

# Les règles de barre et de route

*Document informatif établi*

*d'après le RIPAM révisé en 2017 ( Règlement International pour Prévenir les Abordages en mer), ainsi que Bateaux.com, Magazine du nautisme  
Merci à Chloé Lottret et JM Auzon.*

## Définitions à connaître :

**Chef de bord** : Membre d'équipage responsable de la conduite du navire, de la tenue du journal de bord lorsqu'il est exigé, du respect des règlements et de la sécurité des personnes embarquées.

**Abri** : Endroit de la côte où tout engin, embarcation ou navire et son équipage peuvent se mettre en sécurité en mouillant, atterrissant ou accostant et en repartir sans assistance. Cette notion tient compte des conditions météorologiques du moment ainsi que des caractéristiques de l'engin, de l'embarcation ou du navire

## LES FONDEMENTS DES RÈGLES DE BARRE

*1/ Les règles sont conçues pour donner le plus de facilité au navire qui à le plus de difficulté à manœuvrer.*

*2/ Le bon sens marin est à la base de ces règles et dicte le comportement.*

*On ne parle pas de priorité en bateau mais de privilège*

### Règle de barre n° 1 - Champ d'application

(extraits, pour info)

Ces règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires en mer.

Ces règles n'entravent en rien les prescriptions spéciales édictées par l'autorité compétente pour la navigation dans

- les rades,
- les ports,
- les fleuves,
- les lacs,

ou les voies de navigation intérieure attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de haute mer.

Elles n'entravent pas non plus l'application des prescriptions spéciales édictées par le Gouvernement d'un État en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position signaux lumineux ou marques à utiliser par les navires en train de pêcher et constituant une flottille de pêche. Ces feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans toute la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tous autres feux, marques ou signaux autorisés par ailleurs dans les présentes règles.

*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.*

*En interprétant et en appliquant les présentes règles, on doit tenir 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 des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes règles pour éviter un danger immédiat.*

### Règle 3 - Définitions générales

Aux fins des présentes règles, et sauf dispositions contraires résultantes du contexte :

- Le terme "navire" désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.
  - L'expression "navire à propulsion mécanique" désigne tout navire mû par une machine (comprend donc aussi un voilier avançant 'au moteur').
  - L'expression "**navire à voile**" désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.
  - L'expression "navire en train de pêcher" désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, **mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manœuvre.**
  - Le terme "hydravion" désigne tout aéronef conçu pour manœuvrer sur l'eau.
  - L'expression "navire qui n'est pas maître de sa manœuvre" désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manœuvrer conformément aux présentes Règles et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire.
  - L'expression "navire à capacité de manœuvre restreinte" désigne tout navire dont la capacité à manœuvrer conformément aux présentes Règles est limitée de par la nature de ses travaux, et qui ne peut par conséquent pas s'écarter de la route d'un autre navire.
  - Les "navires à capacité de manœuvre restreinte" comprennent, sans que cette liste soit limitative :
    - ➡ les navires en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipe-line sous-marins ou d'en assurer l'entretien ;
    - ➡ les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins ;
    - ➡ les navires en train d'effectuer un ravitaillement ou de transborder des personnes, des provisions ou une cargaison et faisant route ;
    - ➡ les navires en train d'effectuer des opérations de décollage ou d'appontage ou de récupération d'aéronefs ;
    - ➡ les navires en train d'effectuer des opérations de déminage ;
    - ➡ les navires en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route
- L'expression "Navire handicapé par son tirant d'eau" désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d'eau, de la profondeur et de la largeur disponibles des eaux navigables, peut difficilement modifier sa route.
- L'expression "faisant route" s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.
- Les termes "longueur" et "largeur" d'un navire désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.
- Deux navires ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre.
  - L'expression "visibilité réduite" désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.

- Le terme "navion" désigne un engin multimodal dont le principal mode d'exploitation est le vol à proximité de la surface sous l'effet de surface.

### Naviguer en sécurité et prévenir les risques d'abordages

Les règles de barre et de route s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité, dans des conditions de veille visuelle et auditive appropriées, et en respectant une vitesse de sécurité permettant de prévenir les risques d'abordage et de pouvoir s'arrêter sur une distance adaptée.

D'autres critères permettent de déterminer la vitesse de sécurité d'un navire :

Pour tous les navires :

- la visibilité ;
- la densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires ;
- la capacité de manœuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes ;
- 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 ;
- l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation;
- le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.

## REGLE 4 - CHAMP D'APPLICATION

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

## **REGLE 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.

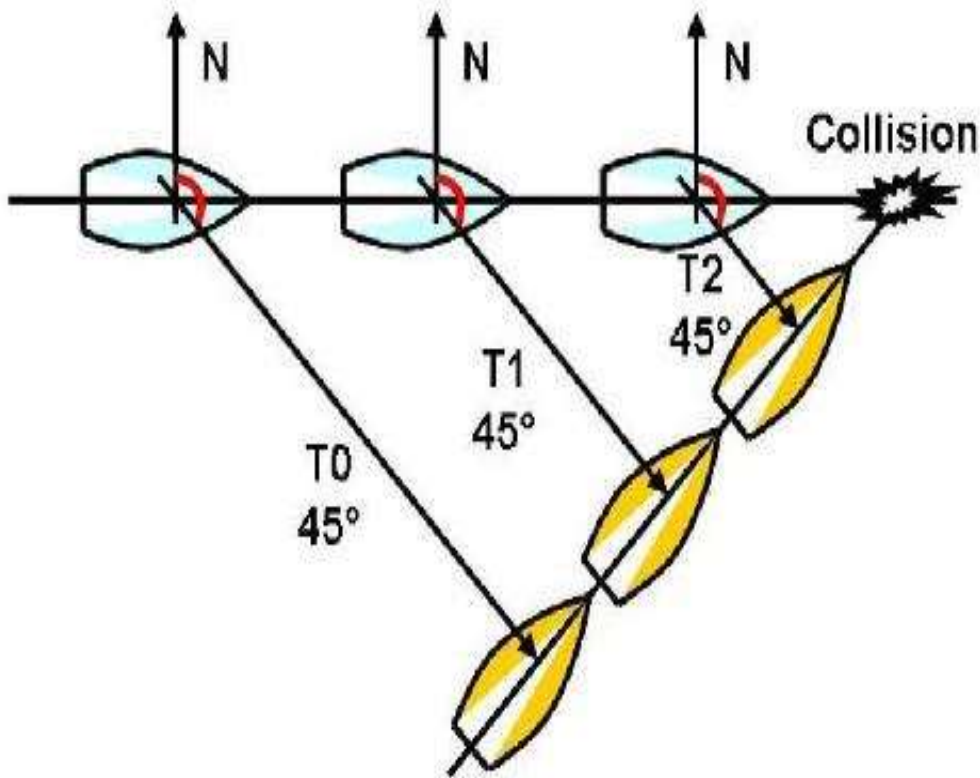
Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

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

- a) Par tous les navires :
  - i) la visibilité ;
  - ii) la densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires ;
  - iii) la capacité de manœuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes ;
  - iv) 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 ;
  - v) l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation ;
  - vi) le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.
  
- b) De plus, pour les navires qui utilisent un radar :
  - i) les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar ;
  - ii) les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar ;
  - iii) l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar ;
  - iv) 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 ;
  - v) le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar ;
  - vi) 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.

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

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.

### Protocole :

- Se placer le long du mât
- Prendre le relèvement du bateau qui croisera notre route
- Effectuer cette opération plusieurs fois dans un laps de temps relativement court
- Comparer l'évolution des caps relevés
- Ne pas modifier la route du bateau tout au long des relevés

### Observation en navigation :

- Les différents relèvements obtenus peuvent varier ou être identiques. Si les relèvements varient, les deux bateaux ne sont pas en route de collision. Par contre, si les relèvements sont identiques, les deux bateaux sont en route de collision. Il appartient alors au bateau non prioritaire de manœuvrer pour s'écarter. Toutefois, il faut toujours rester vigilant et prêt à manœuvrer même quand on est prioritaire.

Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit :

➡ être conforme aux règles énoncées dans la présente partie et, si les circonstances le permettent,

➡ être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

➡ Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, pour éviter un abordage doit être suffisamment important pour être perçu immédiatement par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar. Une succession de changement peu important est à éviter.



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,

- Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.

- 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.

- Un navire qui, en vertu de l'une quelconque des présentes règles, est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage doit, lorsque les circonstances l'exigent, manœuvrer sans tarder afin de laisser suffisamment de place à l'autre navire pour permettre son libre passage.

- Un navire qui est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage, n'est pas dispensé de cette obligation s'il s'approche de l'autre navire de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage et il doit, lorsqu'il effectue sa manœuvre, tenir compte des manœuvres qui pourraient être requises en vertu des règles de la présente partie.
- Un navire dont le passage ne doit pas être gêné reste pleinement tenu de se conformer aux règles de la présente partie lorsque les deux navires se rapprochent l'un de l'autre de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage.

#### **Cas particuliers. Règles de navigation**

La navigation dans un chenal étroit, dans une voie d'accès ou dans un dispositif de séparation de trafic nécessite des règles particulières.

## Règle 9 - Chenaux étroits

### Naviguer en sécurité dans un chenal étroit ou une voie d'accès :

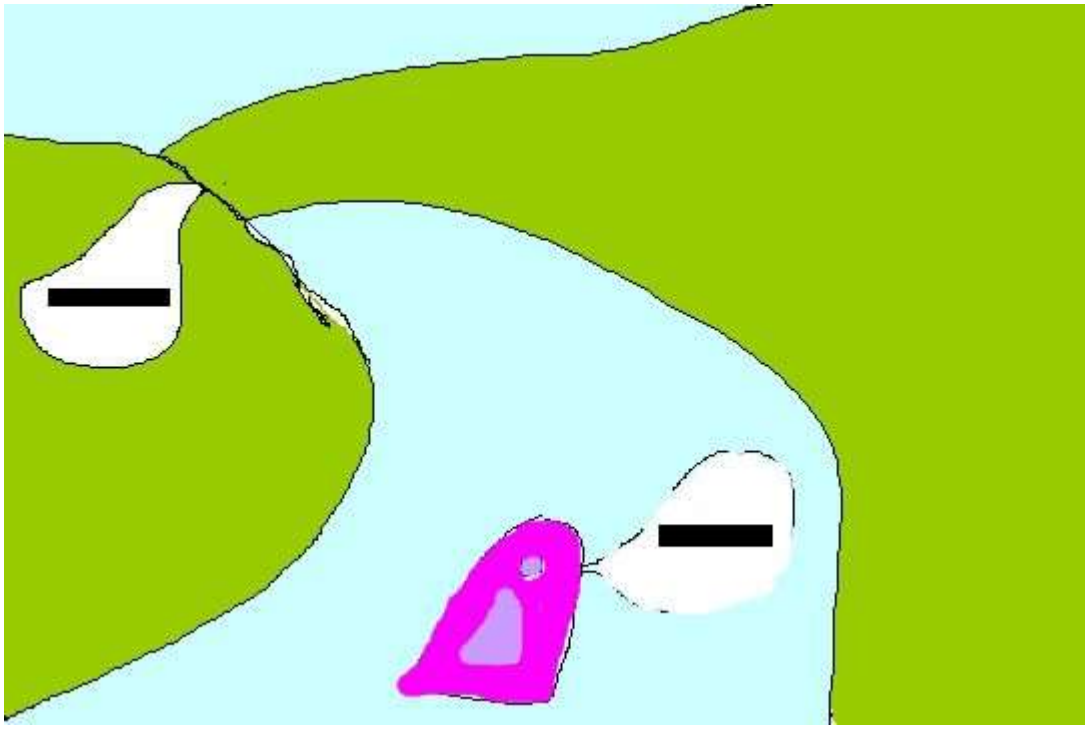
- Les navires doivent naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite d'un chenal étroit ou une voie d'accès, à condition qu'il n'y ait pas de danger.
- Les navires de moins de 20 m de long ainsi que les voiliers doivent faciliter le passage des navires obligé de naviguer, pour des raisons de sécurité, à l'intérieur d'un chenal ou d'une voie d'accès.
- Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal ou d'une voie d'accès.
- Un navire ne peut traverser un chenal étroit ou une voie d'accès que si cela ne gêne pas les navires navigant en sécurité à l'intérieur. Ces derniers peuvent utiliser un sifflet pour émettre une série rapide d'au moins 5 sons brefs s'ils doutent des intentions du navire.
- Tout navire doit éviter de mouiller dans un chenal étroit, si les circonstances le permettent.

### Dépasser dans un chenal étroit ou une voie d'accès :

- Dans un chenal étroit ou une voie d'accès, lors d'un dépassement où le navire dépassé doit manœuvrer pour faciliter ce dernier, le navire avec l'attention de dépasser doit en informer l'autre (Règle 34).
- Il doit émettre deux sons prolongés suivis d'un son bref pour dire "Je compte vous rattraper sur tribord" ou deux sons prolongés suivis de deux sons brefs pour dire : "Je compte vous rattraper sur bâbord". Enfin, le navire qui est sur le point de se faire dépasser doit indiquer son accord en émettant un son prolongé, un son bref, un son prolongé et un son bref, émis dans cet ordre. Si jamais le navire qui va être dépassé doute de la manœuvre du navire qui s'apprête à le dépasser, il peut émettre le signal de doute, une série rapide d'au moins 5 sons brefs (Règle 34). Il reste cependant dans l'obligation de respecter la règle 13.

### Informé sur sa position dans un coude :

Lors d'une navigation dans un coude ou dans un endroit situé dans un chenal étroit ou une voie d'accès, il faut faire preuve de prudence et être vigilant au cas où d'autres navires seraient cachés par des obstacles. **Dans ce cas-là, le navire doit signaler sa présence en émettant un son prolongé. Tout navire qui vient à sa rencontre doit émettre, en retour ce même son prolongé** (Règle 34).



## Règle 10 - Disposition de séparation du trafic (Rails)

La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic

### **Naviguer en sécurité dans un dispositif de séparation du trafic**

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

- suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie ;
- s'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic ;
- 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.
- Seul un navire qui coupe un dispositif ou qui s'engage dans une voie de circulation ou qui en sort peut pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation.

#### Exceptions :

en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat ou pour pêcher dans une zone de séparation :

- Les navires qui naviguent proches des extrémités d'un dispositif de séparation du trafic doivent être très vigilants.
- Les navires doivent éviter de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.
- Les navires qui n'utilisent pas un dispositif de séparation du trafic doivent s'écarter autant que possible.
- Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation.
- 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.

#### Traverser en sécurité dans un dispositif de séparation du trafic :

Les navires doivent éviter de couper les voies de circulation, mais en cas d'obligation, ils doivent suivre un cap le plus perpendiculaire à la direction générale du trafic.

#### Naviguer dans une zone de navigation côtière (dans les rails):

Les navires ne doivent pas utiliser une zone de navigation côtière lorsqu'ils peuvent en toute sécurité utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic. Seuls les navires de longueur inférieure à 20 mètres, les navires à voile et les navires en train de pêcher peuvent utiliser la zone de navigation côtière. Les autres navires peuvent utiliser une zone de navigation côtière lorsqu'ils gagnent ou quittent un port, une installation ou une structure au large, une station de pilotage ou tout autre endroit se trouvant à l'intérieur de la zone de navigation côtière, ou pour éviter un danger immédiat.

### Les cas de navires à capacité de manœuvre restreinte :

Un navire qui a une capacité de manœuvre restreinte lorsqu'il effectue une opération destinée au maintien de la sécurité de la navigation dans un dispositif de séparation du trafic est dispensé de satisfaire à la présente règle dans la mesure nécessaire pour effectuer l'opération. C'est le même cas pour un navire qui a une capacité de manœuvre restreinte et qui effectue une opération en vue de poser, de réparer ou de relever un câble sous-marin à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic.

## Règle 11 - Champ d'application

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

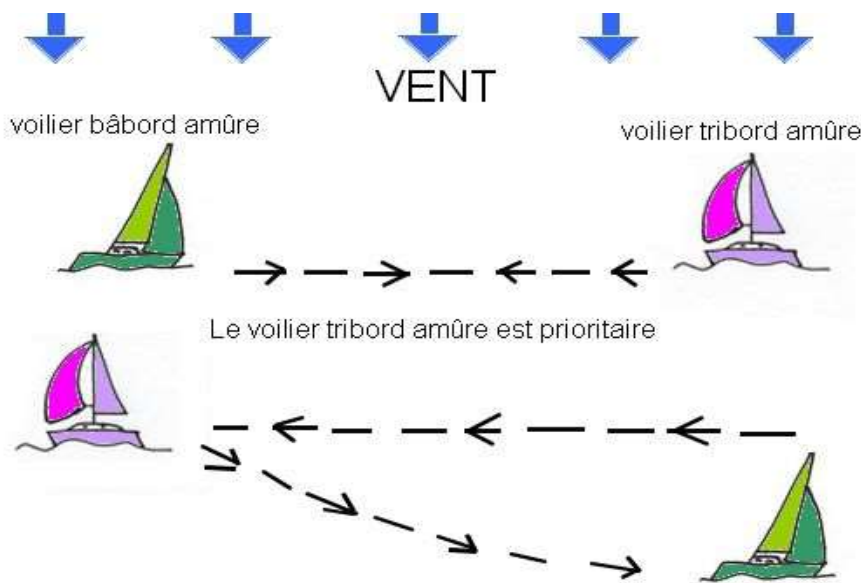
### Règles de barre et priorités

Ces règles s'appliquent aux navires qui sont en vue les uns des autres, comme le stipule la règle 11. Elles s'appliquent pour les bateaux à voile et à moteur.

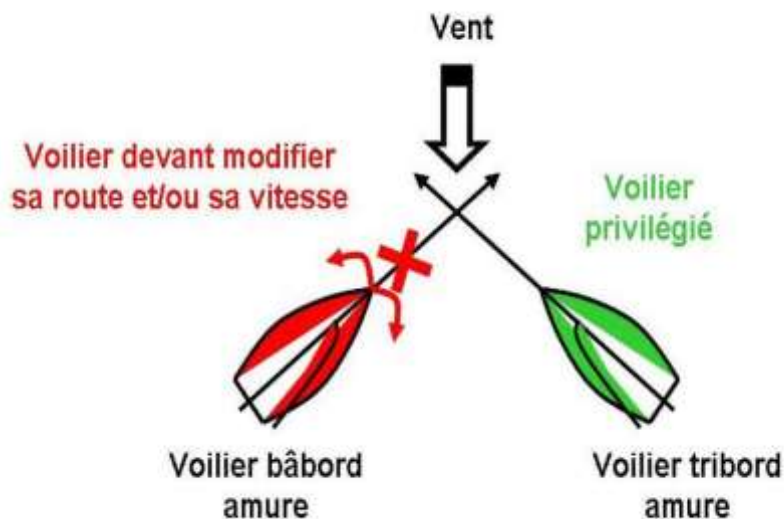
## Règle 12 - Les navires à voile

Lorsque deux navires à voile s'approchent l'un de l'autre avec un risque d'abordage, l'un des deux navires doit s'écarter de la route de l'autre. Voici la procédure :

- 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. Le voilier tribord amure est donc prioritaire (*Tribord amure, roi des mers*)

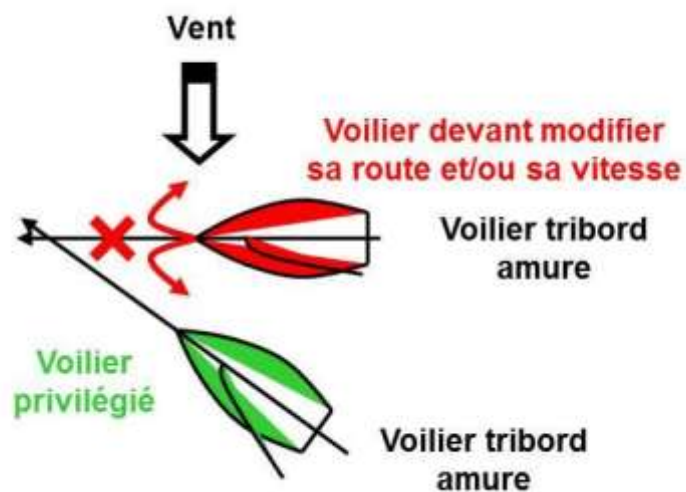
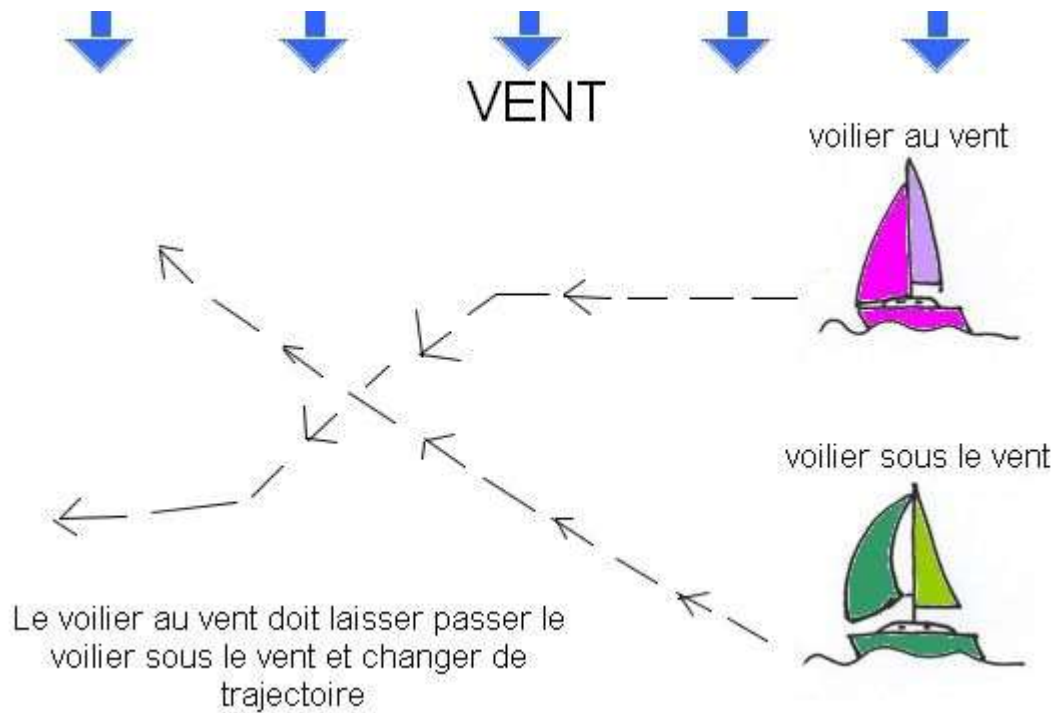


ou bien :





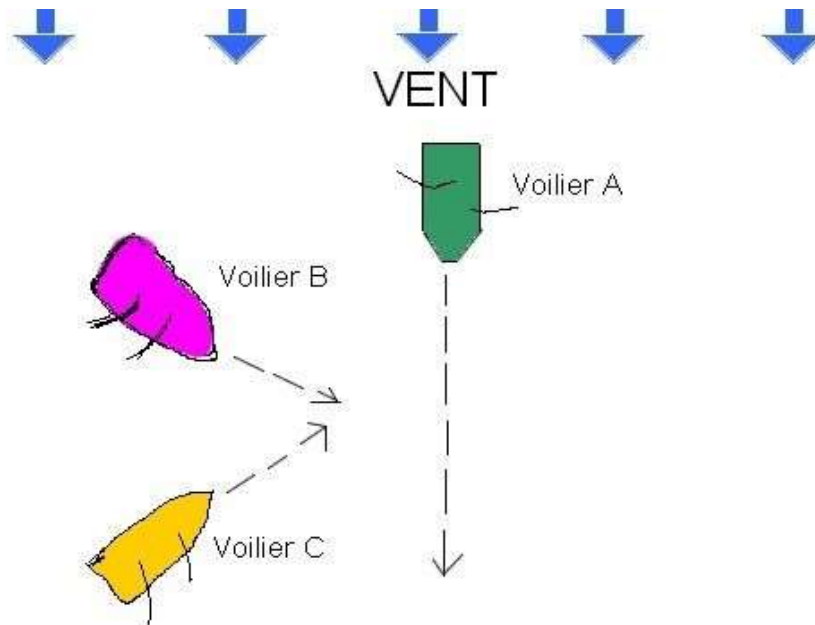
- Quand deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent.



Ou bien :

- 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.

Par exemple, les voiliers B et C, bien que tribord amure, doivent se dérouter pour le voilier A dont on ne connaît pas l'amure avec certitude, et le voilier B doit se dérouter pour le voilier C.



Aux fins d'application de la présente règle, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du 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).

### Attention !:

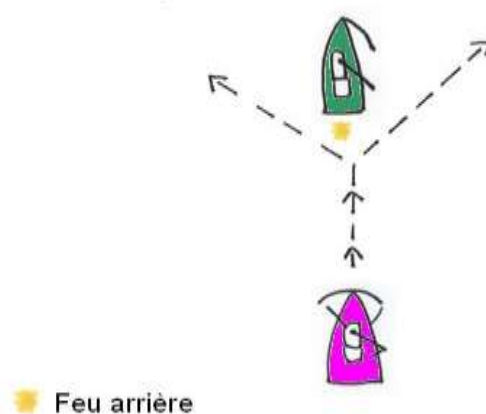
➡ Même prioritaire un voilier doit à tout moment se maintenir prêt à manœuvrer pour éviter une collision.

➡ Un voilier utilisant une propulsion mécanique est considéré comme un bateau à moteur. Dans ce cas, les règles de priorité entre bateaux à moteur s'appliquent. Le voilier doit porter un triangle pointé vers le bas.



## Règle 13 - Navire qui en rattrape un autre

- Tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier. Est considéré comme un navire rattrapant un navire qui se rapproche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, qu'il soit à voile ou à moteur. Cela veut dire que dans cette position, le navire rattrapant ne voit, de nuit, que le feu arrière du navire le précédant. S'il commence à voir ses feux de côté, il doit continuer de s'écarter et de manœuvrer. Dans le cas où le navire poursuivant n'arrive pas à déterminer s'il en rattrape un autre, il doit considérer qu'il le rattrape et manœuvrer en ce sens.

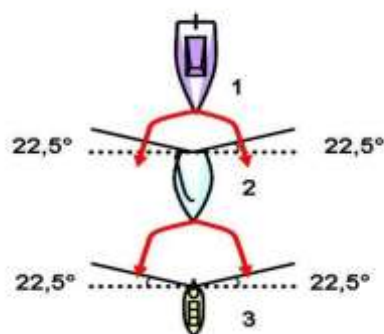


- Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne peut faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens des présentes règles ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait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

La règle du navire rattrapant s'applique entre deux bateaux de même type (bateaux à moteur ou voiliers) ou deux types différents (bateau à voile/bateau à moteur).

Le bateau rattrapant doit s'écarter du bateau rattrapé. Il peut passer à tribord ou à bâbord. Le bateau rattrapé ne doit pas gêner la manœuvre du bateau rattrapant.

La règle du navire rattrapant s'applique si le rattrapant à un angle de plus de 22,5 degré avec le tableau arrière du rattrapé.



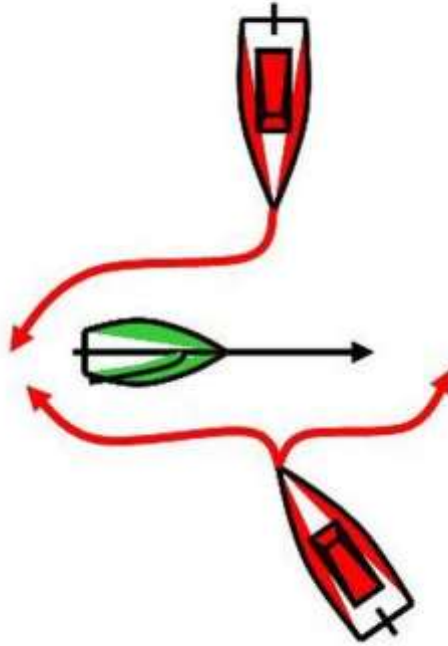
Le bateau à moteur 1 doit s'écarter du voilier 2 et le voilier ne doit pas gêner la manœuvre du bateau rattrapant.

Le voilier voulant doubler le bateau de pêche 3 est soumis à la même règle du navire rattrapant, il doit tout mettre en œuvre pour ne pas le gêner.

**Un voilier est prioritaire sur un bateau à moteur.**

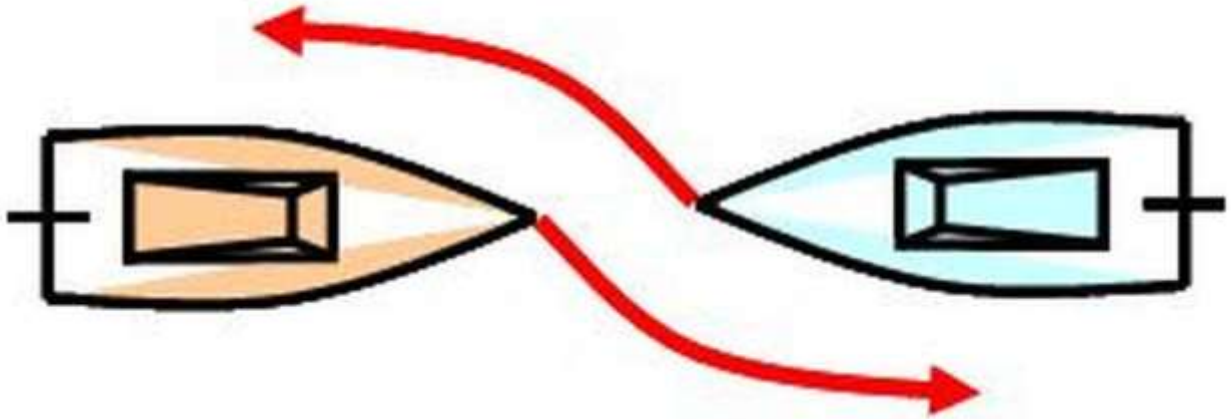
**Ce dernier doit modifier sa route et/ou sa vitesse.**

(Mais faire attention quand même...)



## Règle 14 - 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.
- Il n'y a pas de prescription pour les navires à voile mais cette règle peut être



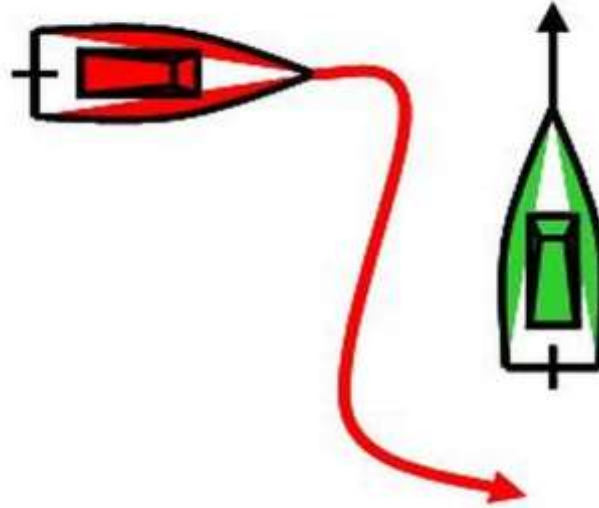
appliquée. Ou non.,,

- Cette situation se présente lorsque qu'un navire en voit un autre devant lui ou pratiquement devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de mât 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.

Dans le cas où un navire ne peut déterminer si cette situation existe, il doit considérer qu'elle est effective et manœuvrer en conséquence.

### Règle 15 - Navires qui 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.



Nota : priorité à droite...

- Il n'y a pas de prescription pour les navires à voile mais cette règle peut être appliquée. Ou non...

### 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.
- Lorsqu'un navire est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire (le navire privilégié) doit maintenir son cap et sa vitesse.
- 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.
- 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.
- 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 et qui ne manœuvre pas pour éviter l'abordage, ne doit pas, si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.
- 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 17 - Manœuvre du navire privilégié

- a) i) 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 ;
- ii) 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.

## Priorité des navires et navigation sans visibilité

### Règle 18 - Responsabilité réciproque des navires

À l'exception des cas vus dans les règles 9, 10 et 13 un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route :

- d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
- d'un navire à capacité de manœuvre restreinte ;
- d'un navire en train de pêcher ;
- d'un voilier.

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

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

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

- d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
- d'un navire à capacité de manœuvre restreinte.

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 : trois feux rouges superposés placés sur l'endroit le plus visible et visibles sur tout l'horizon ou une marque cylindrique.

## Règle 19 : Conduire des navires par visibilité réduite

Cette règle s'applique aux navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent dans ou à proximité de zones à visibilité réduite.

**Tout navire doit respecter une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances et aux conditions de visibilité réduite.** Les navires à propulsion mécanique doivent être prêts à manœuvrer immédiatement. Un navire qui détecte la présence d'un autre navire au radar doit déterminer s'il y a un risque de rapprochement très serré voir d'abordage. Si c'est le cas il doit prendre toutes les mesures pour éviter cette situation et s'il doit changer de cap, il doit éviter, si possible :

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

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 une extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

a) Un **navire à voile** qui fait route doit montrer :

i) des feux de côté ;

ii) un feu de poupe.

b) À bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 20 mètres, les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.

c) En plus des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, un navire à voile faisant route peut montrer, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont le plus apparents, des feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert. Toutefois, ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal autorisé par le paragraphe b) de la présente règle.

d) i) Un navire à voile de longueur inférieure à 7 mètres doit, si possible, montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc ;

ii) un navire à l'aviron peut montrer les feux prescrits par la présente règle pour les navires à voile mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.

e) Un navire qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, une marque de forme conique, la pointe en bas.