

Règles de base pour prévenir des abordages en mer

D'après le :

**Règlement International pour Prévenir
les Abordages en Mer de 1972**

Vincent Gastineau

PARTIE A – GENERALITES

Règle numéro 1

Champ d'application

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

- b. Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application de prescriptions spéciales édictées par l'autorité compétente au sujet de la navigation dans les rades, les ports, sur les fleuves, les lacs ou les voies de navigation intérieure attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer. Toutefois, ces prescriptions spéciales doivent être conformes d'aussi près que possible aux présentes Règles.

- c. Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application des prescriptions spéciales édictées par le Gouvernement d'un Etat 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.

- d. L'Organisation peut adopter les dispositifs de séparation du trafic aux fins des présentes Règles.

- e. Toutes les fois qu'un Gouvernement considère qu'un navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'une quelconque des présentes Règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux et marques, ainsi que l'implantation et les caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, ce navire doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques, ainsi qu'à l'implantation et aux caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, qui, de l'avis du

Gouvernement intéressé, permettent dans ces cas de se conformer d'aussi près que possible aux présentes Règles.

Règle numéro 2

Responsabilité

- 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 des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes Règles pour éviter un danger immédiat.

Règle numéro 3

Définitions générales

Aux fins des présentes Règles, sauf dispositions contraires résultant du contexte :

- a. Le terme *navire* désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les avions et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

- b. L'expression *navire à propulsion mécanique* désigne tout navire mû par une machine.

- c. 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.

- d. 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.

- e. Le terme *hydravion* désigne tout aéronef conçu pour manœuvrer sur l'eau.

- f. 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.

- g. 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 :

- I. les navires en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipeline sous-marins ou d'en assurer l'entretien ;

 - II. les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins ;

 - III. les navires en train d'effectuer un ravitaillement ou de transborder des personnes, des provisions ou une cargaison et faisant route ;

 - IV. les navires en train d'effectuer des opérations de décollage ou d'appontage ou de récupération d'aéronefs ;

 - V. les navires en train d'effectuer des opérations de déminage ;

 - VI. les navires en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqué et à sa remorque de modifier leur route.
- h. 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.

 - i. L'expression *faisant route* s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

- j. Les termes *longueur* et *largeur* d'un navire désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.

- k. 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. 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.