

4.4 : Les règles anticollision

Le RIPAM

Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer

COLREG (Anglais)

Collision Regulations



1. Généralités

2. Feux et marques

3. Règles de barre et de route

1. Généralités

Champ d'application:

Les présentes Règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer.

Responsabilités:

a) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes Règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

b) En interprétant et en appliquant les présentes Règles, on doit tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation

2. Marques et Feux

Marques : Le jour



Feux : La Nuit



Signaux sonores : Par visibilité réduite



Mouillage


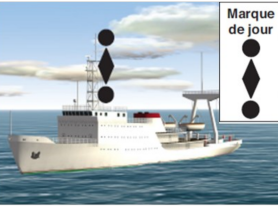
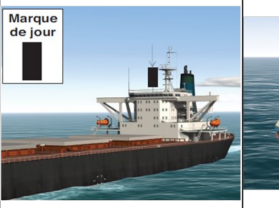
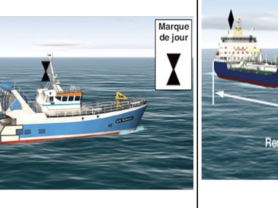
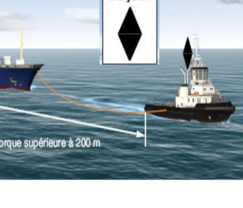
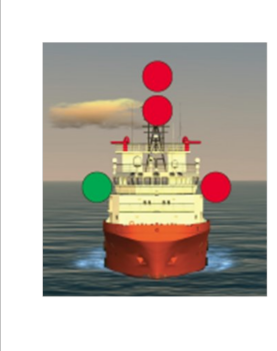
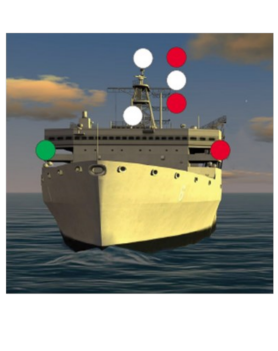


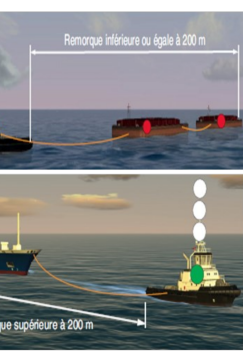


Voilier au moteur



Sans cette marque, un voilier est prioritaire sur un bateau moteur

Navires en situation particulière

Navire non maître de sa manœuvre	Navire a capacité de manœuvre restreinte	Navire handicapé par son tirant d'eau	Chalutier en action de pêche	Remorqueur et remorqué
				
				

Un navire non maître de sa manœuvre désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manœuvrer et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire

Un navire à capacité de manœuvre restreinte désigne tout navire dont la capacité à manœuvrer est limitée de par la nature de ses travaux et ne peut par conséquent pas s'écarter de la route d'un autre navire

Signaux sonores

Légende :

Type de signal sonore	Signal sonore
Signal sonore court	■
Signal sonore long	▬
Coups de cloche	🔔
Sonnerie rapide cloche	〰️

Les signaux sonores de manœuvre et d'avertissement :

Signification	Signal sonore
Je viens sur tribord	■
Je viens sur bâbord	■ ■
Je recule	■ ■ ■
Je compte vous rattraper sur votre tribord	▬ ▬ ▬ ■
Je compte vous rattraper sur votre bâbord	▬ ▬ ▬ ■ ■
Réponse affirmative du navire rattrapé	▬ ■ ▬ ■
Doutes sur les intentions d'un autre navire	■ ■ ■ ■ Au moins
Dans un virage sans visibilité	▬

Les signaux sonores par visibilité réduite (brume, brouillard...) :

Signification	Signal sonore	Fréquence du signal
Navire à moteur ayant de l'erre	▬	Toutes les 2 minutes
Navire à moteur faisant route sans erre et stoppé	▬ ▬	Toutes les 2 minutes
Navire non-maître de sa manœuvre, handicapé par son tirant d'eau, navire en train de pêcher..., à voile, au mouillage	▬ ■ ■	Toutes les 2 minutes
Navire remorqué	▬ ■ ■ ■	Toutes les 2 minutes
Navire mouillé (si navire de 100 m, ajouter un coup de gong)	🔔 〰️	Chaque minute
Navire mouillé le signal sonore porte plus	▬ ■ ■	Chaque minute
Navire échoué (si navire de 100 m, ajouter un coup de gong)	🔔 〰️ 🔔 〰️	Chaque minute
Navire pilote attirant l'attention d'un navire	■ ■ ■ ■	Chaque minute

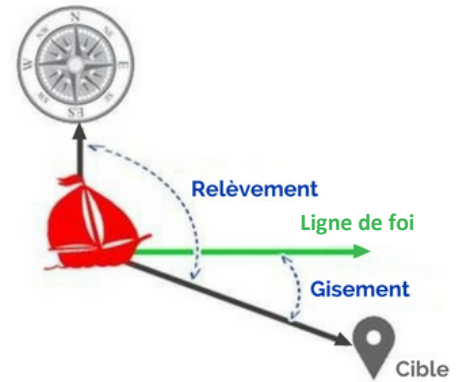
3. Règles de Barre et de Route

Le relèvement ou gisement constant

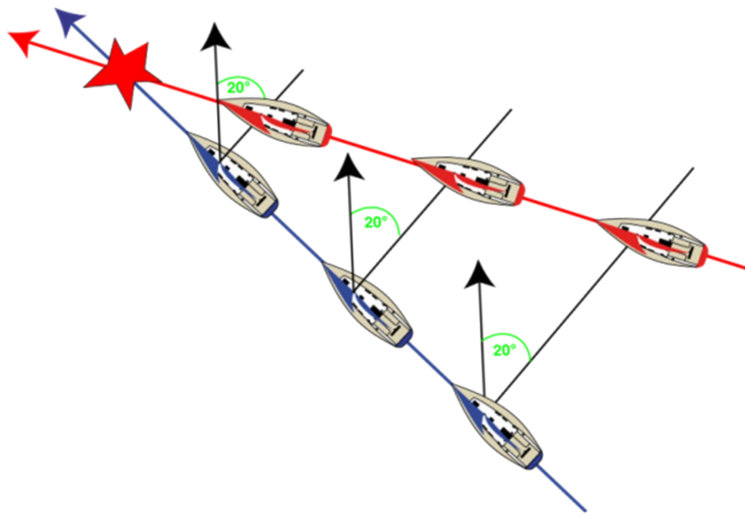
Ligne de foi : Axe du bateau

Relèvement : Angle entre le nord et le point visé.

Gisement : Angle entre la ligne de foi et le point visé






Il y a risque de collision si le relèvement ou le gisement sont constants



Conduite de navires dans toutes les conditions de visibilité

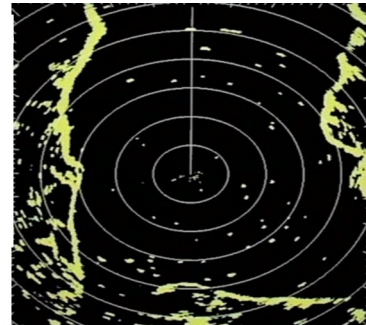
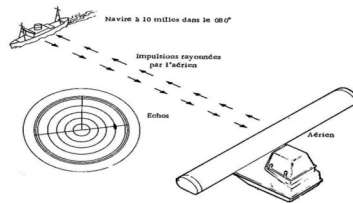
Règle 5 : La veille

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

Veille Visuelle		Veille Auditive
De Jour	De Nuit	Faible Visibilité
		

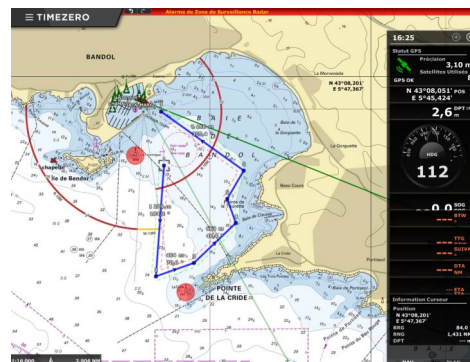
Le radar

Le radar permet d'indiquer la position d'un obstacle grâce à un gisement et un relevé de distance. Une antenne tournante va envoyer une onde et mesurer le temps de son retour.



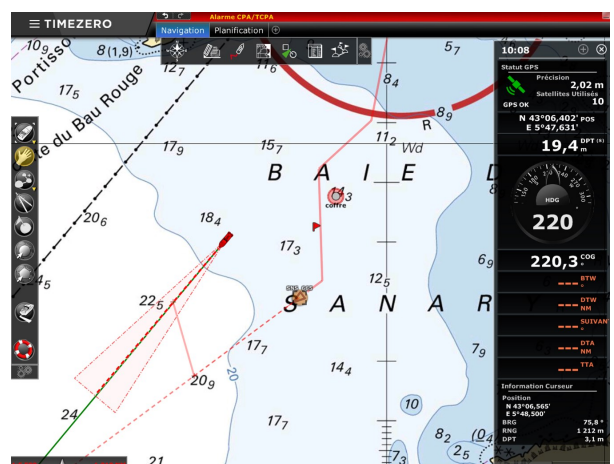
Le traceur

Le traceur va indiquer la position du navire sur une carte grâce à un GPS, il sera aussi possible de tracer par anticipation une route permettant d'éviter les obstacles



L'AIS (Automatic Identification System)

Le système d'identification automatique permet de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation. Attention seuls les navires professionnels ont pour obligation d'en posséder un. Le système étant connecté au traceur permet de voir un symbole associé à un vecteur ainsi que d'avertir en cas de route collision..



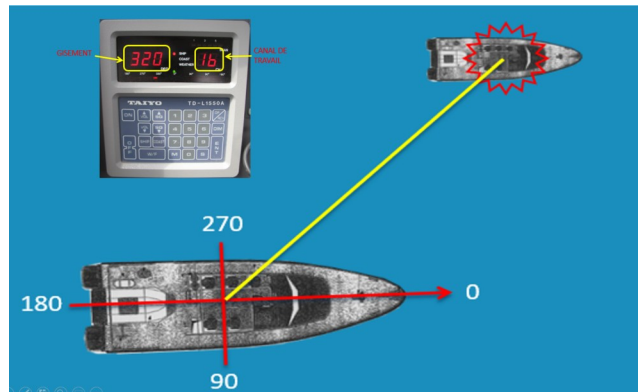
La caméra thermique

La caméra thermique permet d'avoir une vision par nuit noire.



La Gonio

La Gonio permet d'obtenir un gisement avec un navire en contact VHF.



Règle 6 — Vitesse de sécurité

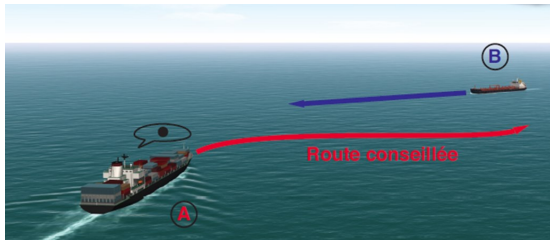
Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Règle 8 — Manœuvre pour éviter les abordages

Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar. Une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.

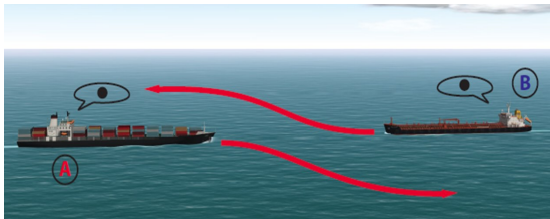
Conduite des navires en vue les uns des autres

Evitement de 2 navires non prioritaires



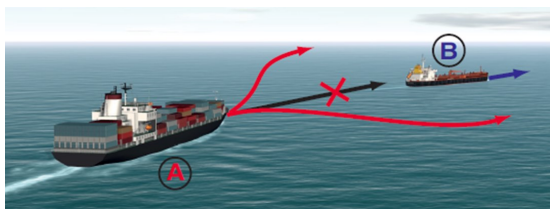
Navires dont les routes se croisent

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.



Navires qui font des routes directement opposées

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.



Navire rattrapant un autre.

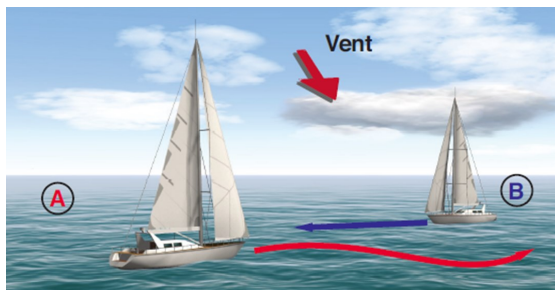
Tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier. Doit se considérer comme rattrapant tout navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, 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.

Evitement de 2 navires à voile



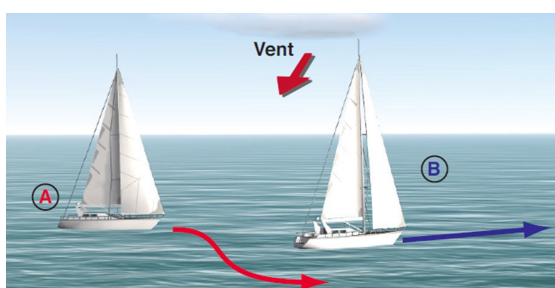
Le voilier arbore la marque conique et navigue au moteur :

Dans ces conditions le voilier est considéré comme un navire à moteur



Les navires reçoivent le vent d'un bord différent :






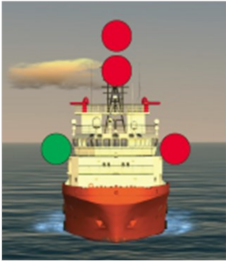
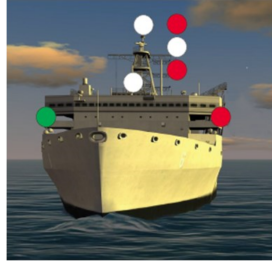

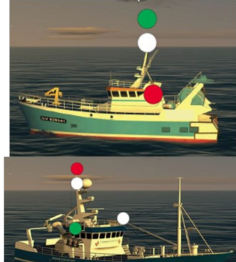

Celui qui reçoit le vent de bâbord (bâbord amure) doit s'écarter de la route de l'autre (tribord amure)



Les navires reçoivent le vent du même bord (non rattrapant) :

Celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent

Ordre de priorité

1	2	Tous Les navires sauf (1,2) doivent éviter de gêner son libre passage si possible.	3	4
Navire non maître de sa manoeuvre	Navire a capacité de manoeuvre restreinte	Navire handicapé par son tirant d'eau	Navire en train de pêcher	Navire en navigation à la voile
				
				

Exemples

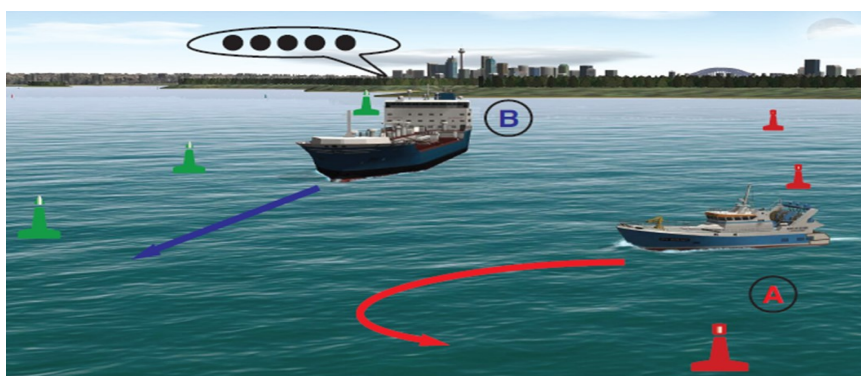
Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route :

- d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre.
- d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte
- d'un navire en train de pêcher.
- d'un navire à voile



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

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



Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile :

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.



Règle 17 — Manoeuvre du navire privilégié

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

