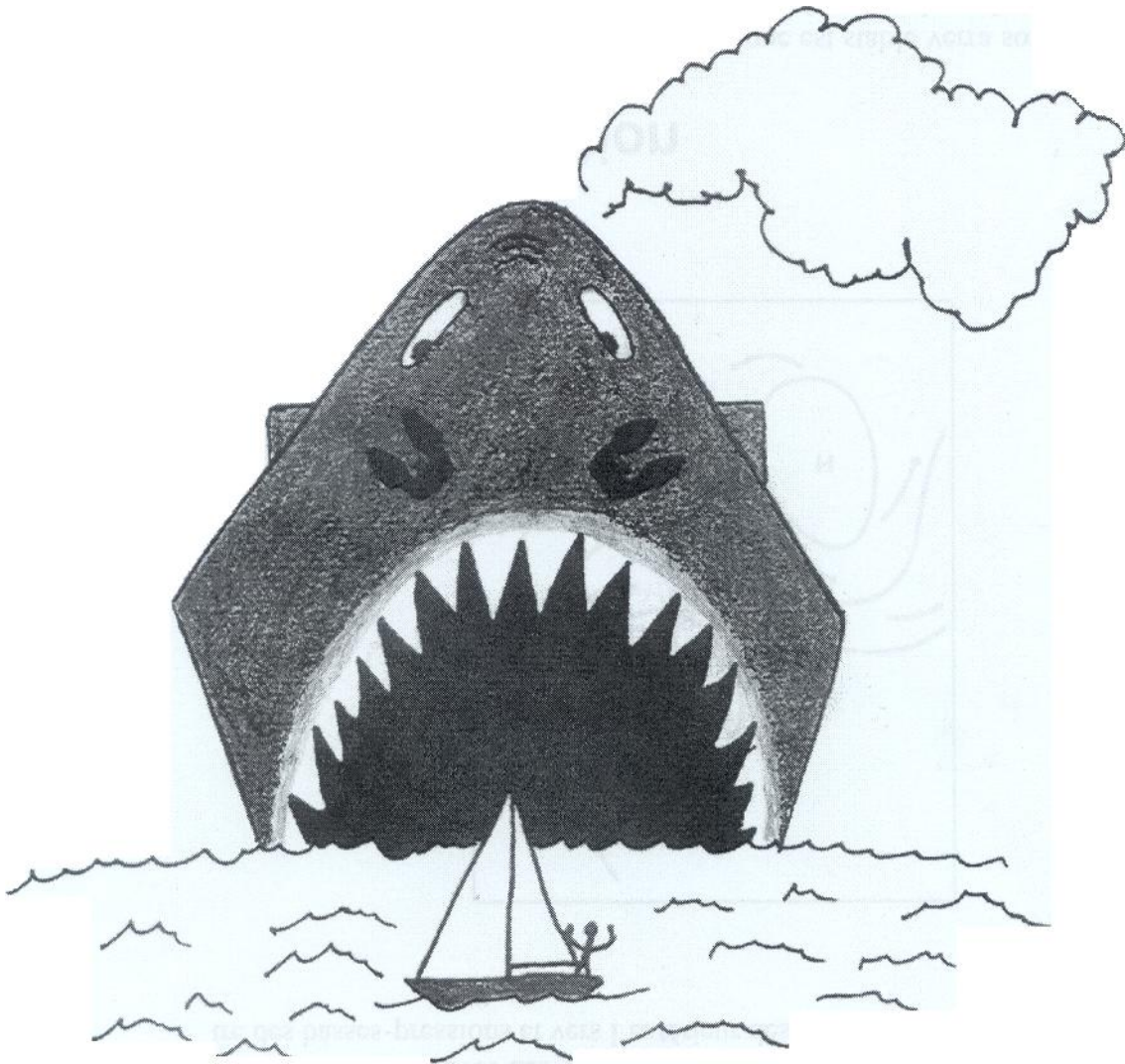


Pierre-André Reymond

Approche des Règles de Barre et de Route



Introduction

Le premier règlement pour prévenir les abordages en mer date de 1863 ; il a été conclu entre la France et l'Angleterre. Suite à une conférence internationale organisée par les Etats- Unis d'Amérique, ce règlement est devenu international depuis 1972. Les langues française et anglaise sont conjointement reconnues comme étant les langues officielles faisant foi dans toute interprétation dudit règlement.

Les règles de barre et de route peuvent être divisées en quatre chapitres généraux :

1. Les généralités
2. Les règles applicables dans toutes les conditions de visibilité
3. Les règles applicables lorsque les bateaux sont en vue les uns des autres
4. Les règles applicables par visibilité réduite

Bien qu'il soit principalement intéressé par les règles le concernant plus particulièrement, le plaisancier se doit de connaître l'ensemble de cette réglementation de manière à pouvoir conduire son yacht dans les règles de l'art, en tenant compte des précautions que commande l'expérience ordinaire du marin.

Section 1, généralités

De la **règle 1**, on retiendra que le règlement pour prévenir les abordages s'applique à tous les navires sans aucune exception, même les unités militaires.

Le champ d'application en est les mers et les eaux attenantes accessibles aux navires de mer.

La **règle 2** traite de la responsabilité; elle est souvent évoquée par les tribunaux en cas de négligence notamment la **lettre b)** : L'obligation de s'écarter des règlements si nécessaire pour éviter un abordage.

Les cas de négligence les plus fréquents sont :

- L'absence de feux réglementaires
- L'insuffisance de la veille
- L'absence de veille radar par mauvaise visibilité
- La mauvaise utilisation du radar
- Le manque d'action en cas de danger immédiat
- L'oubli ou la mauvaise observation des signaux sonores

La **règle 3** est somme toute la définition de tous les termes utilisés. On se doit de bien connaître cette règle. Qu'appelle-t-on par exemple « visibilité réduite » ? ou « navire à capacité de manœuvre restreinte » ? ou encore le terme « faire route » ? En effet, un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre n'est pas à confondre avec un navire handicapé par son tirant d'eau et une erreur dans ce domaine serait une infraction à la règle et en particulier « *aux précautions que commande l'expérience ordinaire du marin* ».

C'est là qu'il est stipulé qu'un navire à voile utilisant son moteur auxiliaire doit se comporter comme un navire à propulsion mécanique et porter les feux et marques appropriés

La **lettre f)** nous intéresse tout particulièrement car un voilier sans moteur (ou celui-ci étant hors d'usage) doit, par calme plat, être considéré comme un « *navire qui n'est pas maître de sa manœuvre* ». (Fig. 1)

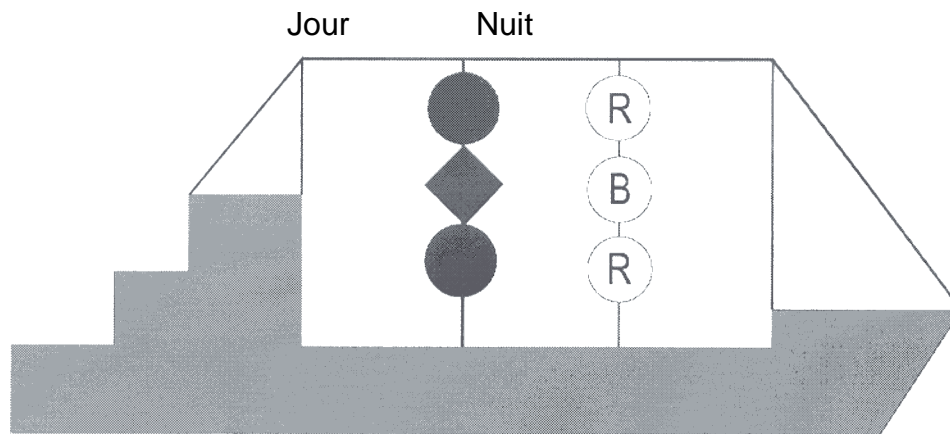


Fig. 1

La **lettre h)** traite du navire « *handicapé par son tirant d'eau* » et on notera qu'un tel navire est défini par sa difficulté à modifier sa route, ce qui est fort différent du terme « ne peut s'écarter de la route d'un autre navire » réservé aux navires dits « à capacité de manœuvre restreinte » tel qu'un navire en train de poser des câbles, par exemple. (Fig. 2)

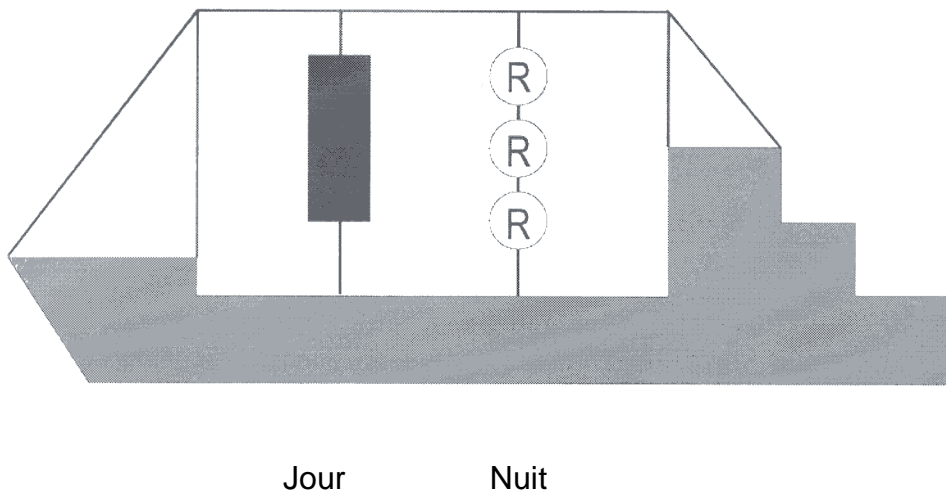


Fig. 2

Cette lettre a été modifiée en 1990 par l'adjonction de la notion de profondeur et de largeur disponible des eaux navigables comme élément définissant un navire handicapé par son tirant d'eau.

On relève aussi que cette règle ne s'applique qu'aux navires à propulsion mécanique et non aux voiliers. Ainsi, un « maxi » sous voiles dans le Solent ne peut prétendre être « handicapé par son tirant d'eau » par rapport à un petit ferry même si ce dernier n'a qu'un tirant d'eau inférieur de moitié de celui du voilier !

Il est également clairement défini sous lettre i) ce qu'on entend par « *un navire faisant route* » : Il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué. Ainsi, un navire au large, sans erre, est « *un navire faisant route* ». De nuit il devra donc montrer les feux de sa catégorie. Mais en même temps le navire sans erre « *en route* » devra aussi se considérer, s'il n'a pas de moteur, comme « pas maître de sa manœuvre » conformément à la lettre f). De nuit il devrait donc aussi montrer ses feux de navire « *pas maître de sa manœuvre* » !

Enfin la lettre k) définit ce que sont deux navires « *en vue l'un de l'autre* » : Il suffit qu'un seul des deux navires puisse être *observé de visu* par l'autre. Il n'est donc pas nécessaire qu'il y ait réciprocité. Un supertanker sera probablement plus rapidement repéré à l'œil nu par un petit yacht que le contraire, surtout par visibilité médiocre.

Division des règles de route

Les règles de barre et de route sont donc divisées en trois sections bien distinctes :

- La conduite des navires dans toutes les conditions de visibilité
- La conduite en vue des autres
- La conduite par visibilité réduite

Les règles des deux premières sections vont de paire, de même que les sections 1. et 3. Par contre, il est important de noter que les règles de la section 2. ne sont applicables que lorsque les navires sont en vue les uns des autres alors que les règles de la section 3. ne sont à appliquer que par visibilité réduite. Pour illustrer ce propos, imaginez un cargo dans un banc de brume, observant au radar un autre navire qui, lui, n'en est pas équipé et ne peut donc observer le premier. Réfléchissons aux règles applicables par l'un et par l'autre ...

Section 2, dans toutes les conditions de visibilité

La règle 5 précise tout d'abord que la veille est impérative sur tous les navires d'une manière permanente et en utilisant tous les moyens disponibles. Cette règle condamne donc toute navigation transocéanique en solitaire. C'est aussi l'obligation d'utiliser le radar selon les circonstances.

Pour les navires de commerce cette règle 5 a été complétée par une résolution A285 VIII qui précise entre autre la composition de l'équipe de veille du cargo et donne des directives sur l'utilisation du radar.

La **règle 6** traite de la vitesse de sécurité que doit maintenir un navire et indique les facteurs qui sont à prendre en considération. La **lettre b)** donne quelques directives complémentaires pour les navires utilisant le radar.

Le facteur principal à prendre en compte lors de l'appréciation de la vitesse de sécurité est de toute évidence **la visibilité**. On tiendra compte aussi de la distance d'arrêt et des possibilités de manœuvre du navire. A ce propos le plaisancier n'oubliera pas qu'il faut environ 3 milles et 20 minutes à un supertanker pour s'arrêter et de 1 mille à 1,5 mille et 5 minutes à un ferry ou autre transbordeur. (Fig. 3)

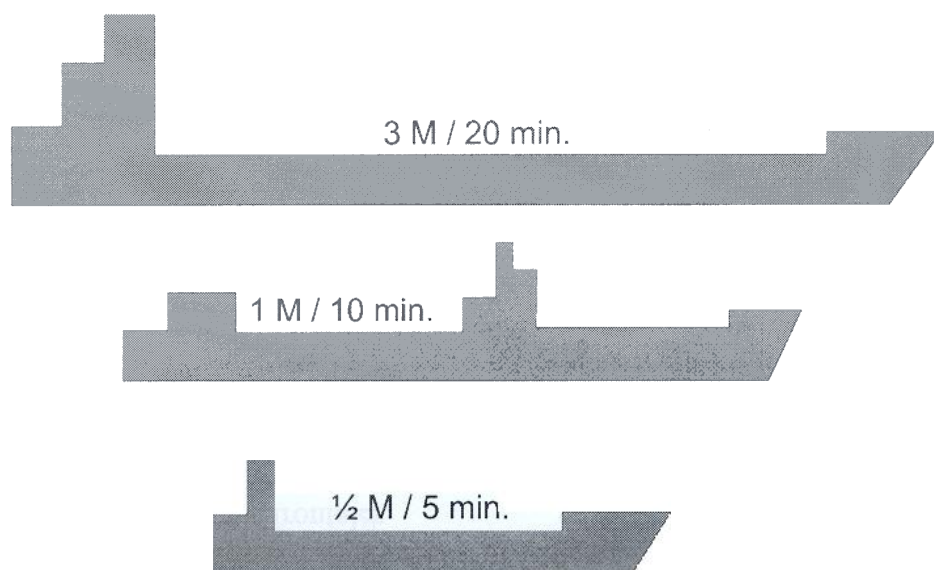


Fig. 3

On constate que la vitesse de sécurité ne signifie pas pour autant une vitesse réduite mais qu'il faut pouvoir s'arrêter dans tous les cas sur une distance adaptée aux circonstances et aux conditions existantes. La détermination de la vitesse de sécurité sera développée plus loin dans cet exposé.

La **règle 7** indique que tous les moyens disponibles et adaptés aux circonstances doivent être utilisés pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. Sous lettre **d)** il est précisé qu'un tel risque peut parfois exister, même si l'on observe une variation appréciable du gisement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire à courte distance.

Il n'y a aucune ambiguïté quant à l'obligation d'utiliser le radar si le navire en est équipé.

Voir la Figure 4 à la page suivante.

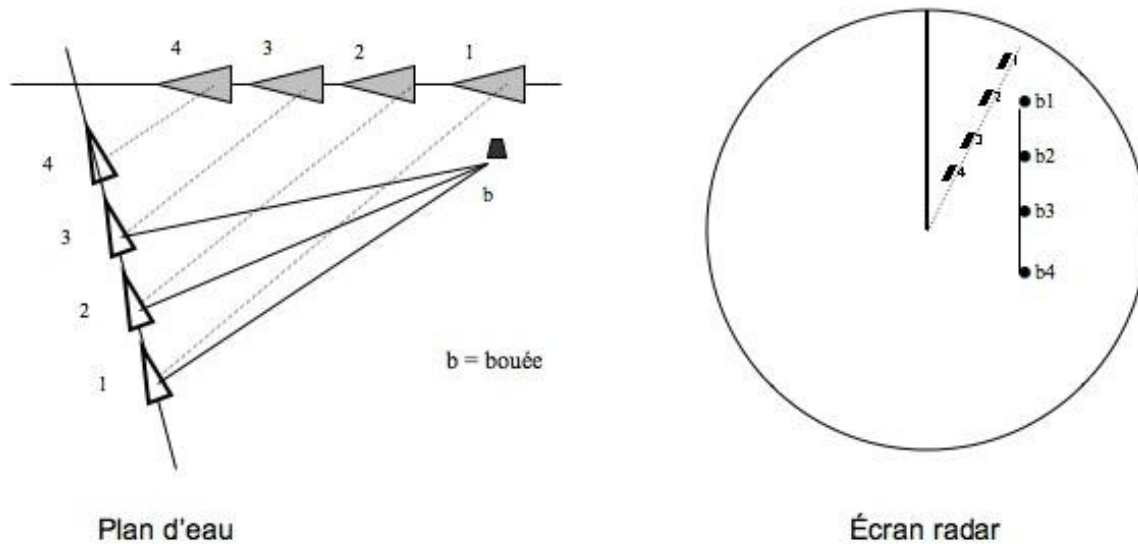


Fig. 4

La **règle 8** traite des manœuvres à entreprendre pour éviter les abordages. La **lettre a)** donne l'idée générale et rappelle aux bons usages maritimes.

Les **lettres b) à e)** indiquent les manières d'effectuer correctement les manœuvres. On relèvera que les mots utilisés ont tout leur sens et doivent être pris à la lettre :

- une manoeuvre doit pouvoir être perçue **immédiatement** par tout navire qui l'observe de visu ou au radar.
- la lettre f) exige de manoeuvrer **sans tarder** afin de laisser suffisamment de place à l'autre navire pour permettre son libre passage.

Un yacht qui essaie de ne pas gêner un grand navire doit penser à ce que ce dernier pourrait entreprendre pour céder le passage au yacht « *en vertu des règles de la présente partie* ». Par « *présente partie* », il faut comprendre la partie B du règlement, soit les règles de barre et de route.

Le **point iii)** de cette même **lettre f)** de la **règle 8** confirme qu'un navire dont le passage ne doit pas être gêné reste cependant soumis aux règles de barre et de route lorsqu'il existe un risque d'abordage.

Il faut éviter non pas seulement les abordages mais **les situations de proximité exagérée entre navires**, d'où la nécessité de savoir apprécier une **distance de sécurité**. Concernant cette dernière, il s'agit évidemment de l'adapter aux circonstances particulières et aux conditions de navigation du moment. La question de la distance de sécurité sera développée plus loin.

Sous la lettre e) on relèvera l'obligation de réduire la vitesse ou de casser l'erre du navire en battant en arrière (pour les navires motorisés, pour les voiliers il suffit en général de choquer en grand toutes les écoutes et, si l'on dispose d'un équipage musclé, de pousser la bôme vers l'avant) ceci non seulement pour éviter un abordage mais également pour permettre de prendre le temps d'apprécier la situation.

A la **règle 9** sont traités les problèmes de navigation dans les chenaux étroits. On navigue à droite d'un chenal et les navires de moins de 20 mètres de long ne doivent pas gêner le passage. Un chenal peut être naturel ou artificiel, balisé ou non et la règle ne donne pas de définition de ce terme. Rappelons enfin que cette **règle 9** s'applique dans toutes les conditions de visibilité.

Cette règle est complétée par les **règles 18 et 34**. Elle devrait être prochainement modifiée pour en préciser certains aspects et éviter des différences d'interprétation selon les versions officielles françaises et anglaises.

La longue **règle 10** traite des dispositifs de séparation du trafic. Ici également on relève tout d'abord que les navires, de moins de 20 mètres **ou** les navires à voiles ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation. Donc il y a une certaine analogie avec la règle 9.

Lorsqu'un navire coupe une voie de circulation, il doit le faire perpendiculairement à la direction générale du trafic et un plaisancier devra tenir compte d'un courant éventuel et adapter sa route surface en conséquence.

On n'oubliera pas que la zone de navigation côtière peut sans restrictions être utilisée par les navires de moins de 20 mètres et les voiliers.

On constate qu'il n'est pas défendu de pêcher dans le dispositif de séparation de trafic ni dans les voies de circulation ; cependant le pêcheur ne doit pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation.

Le texte de la **lettre c)** dit qu'une voie de circulation doit être coupée selon un **cap** aussi perpendiculaire que possible à la direction générale du trafic. Il n'y a donc plus aucun doute : si le dispositif de séparation du trafic est orienté SW - NE, le **cap vrai** du navire qui le coupe sera au 135 ou bien au 315. Il appartiendra dès lors au navire coupant le dispositif d'estimer la route fond (Rf) de celui qu'il apercevra perpendiculairement devant lui (voir fig. 5 ci-dessous).

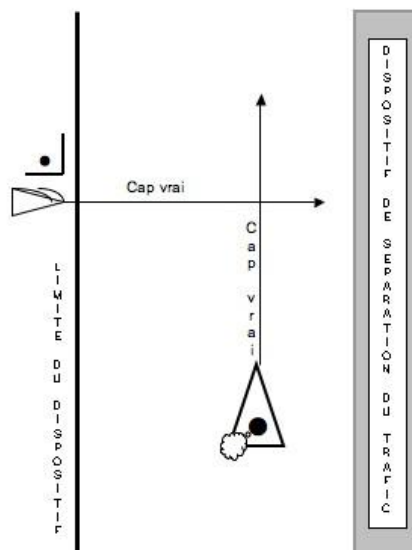


Fig. 5

Les zones de navigation côtières sont également ouvertes aux bateaux de pêche et aux navires « *en route de ou vers un port, une structure ou installation offshore, une station de pilote ou n'importe quel endroit de la zone de trafic intérieur afin d'éviter un danger immédiat* ».

Section 3, lorsque les navires sont en vue les uns des autres

La **règle 12** traite des navires à voiles entre eux et elle est bien connue de chacun. On rappellera ici que le terme « *prioritaire* » n'existe ni dans cette règle ni dans aucune autres.

La **règle 13** stipule qu'un navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier. Le texte précise « *nonobstant toutes dispositions des règles des sections I et II* ». Cela revient à dire qu'un voilier qui rattrapera un navire à moteur doit s'écarter de sa route ; un navire à capacité de manoeuvre restreinte ou handicapé par son tirant d'eau également ; de même un navire en train de pêcher qui rattrape un autre navire doit s'écarter de la route de ce dernier.

C'est donc la règle du « *feu de poupe* » qui détermine si un navire en rattrape un autre. Une situation facile à évaluer de nuit mais moins aisément de jour. On relèvera l'obligation qui est faite de se considérer comme navire rattrapant en cas de doute et de manoeuvrer en conséquence.

A relever que lorsqu'un navire à moteur se trouve sur le bâbord d'un autre, ce dernier reste privilégié. Par contre, si l'on se trouve sur le tribord du même navire, il peut y avoir doute dans les gisements avoisinant le $112,5^\circ$. Ce secteur douteux sera plus ou moins grand selon les embardées du navire considéré. On devra alors manoeuvrer en conséquence et ceci franchement et de bonne heure comme indiqué dans la **règle 8**. (Fig. 6)

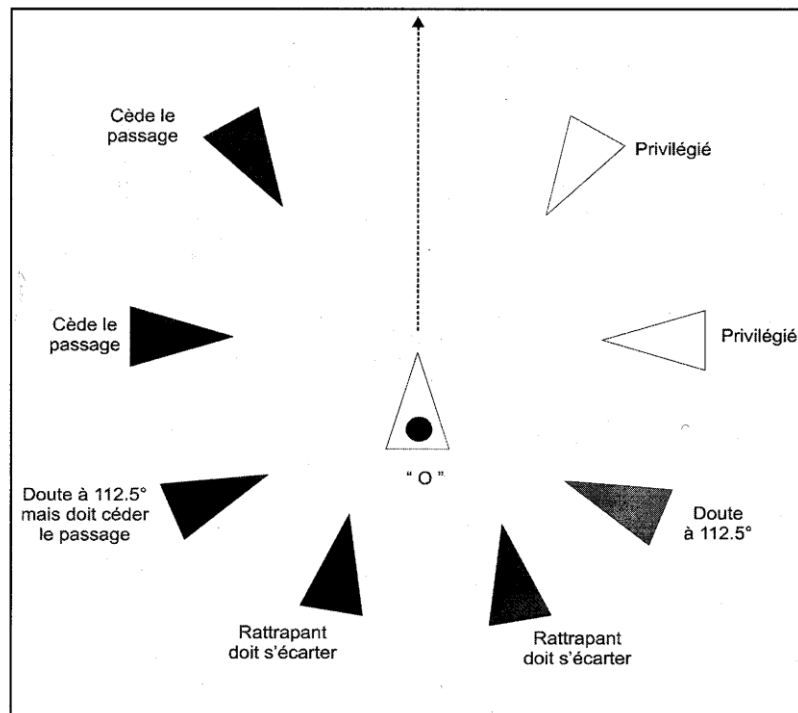


Fig 6

La **règle 14** traite des navires à propulsion mécanique qui font des routes opposées. L'analogie avec les règles de circulation routière devrait faciliter l'interprétation de ces directives.

Cependant il y a aussi ici un secteur douteux et la situation ne peut pas toujours être appréciée clairement, surtout de jour. Dans le meilleur des cas, l'expression de la règle « *des routes directement ou à peu près opposées* » peut être admis dans une fourchette de plus ou moins 5°. On n'oubliera pas non plus les phénomènes de dérive dus au vent ou au courant qui peuvent fortement influencer les situations. La règle parle de **route** et non de **cap** car bien évidemment c'est uniquement la route qui peut être observée et non le cap qui est souvent soumis à la dérive due au vent et/ou au courant.



Fig 7.

Pour le plaisancier, l'estimation de la distance de sécurité à laquelle il doit passer d'un autre navire est de première importance. En effet, s'il juge cette distance trop faible, il devra manœuvrer en conséquence pour augmenter la distance de passage. Solution facile lorsque les deux navires sont franchement sur bâbord l'un de l'autre mais beaucoup plus délicate lorsque les deux unités sont légèrement sur le tribord l'une de l'autre : on pourrait se trouver dans une situation dramatique si le navire « *adverse* » admet qu'à l'origine il n'y a pas de risque de collision (suite par exemple à son pointage ou "plotting radar") et que de notre côté, fort de cette règle 14, nous décidions une manœuvre de tribord. La situation serait encore pire si nous tentions une manœuvre sur bâbord. Il sera donc nécessaire d'appliquer avec toute sa rigueur la **règle 8** et de faire une manœuvre très tôt et très franchement sans se contenter d'un simple changement de cap de 5° ou 10°. **Cette situation est l'une des plus dangereuses que l'on puisse trouver.**

La **règle 15** traite des navires à moteur dont les routes se croisent et ici aussi l'analogie avec la circulation routière aide à la compréhension. A noter qu'il est expressément indiqué qu'il faut éviter de croiser un autre bateau sur l'avant. Un changement de cap s'effectuera donc sur tribord pour passer sur l'arrière du navire privilégié, mais on ne doit pas oublier la possibilité de réduire la vitesse.

Le balisage ou le relief maritime (amer ou banc de sable par exemple) ne dispensent pas d'appliquer cette règle. (Voir Fig 8 ci-dessous)

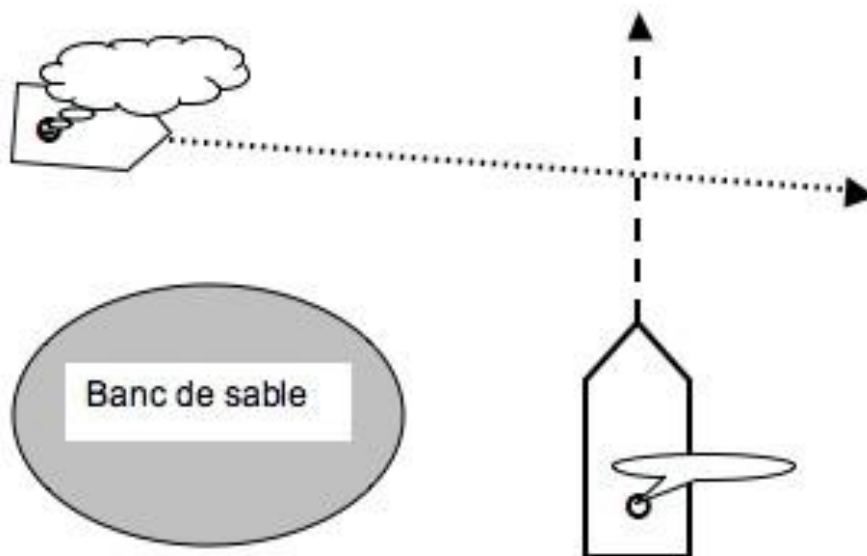


Fig. 8

De même la **règle 10** relative aux dispositifs de séparation du trafic ne libère pas le navire sur une voie de circulation de céder le passage à un navire coupant la voie sur son tribord.

La **règle 16** traite en quelques lignes d'une des plus importantes obligations du règlement : Celle **des manœuvres du navire non-privilegié**. On notera encore une fois que la réglementation ne parle jamais de « *Priorité* » ou de « *navire prioritaire* » mais simplement de **navire privilégié** ou de **navire non-privilegié**.

Cette **règle 16** complète la **règle 8** et on relève son caractère **d'obligation** de manoeuvrer de bonne heure et franchement.

La **règle 17** légifère sur l'obligation de base de maintenir son cap et sa vitesse ; ensuite, il y a la possibilité d'effectuer une manoeuvre pour éviter l'abordage. La règle de base est complétée par les lettres b) à d).

Il s'agit donc de la possibilité qui est laissée au navire privilégié **d'éviter une collision en manoeuvrant** s'il se rend compte que la manoeuvre ou **l'absence de manoeuvre de l'autre** rend un abordage inévitable.

Cette règle essentielle est néanmoins difficile à appliquer et l'appréciation de la situation est primordiale.

On notera tout d'abord que la manoeuvre qui serait à effectuer sur la base de cette règle devrait permettre **à elle seule** d'éviter la collision. Il ne s'agit donc pas d'une manoeuvre complémentaire.

Ici aussi l'appréciation de la distance de sécurité est une notion importante. Ci-dessous les deux manoeuvres possibles les plus courantes (Fig. 9 et 10 ci-dessous).

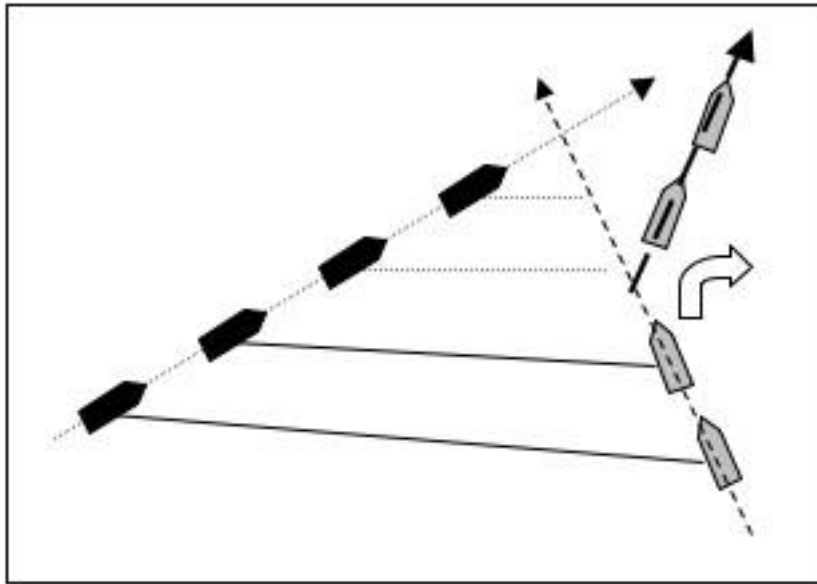


Fig. 9

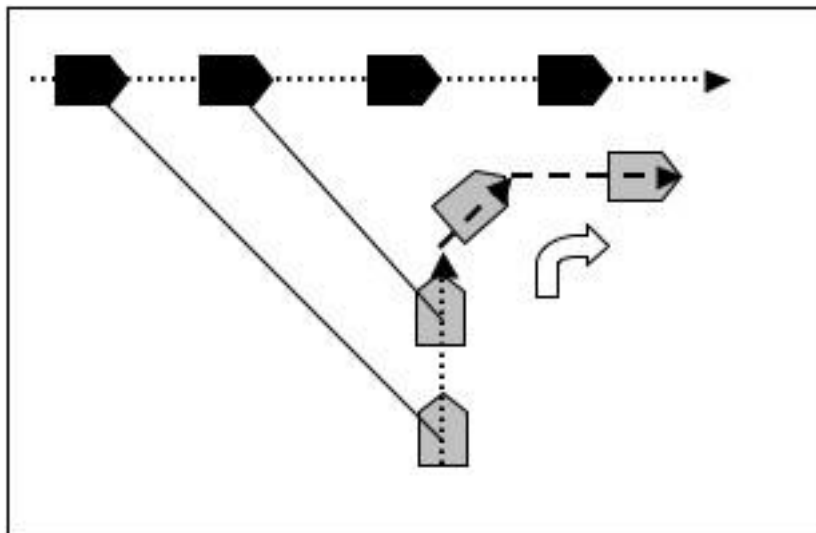


Fig. 10

La **règle 18** est un récapitulatif de l'ordre décroissant des privilèges des divers types de navires. Elle est simple et devrait être parfaitement retenue pour répondre à « *l'expérience ordinaire du marin* » mentionnée au début.

Il est rappelé que les règles **9, 10 et 13** restent prédominantes, donc qu'il y a une exception en ce qui concerne la circulation dans les chenaux étroits, dans les dispositifs de séparation du trafic et dans le cas où un navire en rattrape un autre.

La **lettre d)** donne un droit de passage pratiquement total au navire handicapé par son tirant d'eau **et** montrant les signaux prévus à cet effet. Ce dernier doit cependant naviguer avec grande prudence.

Section 4, conduite des navires par visibilité réduite

C'est la très importante **règle 19** qui traite de ce sujet. Son étude mérite notre attention :

- a) La règle s'applique tant à l'intérieur qu'à proximité d'une zone de visibilité réduite. Un navire se trouvant à 1 - 2 milles d'un banc de brume devra donc se conformer à cette règle.
- b) Il y a obligation de naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances et de tenir la machine prête à manœuvrer. La question de cette vitesse de sécurité sera traitée plus loin.
- c) Ce paragraphe est un rappel à la prédominance des règles de la section 1, soit celles qui sont applicables dans **toutes** les conditions de visibilité.
- d) Sous cette lettre, nous trouvons les obligations découlant de l'utilisation du radar. C'est un devoir impératif de déterminer les risques d'abordage ou les situations rapprochées, ce qui va dans le sens de **la règle 7**.
- e) Des manœuvres doivent, le cas échéant, être prises assez tôt et il est stipulé quelles manœuvres il convient **d'éviter** :
 - I. **un changement de cap sur bâbord** dans le cas de la détection d'un navire sur l'avant du travers
 - II. **un changement de cap en direction de navire** qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers
- f) Ce paragraphe s'applique autant aux navires équipés d'un radar qu'à ceux qui n'en sont pas pourvus. C'est l'obligation de réduire la vitesse au strict minimum pour maintenir son cap, lorsque l'on **entend** un signal de brume sur l'avant du travers. Le cas échéant casser l'erre, voire stopper, puis naviguer avec une extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé. La figure 11 résume les changements de route imposés par la règle 19 applicable en cas de visibilité réduite.

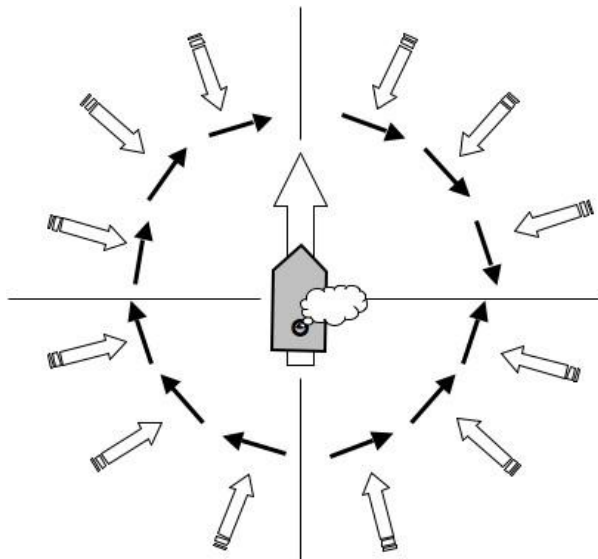


Fig 11

De la vitesse de sécurité

Celle-ci doit être maintenue en permanence. Il ne s'agit cependant pas d'une vitesse réduite mais il faut pouvoir s'arrêter dans tous les cas à une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes. C'est ce que l'on appelle « *être maître de son véhicule* » dans le domaine de la circulation routière.

Les facteurs principaux à prendre en considération sont :

- La visibilité, toujours difficile à déterminer précisément
- La capacité de manoeuvre du navire : navigation au moteur ? navigation à la voile ? sous spinnaker ?
- La distance d'arrêt ; il est important de connaître celle de votre yacht sous voile comme au moteur.
- L'équipement radar et/ou autre.

En cas de visibilité réduite, on devra tenir compte de divers autres éléments :

- La distance de visibilité
- La portée des signaux de brume
- La distance de sécurité acceptable

Si un navire cherche à pouvoir s'arrêter sur une distance correspondant à la moitié de la visibilité, on peut admettre qu'il navigue à une vitesse de sécurité lui permettant d'éviter une collision. Mais, la visibilité diminuant, on tend à une vitesse zéro ! On ne peut donc se baser que sur ce seul critère de la visibilité.

La portée des signaux sonores varie avec le type de navire et avec les conditions météo. En admettant à un demi-mille la propagation sonore d'un appareil de moyenne à faible portée, on demande donc au navigateur une vitesse de sécurité lui permettant de s'arrêter sur un quart de mille.

Sans radar, c'est la solution à adopter pour répondre aux exigences dictées par la situation. Ainsi donc, cette vitesse de sécurité variera d'un type de bateau à l'autre.

La distance de sécurité

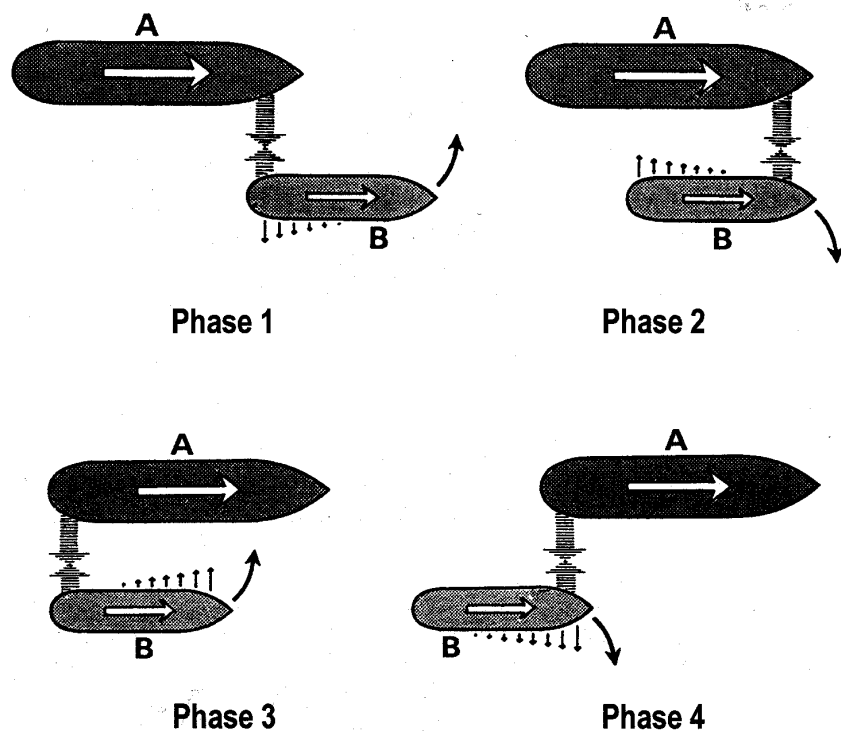
Par distance de sécurité, on entend la distance à laquelle il faut casser son erre pour être stoppé lors du croisement avec un autre navire, si ce dernier maintient sa vitesse.

C'est de toute évidence lorsque les deux navires ont des routes opposées que cette distance est la plus courte, les vitesses relatives des deux bateaux s'additionnant ; plus l'angle d'incidence entre les routes des navires est grand, plus la distance de sécurité devra être augmentée. Notre propre distance de sécurité dépend des caractéristiques de notre navire, celles des autres bateaux ne pouvant être obtenues que par « *plotting* » ou pointage.

Il est donc impératif de connaître la distance d'arrêt de notre bateau. Il faut en outre adapter l'échelle de radar pour permettre un « plotting » correct qui demande au minimum trois minutes et en général le double.

On n'oubliera pas non plus que dans de nombreux cas un simple ralentissement important permettra d'éviter une « situation très rapprochée » et le phénomène d'attraction par la même occasion.

En effet, en ouvrant son chemin dans l'eau, la coque d'un navire crée un système de pression (repoussante) dans sa partie avant et de dépression (attirante) dans sa partie arrière. Lorsque deux navires se dépassent par exemple le plus petit sera plus sensible à ces effets. Les figures ci-dessous illustrent les effets du dépassement du navire B par le navire A.



Phase 1 : le navire B doit gouverner sur tribord pour compenser l'attraction de sa poupe par l'étrave de A.
Phase 2 : B cette fois doit gouverner sur tribord pour compenser l'attraction de sa proue par celle de B.
Phase 3 : B doit effectuer la même manœuvre que lors de la phase 1, car les deux pouses s'attirent.
Phase .4 : même manœuvre que lors de la phase 2, car la proue de A attire la poupe de B.

Le radar et ses règles

L'utilisation du radar à bord d'un navire qui dispose d'un tel instrument en ordre de marche est une obligation au sens du règlement, de même que le pointage souvent appelé « plotting » pour déterminer les risques d'abordage. Essayons de voir quelle doit être la conduite des navires selon la visibilité et dans des diverses situations typiques.

1/ Par bonne visibilité

A) Navire sans radar

1. Il faut maintenir une veille permanente et une vitesse de sécurité.
2. En cas de détection d'un navire, il faut :
 - 2.1. Déterminer s'il y a risque d'abordage ou de situation très rapprochée.
 - 2.2. Suivre l'évolution de la situation
 - 2.3. Si un risque de situation très rapprochée ou un risque d'abordage existe, il y a lieu d'appliquer les règles 12 (voiliers), 13 (rattrapant), 14 et 15 (moteur).
 - 2.4. La règle 16 prescrit de manœuvrer de bonne heure et franchement.
 - 2.5. La règle 17 oblige le navire privilégié à maintenir son cap et sa vitesse.
3. Se souvenir aussi de l'obligation de manœuvrer également si l'autre n'effectue pas la manoeuvre appropriée.
4. Ne pas effectuer de manoeuvre sur bâbord si l'autre navire se trouve sous notre bâbord (moteur).

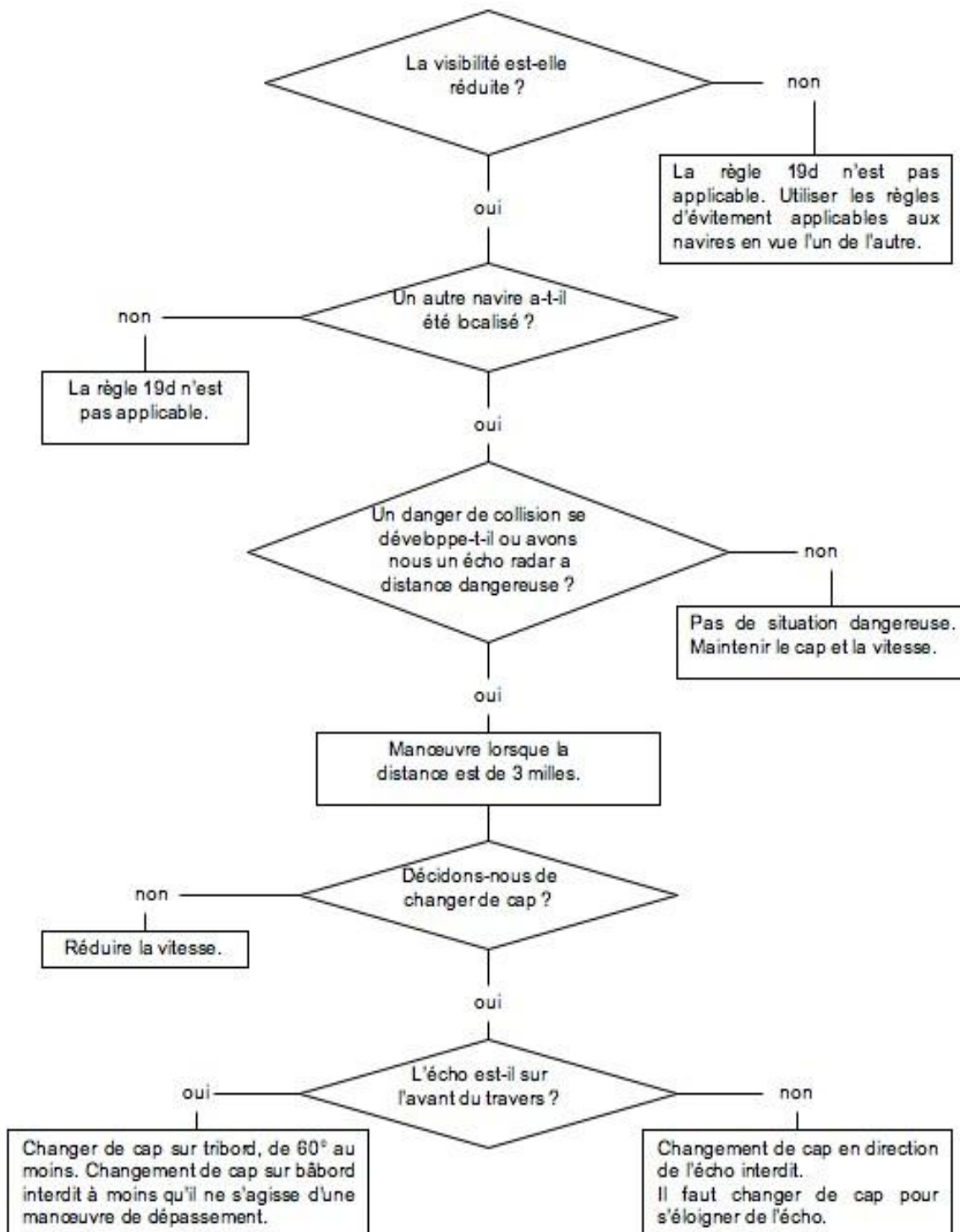
On n'oubliera pas que le navire « adverse » (cargo) peut avoir déterminé sur la base de son observation radar que la distance de sécurité lui paraît suffisante et qu'il n'y a pas lieu de changer sa route. De son côté, le plaisancier peut être impressionné par un supertanker qui lui passe à un quart de mille. On sera donc **très** prudent dans la détermination de la distance de sécurité et dans la manoeuvre qu'il y lieu d'entreprendre pour éviter, **à elle seule**, le cas échéant la collision.

La majorité des navires de commerce sont équipés de radars incluant le dispositif ARPA qui leur permet d'analyser les données radar en « *poursuivant* » les échos. Avec ARPA, on peut même préparer des manoeuvres d'essai en simulation ce qui est une aide précieuse pour l'officier de quart.

Un cargo qui aurait repéré un autre navire, tel un yacht, peut avoir déterminé avec une grande précision la distance de passage à laquelle il le croisera.

S'il a été établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, le cargo n'est pas obligé par le règlement de réduire sa vitesse de sécurité prévue par **la règle 19, lettre b)**. La **règle 8** demeure cependant prépondérante.

On trouvera ci-dessous une méthode dite « à tiroirs » permettant de résoudre toutes sortes de situations.



B) Navire avec Radar

Les normes ci-dessus restent totalement valables et on relèvera qu'il peut nous être reproché de ne pas avoir utilisé le radar du bord pour avoir une pleine appréciation de la situation même avec une bonne visibilité.

Dans une zone à forte densité de trafic, le radar doit être utilisé dès que c'est nécessaire même par beau temps et bonne visibilité. La règle 19 ne s'applique pas.

2/ Par visibilité réduite

Toutes les règles valables « par bonne visibilité » restent prépondérantes. La vitesse de sécurité doit être adaptée aux conditions. La machine doit être prête à manœuvrer. Il y a maintenant obligation d'utiliser le radar et de procéder au « plotting » des diverses cibles.

Résumé, navire sans Radar

L'audition d'un signal de brume d'un autre navire par l'avant du travers implique l'obligation de réduire la vitesse au minimum ou de casser l'erre et de poursuivre une navigation extrêmement précautionneuse jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé. Nos propres signaux de brume seront adaptés aux circonstances. On tiendra largement compte des effets du courant dans les manœuvres.

Résumé, navire avec Radar

Obligation d'utiliser le radar et de faire du « pointage ». A souligner aussi l'obligation de déterminer les risques d'abordage ou les situations très rapprochées. Enfin, il y a également obligation de prendre des mesures bien à temps pour éviter de telles situations.

Concernant les changements de cap, on relève qu'il faut éviter, voire s'interdire, une manœuvre sur bâbord si on détecte un autre navire sur l'avant du travers et un changement de cap en direction de l'écho par le travers ou l'arrière du travers.

Dès que le signal de brume d'un autre navire est perçu sur l'avant du travers, on se comportera comme un navire sans radar, étant entendu que le navire ainsi repéré n'est peut-être pas équipé d'un tel instrument. On passe donc à ce stade de l'électronique à la corne de brume sans oublier la veille acoustique et visuelle.

Sur ce, bonne route !

Bibliographie

Munro's Seamanship Primer - Earl & Peter, A Guide to Collision Rules - Cockcroft, Notes de Cours de l'Université de Southampton - P.-A. Reymond