

REGLES DE BARRE ET DE ROUTE

1) Introduction

Le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer → RIPAM, est une édition du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine → SHOM, issue de la convention internationale de l'Organisation Maritime Internationale → OMI.

Le RIPAM édicte les règles de conduite des navires en mer (avoir à bord dès catégorie côtière), et nous en présentons les Règles de Barre et de Route suivant l'ordre adopté dans sa partie B.

On ne parle pas de « priorités », mais de situations avec risque d'abordage, les navires adoptant une attitude appropriée, en tenant compte de leurs caractéristiques et manœuvrabilité.

2) Conduite des navires dans toutes les conditions de visibilité

A) Veille et vitesse appropriée (règles 5 et 6 du RIPAM).

Tout navire doit en permanence adopter une veille visuelle et auditive appropriée. En fonction de la visibilité, du trafic, du navire, etc., il déterminera sa vitesse de sécurité.

B) Risque d'abordage (règles 7 et 8 du RIPAM).

Le problème est de déterminer si la route suivie par un navire présente ⇒ un risque d'abordage avec un autre navire, donc s'il existe un risque de collision.

Une route collision est la route suivie par un navires, ⇒ qui si aucune action n'est entreprise pour modifier cap et/ou vitesse, ➔ mène vers l'abordage avec l'autre navire.

Toute manœuvre pour éviter un abordage doit être :

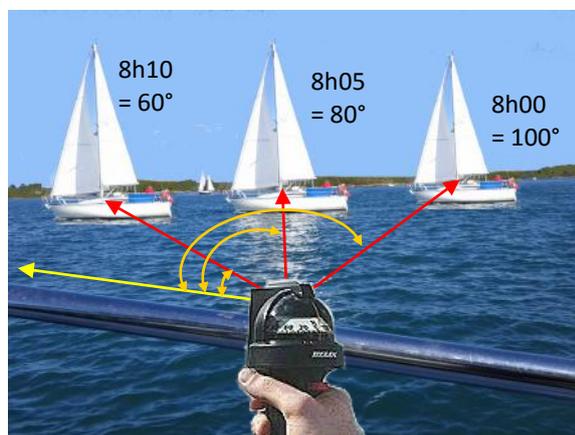
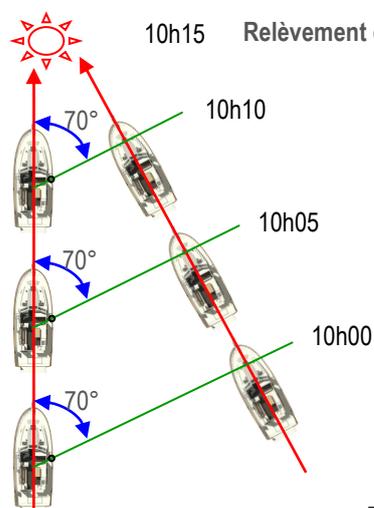
- exécutée franchement et largement à temps,
- et conformément aux bons usages maritimes

Tout changement de cap et/ou vitesse doit être suffisamment important ➔ pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe.

Comment déterminer si on fait une route collision avec risque d'abordage ?

En théorie, il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche, ne change pas de manière appréciable.

De façon plus pragmatique, le plaisancier pourra « évaluer » si le gisement est constant, avec risque de route collision, en fixant un point de son propre navire par rapport à l'autre.



Relèvement du gisement augmente ou diminue = pas de route collision

REGLES DE BARRE ET DE ROUTE

C) Dans un chenal étroit (règle 9 du RIPAM)

www.le-bateau-ecole.fr

Les navires de moins de 20 m et les voiliers ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

Un navire ne doit pas traverser le chenal, s'il gêne le passage des navires, qui ne peuvent y naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur.

Chaque navire tient sa droite dans le chenal. A l'approche d'un coude, ou d'un endroit où d'autres navires peuvent être cachés par des obstacles, la navigation doit se faire avec prudence, en apportant une vigilance particulière, et en émettant les signaux sonores appropriés réglementaires.

www.le-bateau-ecole.fr

D) Dispositif de séparation de trafic (règle 10 du RIPAM)

Le plus connu est celui qui se trouve au large de la Bretagne : le rail d'Ouessant.

Les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation de trafic doivent suivre la voie de circulation, s'écarter si possible de la ligne ou zone de séparation, s'engager ou sortir de la voie de circulation à une extrémité, sinon effectuer une manœuvre de façon à obtenir un angle aussi petit que possible par rapport à la direction générale du trafic.

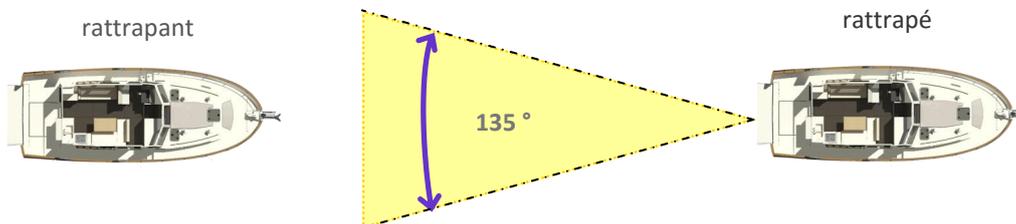
Les navires ne pouvant faire autrement que de couper le dispositif de séparation de trafic, adopteront un cap aussi perpendiculaire que possible par rapport à la direction du trafic.

Les navires de moins de 20 mètres, ceux à voile et ceux entraînés de pêcher, peuvent utiliser la zone de navigation côtière, les autres utilisant la voie de circulation appropriée, sauf à gagner ou quitter un endroit de la zone côtière, ou pour éviter un danger immédiat.

www.le-bateau-ecole.fr *Illustration à ne pas utiliser pour naviguer*

2) Conduite des navires en vue les uns des autres

A) Navire qui en rattrape un autre (règle 13 du RIPAM)



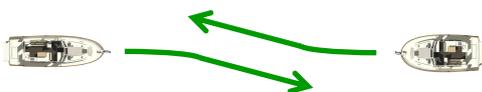
Un navire est **rattrapant** lorsqu'il :

⇒ se situe dans le secteur de visibilité de 135 ° du feu de poupe du navire **rattrapé**.

Selon la règle 13 du RIPAM, le navire rattrapant doit s'écarter de la route du navire rattrapé, jusqu'à ce qu'il soit « tout à fait paré et clair ».

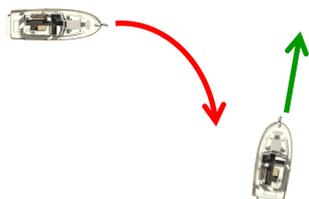
Autrement dit, le rattrapant doit s'écarter jusqu'à la fin de la manœuvre de dépassement.

B) Navires qui fond des routes directement opposées (règle 14 du RIPAM)



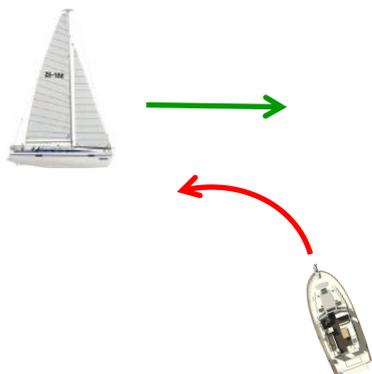
Lorsque 2 navires à *propulsion mécanique* fond des routes opposées, chacun d'eux doit venir à tribord, pour passer par bâbord l'un de l'autre.

C) Navires dont les routes se croisent (règle 15 du RIPAM)



Lorsque 2 navires à *propulsion mécanique* fond des routes qui se croisent, le navire qui voit l'autre 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.

D) Manœuvre du navire non privilégié (règle 16 du RIPAM)

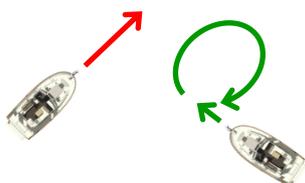


Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.

Ici, le navire à voile étant privilégié par nature par rapport au navire à moteur, verra ce dernier manœuvrer pour s'écarter de sa route.

REGLES DE BARRE ET DE ROUTE

E) Manœuvre du navire privilégié (règle 17 du RIPAM)



Le navire privilégié doit maintenir son cap et sa vitesse.
 Si pour le navire privilégié il apparait évident,
 → que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route
 ↻ n'effectue pas la manœuvre appropriée par les règles
 ➔ il peut manœuvrer afin d'éviter l'abordage.

F) Responsabilités réciproques des navires (règle 18 du RIPAM)

Hiérarchie des privilèges :

Sauf dispositions contraires (étudiées précédemment) et prévues pour :

- chenaux étroits - Séparations de trafic - Navires rattrapant

➔ un navire à propulsion mécanique faisant route doit **s'écarter de la route** de :

Rang	Marque de jour	Feux supplémentaires	Type de navire	Raison du privilège	observations
1			Non maître de sa manœuvre	Navire qui ne peut appliquer le règlement pour éviter un abordage et qui ne peut s'écarter de la route d'un autre navire : c'est typiquement le cas d'un navire en avarie de barre ou moteur.	Notez 2 feux supplémentaires (rouge/rouge) visibles sur 360 °
2			Capacité de manœuvre restreinte	Navire qui ne peut manœuvrer en raison de la nature de ses travaux : par exemple un câblieur, un dragueur, ou un baliseur.	Notez 3 feux supplémentaires (3 rouges) visibles sur 360 °
3			Handicapé par son tirant d'eau	Navire qui modifie sa route difficilement quand la profondeur d'eau est trop faible : compte tenu de l'incompressibilité des liquides, le navire est « comme sur du verglas »	Notez 3 feux supplémentaires (rouge/blanc/rouge) visibles sur 360 °
4			En action de pêche	On fera la différence entre un chalutier (vert/blanc) et un navire de pêche classique, qui par exemple traine des lignes (rouge/blanc)	Notez 2 feux supplémentaires (rouge/blanc/rouge) visibles sur 360 °
5			Voilier	Navire qui n'est propulsé que par ses voiles. Dès lors que son hélice est embrayée, il devient navire à moteur.	Une planche à voile est un voilier.

Dans le tableau ci dessus, est classé du haut vers le bas la hiérarchie des privilèges.