

Règlement sur les abordages

CRC, Vol. XV, c. 1416

Règle 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 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 manoeuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manoeuvre.
- e) Le terme «hydravion» désigne tout aéronef conçu pour manoeuvrer sur l'eau.
- f) L'expression «navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre» désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manoeuvrer 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 manoeuvre restreinte» désigne tout navire dont la capacité à manoeuvrer 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.

L'expression «les navires à capacité de manoeuvre restreinte» comprennent, sans que cette liste soit limitative:

(i) 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;

(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 remorqueur 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 et 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.

Règle 8

Manoeuvre pour éviter les abordages

a) Toute manoeuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

b) 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.

c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manoeuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manoeuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.

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

e) 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.

f) (i) 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, manoeuvrer sans tarder afin de laisser suffisamment de place à l'autre navire pour permettre son libre passage.

(ii) 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 manoeuvre, tenir dûment compte des manoeuvres qui pourraient être requises en vertu des règles de la présente partie.

(iii) 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.