

079 R- PLAN DE VOYAGE MARITIME ET SOLAS V

Pour la majorité des navigateurs, la planification d'une étape de croisière va du simple bon sens et relève de la formation de base du chef de bord. Mais c'est aussi une règle de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine.

SOLAS V s'applique principalement aux navires de commerce, mais touche aussi la plaisance, comme la réglementation MARPOL sur le rejet des déchets en mer, sujet déjà traité dans un autre de mes articles.

Mon expérience comme Officier de marine marchande, mes croisières en plaisance et les nombreux cas d'avaries maritimes que j'ai suivis en qualité d'expert naval m'amènent à essayer de partager ici quelques considérations sur le sujet.

En préambule, voici un exemple vécu :

Un voilier s'est ancré un soir dans une crique située dans un chapelet d'îles. Pendant la nuit, un gros coup de vent s'est levé, rendant le mouillage intenable et dangereux. Le yacht a dû quitter les lieux. Malheureusement, ce faisant, il a heurté une roche, provoquant une avarie grave, entraînant par la suite l'échouement du voilier et sa perte. Après lecture du livre de bord, du rapport de mer ainsi que la déclaration de sinistre établie par le skipper, l'assureur est arrivé à la conclusion qu'il n'y avait eu aucune préparation de route de sortie de ce mouillage forain non balisé et que ce manquement constituait une faute grave de la part du capitaine. Ceci a amené la compagnie à refuser d'indemniser le cas de sinistre.

Le droit suisse entraîne une réduction de couverture en cas de faute grave, mais dans d'autres pays, c'est l'exclusion pure et simple de couverture. Dans le cas d'espèce, il n'est resté au skipper que les yeux pour pleurer.

Un yacht de plaisance n'est pas forcément soumis à toutes les règles SOLAS et de fait, au chapitre I, la règle 34 indique sous v) que les yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial sont exemptés. Cependant pour la « Maritime and Coastguard Agency » (MCA), pour le RYA et dans le cadre de « l'expérience ordinaire du marin », l'esprit reste celui d'une règle maritime à respecter.

Voyons ce que dit la convention SOLAS V, dans sa règle 34, traitant de la sécurité de la navigation et de l'évitement des situations dangereuses :

SOLAS V, Règle 34 Sécurité de la navigation et prévention des situations dangereuses

1 - Avant de prendre la mer, le capitaine doit s'assurer que le voyage prévu a été planifié au moyen de cartes marines et de publications nautiques appropriées pour la zone en question, compte tenu des directives et des recommandations élaborées par l'Organisation.

2 - Le plan de voyage doit définir une route qui :

1. tient compte, le cas échéant, de tous les systèmes d'organisation du trafic pertinents ;
2. garantit un espace suffisant pour le passage du navire en toute sécurité tout au long du voyage ;
3. anticipe tous les risques connus pour la navigation, ainsi que les conditions météorologiques défavorables ; et
4. tient compte des mesures de protection du milieu marin qui sont applicables, et évite dans la mesure du possible toute action ou activité susceptible de causer des dommages à l'environnement.

A relever tout d'abord que cette réglementation a été établie en pleine reconnaissance de l'importance essentielle que revêt une bonne planification du voyage pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin. En particulier les points suivants :

- La planification du voyage est demandée à tous les navires naviguant en mer
- Le Capitaine doit s'assurer que cette planification a été établie
- Détail des facteurs à prendre en compte

Regardons les choses encore d'un peu plus près :

Pour débiter, la règle 34 s'applique à tous les navires.

Tout voyage, qu'il soit long ou court, doit être préparé. On considère qu'un bateau prend la mer dès qu'il quitte des eaux protégées, peu importe la taille du navire et l'ampleur du trajet.

Il appartient au Capitaine de vérifier que cette planification a été établie et que tous les éléments nécessaires ont été pris en considération.

Pour la plaisance, il n'est pas exigé du skipper que ladite planification de route figure sur un document spécifique ou sur le livre de bord, mais en cas de fortune de mer ou d'accident, un document écrit sera une preuve utile du sérieux de votre navigation.

Comme relevé au début de cet article, n'oublions pas que les autorités maritimes, ou les assureurs pourraient vous reprocher de ne pas avoir établi de plan de route avec les éléments nécessaires à la sécurité du navire et à la sauvegarde de la vie en mer.

Bien que les éléments ci-dessous ne constituent pas une liste exhaustive, un document de planification de route devrait, selon les circonstances, pour le moins prendre en considération les points suivants :

A/ Lieu de départ :

- Heures de marée, courants, météo et évolution.
- VHF de la capitainerie / garde-côtes
- Le yacht est-il préparé pour entreprendre un tel voyage ? Équipement, carburant, eau, avitaillement ?
- L'équipage est-il assez fort et expérimenté pour entreprendre le voyage ? Ne pas négliger la fatigue et le mal de mer.
- Tableau des quarts.
- Contrôle du moteur, du dispositif de gouverne, des feux, des instruments de navigation, AIS, réflecteur radar (règle SOLAS no.19).
- Heures lever / coucher soleil et lune.
- ETA au port d'arrivée.
- Une information à terre a-t-elle été laissée, faisant état de vos intentions pour le voyage prévu ?
- Avez-vous utilisé des documents fiables et à jour ?

B/ En route

- Analyse des courants et vents.
- Zones interdites et de séparation de trafic.
- Feux et marques à repérer et à rencontrer.
- Bulletin météo et avis aux navigateurs.
- Êtes-vous prêt pour une éventuelle navigation de nuit ?
- Les dangers de navigation sont-ils bien reconnus et répertoriés, sur des cartes véritablement à jour ?
- Waypoints.
- Plan de secours en cas d'avarie moteur, de météo adverse, accident de personne, maladie ou autre. Port et abris de secours.
- Êtes-vous prêt à annoncer la rencontre de dangers non connus et rencontrés en route, tel un container à la dérive (Message d'urgence et règle 31 et 32 SOLAS) ?

Une remarque en passant : Le GPS et l'électronique restent des instruments vulnérables et il est prudent de disposer de matériel alternatif. En cas d'orages, le four de votre cuisinière est une excellente cage de Faraday qui peut protéger de la foudre votre GPS et VHF portable ainsi que votre téléphone GSM.

C/ Ports alternatifs

- VHF de la capitainerie, état de la marée et possibilités d'entrée, feux de port ?
- Dangers ?

D/ Lieu d'arrivée

- VHF de la capitainerie.
- ETA, procédure d'arrivée.
- État de la marée, heure des écluse et/ou seuil, fenêtres d'entrée (heures).

Il existe des livres de bord qui prévoient un espace pour y inscrire un tel plan de navigation et diverses formules peuvent être trouvées dans des documents nautiques d'éditeurs privés. Il est également possible de télécharger le texte de la convention SOLAS V dans l'une ou l'autre langue de votre choix.

En guise de conclusion, il ne faut pas oublier que l'établissement d'une planification de votre navigation n'est pas qu'une réglementation de la convention SOLAS, mais qu'elle est d'usage commun et concerne pleinement le navigateur de plaisance.

Le texte de cette convention étant ouvert, je vous laisse, à la page suivante, en compagnie de vos obligations en cas de rencontre d'une situation de détresse. Qui a dit que le terme « navigation de plaisance » avait pour origine le mot « plaisir » ? D'autres affirment que c'est une « école d'humidité ». Pas si faux !

P.-A. Reymond © 2017 / R 2020

Sources :

- Convention SOLAS
- Maritime Coastguard Agency (MCA)
- RYA
- <https://www.rya.org.uk/knowledge-advice/regulations/pleasure-craft/>

SOLAS V, Règle 33

Situations de détresse : obligations et procédures

1 - Le capitaine d'un navire en mer qui est en mesure de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, une information indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage de ce fait, si possible. Cette obligation de prêter assistance s'applique quels que soient la nationalité ou le statut de telles personnes ou les circonstances dans lesquelles elles sont trouvées. Si le navire qui reçoit l'alerte de détresse est dans l'impossibilité de se porter à leur secours, ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable ni nécessaire de le faire, le capitaine doit inscrire au journal de bord la raison pour laquelle il ne se porte pas au secours des personnes en détresse et en informer le service de recherche et de sauvetage compétent en tenant compte de la recommandation de l'Organisation.

1-1. Les Gouvernements contractants doivent assurer la coordination et la coopération nécessaires pour que les capitaines de navires qui prêtent assistance en embarquant des personnes en détresse en mer soient dégagés de leurs obligations et s'écartent le moins possible de la route prévue, sans que le fait de les dégager de ces obligations en vertu de la présente règle ne compromette davantage la sauvegarde de la vie humaine en mer. Le Gouvernement contractant responsable de la région de recherche et de sauvetage dans laquelle une assistance est prêtée assume au premier chef la responsabilité de veiller à ce que cette coordination et cette coopération soient assurées, afin que les survivants secourus soient débarqués du navire qui les a recueillis et conduits en lieu sûr, compte tenu de la situation particulière et des directives élaborées par l'Organisation. Dans ces cas, les Gouvernements contractants intéressés doivent prendre les dispositions nécessaires pour que ce débarquement ait lieu dans les meilleurs délais raisonnablement possibles.

2 - Le capitaine d'un navire en détresse ou le service de recherche et de sauvetage intéressé, après avoir consulté, autant que cela puisse être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à l'alerte de détresse, a le droit de réquisitionner, parmi ces navires, celui ou ceux que le capitaine de navire en détresse ou le service de recherche et de sauvetage ou les capitaines du ou des navires ainsi réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

3 - Les capitaines des navires sont libérés de l'obligation imposé par le paragraphe 1 lorsqu'il apprennent que leurs navires n'ont pas été réquisitionnés et qu'un ou plusieurs navires autres que les leurs ont été réquisitionnés et donnent suite à la réquisition. Cette décision doit, si possible, être communiquée aux autres navires réquisitionnés et au service de recherche et de sauvetage.

4 - Le capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposé par le paragraphe 1 et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe 2, s'il est informé par les personnes en détresse ou par le service de recherche et de sauvetage ou par le capitaine d'un autre navire qui est arrivé auprès de ces personnes que le secours n'est plus nécessaire.

5 - Les dispositions de la présente règle ne portent pas atteinte à celle de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, notamment en ce qui concerne l'obligation de porter secours, imposée par l'article 11 de ladite Convention.

6 - Les capitaines des navires qui ont pris à bord des personnes en détresse en mer doivent traiter ces personnes avec humanité, compte tenu des moyens et des limites du navire.

Voyage / Passage Planning (source : RYA) Regulation 34 - Safe navigation and avoidance of dangerous situations

*1. Prior to proceeding to sea, the master shall ensure that the intended voyage has been planned using the appropriate nautical charts and nautical publications for the area concerned, taking into account the guidelines and recommendations developed by the Organization.**

2. The voyage plan shall identify a route which:

2.1. takes into account any relevant ships' routeing systems

2.2. ensures sufficient sea room for the safe passage of the ship throughout the voyage

2.3. anticipates all known navigational hazards and adverse weather conditions; and

2.4. takes into account the marine environmental protection measures that apply, and avoids, as far as possible, actions and activities which could cause damage to the environment

**Refer to the Guidelines for Voyage Planning, adopted by the Organization by Resolution A.893(21)*

The MCA Guidance Notes for this regulation state: For small vessels and pleasure-craft the degree of voyage planning will be depend upon the size of vessel, its crew and the length of the voyage. The MCA expects all mariners to make a careful assessment of any proposed voyage taking into account all dangers to navigation, weather forecasts, tidal predictions and other relevant factors including the competence of the crew.

RYA Note: Skippers should note that this regulation changes the status of passage planning on small boats from simply good practice to a requirement under UK law for vessels proceeding to sea (proceeding outside of 'categorised waters' see MSN 1837.

However, the MCA says, "Although regulation 34 only applies when proceeding to sea, small craft users should adhere to the voyage planning principles when also sailing in categorised waters".

The RYA strongly recommends that you always have a plan. This needn't be complicated but an element of planning is required for even the simplest, and shortest of journeys.

The MCA has provided further pleasure vessel specific guidance in MGN 599, paragraph 7.3.

Et n'oublions pas que la règle Solas V/19 oblige tous les navires, les « petits » surtout, doivent être équipés d'un réflecteur radar. Les navires de plus de 15 m doivent être repérables au moyen d'un réflecteur respectant les normes de l'OMI. Les navires de moins de 15 m doivent s'équiper d'un réflecteur le plus grand possible, installé le plus haut possible, selon les directives du fournisseur. Des informations supplémentaires peuvent être trouvées sur ma page y relative (27-feux+réflecteurs radar).

PAR© 2020/rév.