

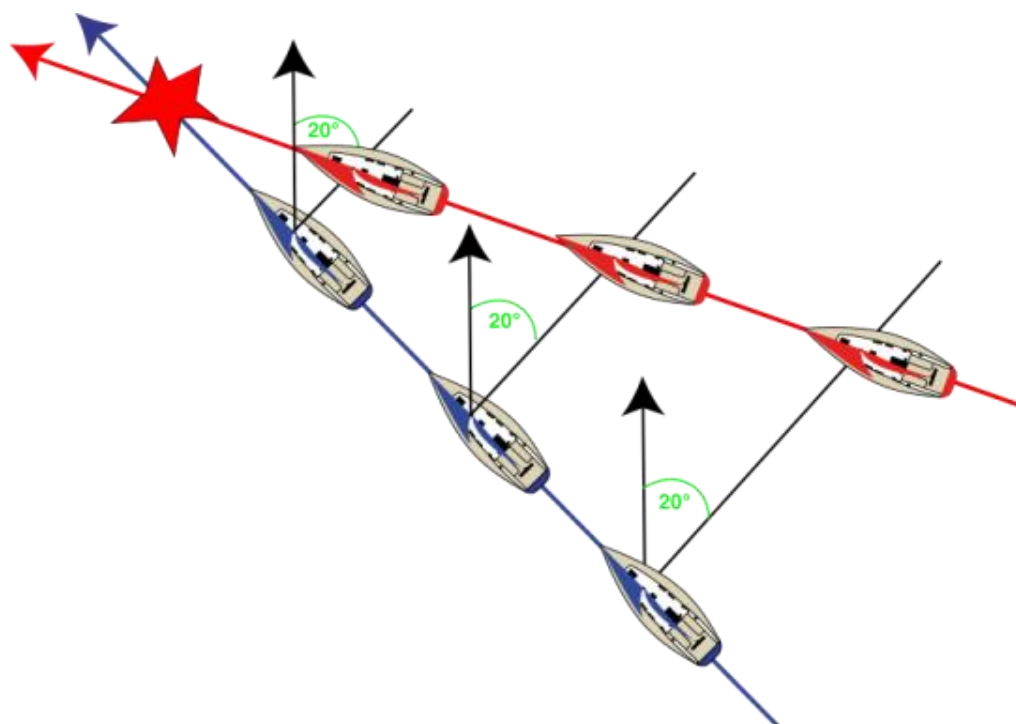
Le RIPAM (Règlement International Pour Prévenir les Abordages en Mer), régit les règles de priorités. Doits et devoirs sont donc le lot de chaque navigateur qu'il soit plaisancier ou professionnel. En cas d'abordage, ce sont ces règles qui seront la source en ce qui concerne la recherche de la responsabilité de chacun.

Etre prioritaire ne donne pas tous les droits. En effet le RIPAM précise : même prioritaire un navire doit tout mettre en œuvre pour éviter la collision. Ainsi, un défaut de veille par exemple peut se retourner contre un bateau prioritaire. Le sens marin, la courtoisie, peuvent amener un bateau prioritaire à manœuvrer si la manœuvre est plus aisée pour lui. Dans tous les cas, ne laissons rien au hasard en optant pour un choix intelligent et responsable.

Comment évaluer les risques de collision :

Le compas de relèvement, qu'il est prudent d'avoir à portée de la main, est l'outil essentiel. Observant un bateau qui se rapproche de vous, vous relevez son gisement, périodiquement. Si ces relèvements successifs ne varient peu ou pas le risque de collision est avéré.

Les relèvements constants



Le bateau bleu à l'aide du compas obtient un relèvement constant à 20° avec le bateau rouge. Le risque d'abordage est certain si les deux voiliers continuent sur le même cap

Les 4 règles de priorités fondamentales

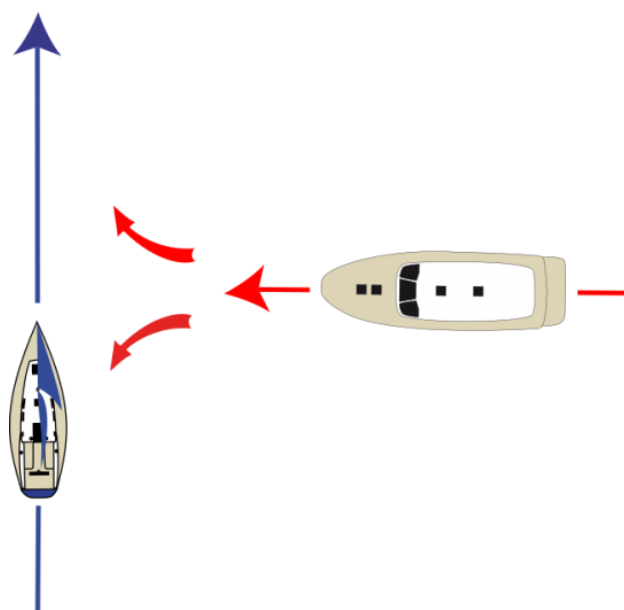
Chacun d'entre nous doit absolument connaître ces quatre règles et d'identifier sa propre situation et celle des autres navires.

1 - Un voilier est prioritaire sur un bateau à moteur

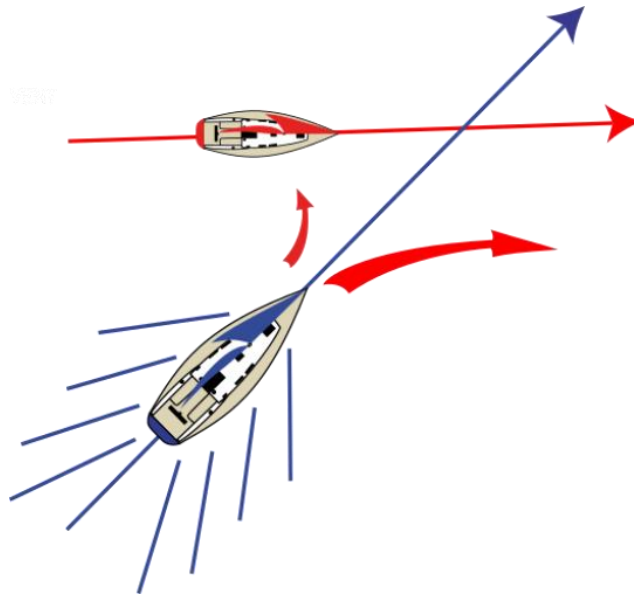
Quelques soient les tailles respectives des navires un voilier faisant route à la voile est prioritaire sur un bateau à moteur. Bien sûr il y a des exceptions à cette règle de base : un bateau à capacité de manœuvre restreinte comme un remorqueur au travail, ou un bateau de pêche en action de pêche, sont prioritaires, ainsi que dans les zones de séparation du trafic (les fameuses DST).

Quoiqu'il en soit, le bon sens d'Henri Verneuil, « Quand les types de 130 kilos disent certaines choses, ceux de 60 kilos les écoutent », rapportée au monde de la navigation par Olivier de Kersauson devient : « quand un cachalot de 45 tonnes vient de tribord, il est prioritaire. À bien y penser, quand il vient de bâbord aussi.

Ne sous-estimons pas le temps de manœuvre d'un navire à moteur, un tanker lancé à 20 nds met plusieurs minutes à rectifier sa route. Par ailleurs, partez plutôt du principe qu'à la passerelle ou au radar, personne ne vous a vu.



2 - Un navire rattrapant un autre doit éviter la collision en s'écartant



Le bateau bleu qui rattrape le rouge doit manœuvrer pour éviter la collision.

C'est la règle 13 qui s'applique. Qu'il s'agisse d'un voilier ou d'un bateau à moteur naviguant plus vite qu'un autre, c'est toujours le plus rapide qui doit assurer la manœuvre d'évitement.

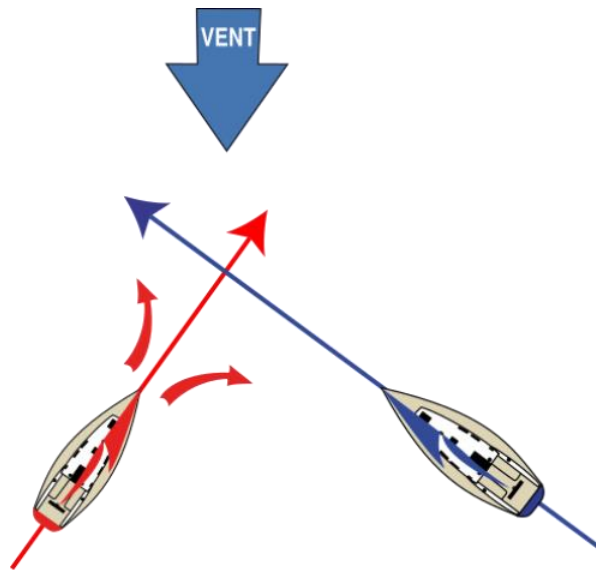
Si vous êtes le navire rattrapant, veillez à suffisamment vous éloigner pour ne pas importuner le plus lent. D'autant plus, si c'est un petit voilier naviguant à 5 nds, dépassé par une vedette à moteur lancé à 20nds. Du savoir-vivre en mer.

Si vous êtes le navire rattrapé, tout en surveillant la manœuvre du rattrapant, conservez votre cap et votre vitesse pour éviter de surprendre.

3 - Un voilier tribord amure est prioritaire sur un voilier bâbord amure

C'est la fameuse règle 12 du RIPAM. Lorsque deux voiliers suivent une route de collision, le bon réflexe est de déterminer les amures auxquelles navigue chacun des bateaux. C'est-à-dire définir de quels côtés les voiliers reçoivent le vent.

Naviguant tribord amure - le vent venant de tribord - le voilier est prioritaire. Recevant le vent par bâbord, le navire navigant bâbord amure doit manœuvrer pour éviter l'abordage.

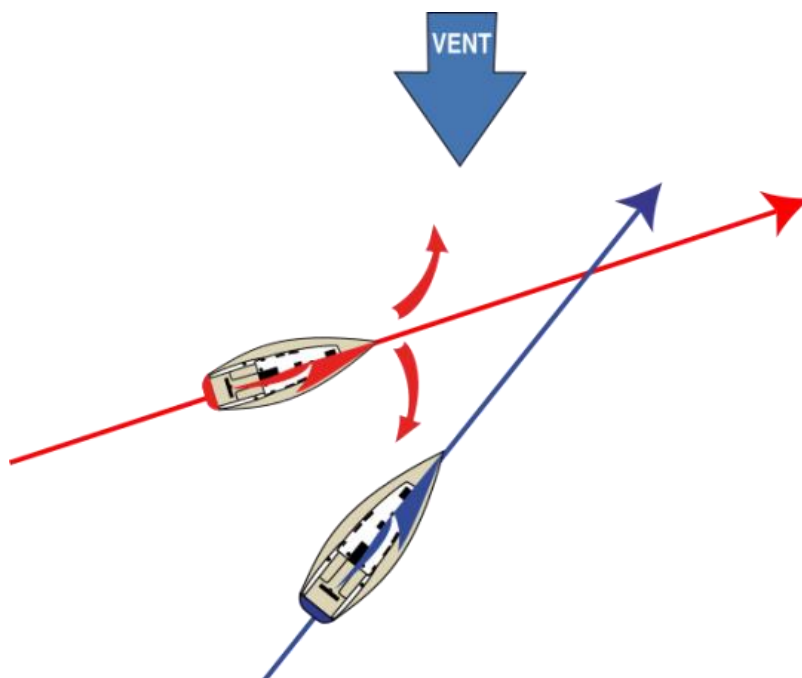


Naviguant bâbord amure, vous devrez donc veiller attentivement, du côté sous votre vent, pour vous assurer de ne pas être en route de collision avec un autre voilier.

A l'inverse si vous naviguez tribord amure, et en dépit de l'adage « tribord amure, roi des mers », ne vous exemptez pas d'une prudente vigilance.

4 – Voiliers navigant sur la même amure

C'est encore la règle 12 qui fait référence. Lorsque 2 voiliers naviguent sur une amure identique, bâbord ou tribord, c'est le voilier sous le vent, celui qui fait la route la plus serrée au vent, qui a la priorité. L'autre voilier devra lofer voire virer de bord, abattre s'il en a la place pour passer derrière.



Attention, le spi n'octroie pas de droit

Un voilier sous spi n'est pas considéré comme étant en capacité de manœuvre restreinte par le RIPAM. Il devra donc se conformer aux règles et éventuellement affaler le spi pour éviter une collision. Encore une fois, faisons preuve de courtoisie et de bon sens en cédant, si c'est possible, la priorité aux vaillants équipages naviguant sous spi.

Signaux sonores

Souvent, nous sommes concernés dans le chenal des Sables, à la manœuvre de cargos. Il est donc utile, pour notre sérénité, de connaître leurs signaux sonores afin de manœuvrer de façon pertinente. Ne soyez pas impressionné par la puissance de la corne, et par la durée du signal. Un coup court c'est une seconde, un coup long c'est, quatre à six secondes; c'est long, c'est puissant, mais ce n'est pas l'expression d'une engueulade!

Un coup court : « **Je viens sur tribord** » ...

Deux coups courts : « **Je viens sur bâbord** » ...

Notez la similitude avec le balisage international : balises tribords numérotées d'un chiffre impair, balises bâbords numérotées d'un chiffre pair.

Trois coups courts : « **Je bats en arrière** » ...

Cinq coups courts : « **Je ne comprends pas votre manœuvre** »

Il peut arriver qu'un tanker rattrapant doive vous dépasser, il vous signalera donc son intention :

Deux coups longs, un coup court : « **je compte vous doubler par tribord** » 

Deux coups longs, deux coups courts : « **Je compte vous doubler par bâbord** » 

JJB

En complément de cet article vous pouvez voir en cliquant [sur ce lien](#) un exemple de refus de priorité durant une régates. Bonne vidéo...