, le côté d’où vient le vent doit être considéré comme étant celui de bord opposé au bord de brassage de la grand-voile ou, dans le cas d’un navire à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique (ou triangulaire).

Règle 13 – navire qui en rattrape un autre

a – Nonobstant toute disposition des règles de la présente section, tout navire qui en rattrape un autre doit s’écarter de la route de ce dernier.

b – Doit se considérer comme en rattrapant un autre un navire qui s’approche d’un autre navire venant d’une direction de plus de 22,5 degrés sur l’arrière du travers de ce dernier, c’est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté.

c – Lorsqu’un navire ne peut déterminer avec certitude s’il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et manœuvrer en conséquence.

d – Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne peut faire considérer le navire qui rattrape l’autre comme croisant la route de ce dernier au sens des présentes règles ni l’affranchir de l’obligation de s’écarter de la route du navire rattrapé jusqu’à ce qu’il soit tout à fait paré et clair.

Règle 14 – navires qui font des routes directement opposées

a – Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées, de telle sorte qu’il existe un risque d’abordage, chacun d’eux doit venir sur tribord pour passer par bâbord l’un de l’autre.

b – On doit considérer qu’une telle situation existe lorsqu’un navire en voit un autre devant lui, ou pratiquement devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de mâât de l’autre navire, l’un par l’autre ou presque et/ou ses deux feux de côté et que, de jour, il verrait l’autre navire sous un angle correspondant.

c – Lorsqu’un navire ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu’elle existe effectivement et manœuvrer en conséquence.

Règle 15 – navires dont les routes se croisent

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu’il existe un risque d’abordage, le navire qui voit l’autre navire sur tribord doit s’écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l’avant.

Règle 16 – manœuvre du navire non privilégié

Tout navire qui est tenu de s’écarter de la route d’un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s’écarter largement.

Règles de barre et de route

Règle 17 – manœuvre du navire privilégié

a – 1 – Lorsqu'un navire est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse ;

a – 2 – Néanmoins, ce dernier peut manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre appropriée prescrite par les présentes règles.

b – Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire la manœuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.

c – Un navire à propulsion mécanique qui manœuvre pour éviter un abordage avec un autre navire à propulsion mécanique, dont la route croise la sienne dans les conditions prévues à l'alinéa a.II de la présente règle, ne doit pas, si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.

d – La présente règle ne saurait dispenser le navire qui doit laisser la route libre de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire.

Règle 18 – responsabilités réciproques des navires

Sauf dispositions contraires des règles 9, 10 et 13 :

a – Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route :

- 1 – D'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
- 2 – D'un navire à capacité de manœuvre restreinte ;
- 3 – D'un navire en train de pêcher ;
- 4 – D'un navire à voile.

b – Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route :

- 1 – D'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre,
- 2 – D'un navire à capacité de manœuvre restreinte,
- 3 – D'un navire en train de pêcher.

c – Un navire en train de pêcher et faisant route doit, dans la mesure du possible, s'écarter de la route :

- 1 – D'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre,
- 2 – D'un navire à capacité de manœuvre restreinte.

d – 1 – Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'un navire à capacité de manœuvre restreinte doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau, qui montre les signaux prévus à la règle 28 :

d – 2 – Un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.

e – Un hydravion améri doit, en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous les navires et éviter de gêner leur navigation. Toutefois, lorsqu'il y a risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux règles de la présente partie.

*Reproduction des textes le plus souvent utilisés***III – Conduite des navires par visibilité réduite****Règle 19 – conduite des navires par visibilité réduite**

a – La présente règle s'applique aux navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.

b – Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Les navires à propulsion mécanique doivent tenir leurs machines prêtes à manœuvrer directement.

c – Tout navire, lorsqu'il applique les règles de la section I de la présente partie, doit tenir dûment compte des circonstances existantes et des conditions de visibilité réduite.

d – Un navire qui détecte au radar seulement la présence d'un autre navire, doit déterminer si une situation très rapprochée est en train de se créer et/ou si un risque d'abordage existe. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps les mesures pour éviter cette situation ; toutefois, si ces mesures consistent en un changement de cap ; il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les manœuvres suivantes :

1 – Un changement de cap sur bâbord dans le cas d'un navire qui se trouve sur l'avant du travers, sauf si ce navire est en train d'être rattrapé ;

2 – Un changement de cap en direction d'un navire qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers.

e – Sauf lorsqu'il a été établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout navire qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre navire, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre navire situé sur l'avant du travers, doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap. Il doit, si nécessaire, casser son erre et, en toutes circonstances, naviguer avec extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.