

11 Règlement sur les abordages

NOTA

Le *Règlement sur les abordages* correspond au *Règlement international de 1972, pour prévenir les abordages en mer*, accompagné des modifications canadiennes. Le *Règlement sur les abordages* est modifié de temps à autre en vue de faire appliquer les modifications internationales et canadiennes au besoin on peut consulter le règlement sur le site Internet de Transports Canada au <http://www.tc.gc.ca> ou <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/>.

1 Règles et dispositions spéciales de nature locale

- 1.1 Le cas échéant, des règles ou des dispositions spéciales sont présentées sous forme de MODIFICATIONS CANADIENNES et suivent immédiatement la règle internationale appropriée à laquelle elles s'appliquent.
- 1.2 On peut trouver d'autres dispositions régissant la conduite pendant la navigation en eaux canadiennes dans les règlements suivants :
 - .1 Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*,
 - .2 Le *Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit*,
 - .3 Le *Règlement sur le mouillage de navires et*
 - .4 Des *règlements spéciaux pris par les administrations portuaires*.

2 Engin sans tirant d'eau

- 2.1 Des bâtiments sans tirant d'eau, notamment des aéroglisseurs, peuvent se rencontrer dans toutes les eaux.
- 2.2 Lorsqu'ils font route à grande vitesse, les aéroglisseurs sont très manœuvrables et ne produisent qu'un faible sillage. Lorsqu'ils sont exploités sans tirant d'eau, à grande vitesse, ils sont susceptibles d'effectuer de rapides changements de route et n'ont besoin que d'une courte distance pour stopper. Inversement lorsqu'ils manœuvrent à de relativement faibles vitesses semblables à celle d'un navire conventionnel, ils gouvernent difficilement et produisent une houache considérable.
- 2.3 Actuellement, tous les aéroglisseurs exploités dans les eaux canadiennes sont entièrement amphibies et sont propulsés et gouvernés par des hélices hors de l'eau, des gouvernails et des conduits d'air contrôlables. N'ayant pratiquement aucun contact avec la surface au-dessus de laquelle ils se déplacent, ils ne forment aucune houache lorsqu'ils naviguent à grande vitesse, mais s'ils ont le vent de travers ou opèrent une giration, ils présentent des angles de dérive ou d'embarquée très importants. L'orientation de leurs avants et l'aspect de leurs feux de navigation qui sont identiques à ceux d'un navire conventionnel de taille semblable, peuvent très bien ne pas donner une véritable indication de la direction dans laquelle ils se déplacent. Pour ce faire, tous les aéroglisseurs, lorsqu'ils sont exploités sans tirant d'eau, doivent montrer un feu à éclats de couleur jaune, d'un rythme de 120 éclats ou plus par minute, visible sur tout l'horizon.
- 2.4 Les navigateurs à bord de navires conventionnels se trouvant dans les parages d'un aéroglisseur, devront s'assurer de sa route vraie lorsqu'ils auront à évaluer des situations apparentes d'abordage et devront prendre des mesures pour les éviter.
- 2.5 Étant donné que les aéroglisseurs sont très bruyants, il se peut que les signaux émis par d'autres navires ne soient pas entendus par la personne en charge de la conduite de l'aéroglisseur.
- 2.6 Étant donné que les aéroglisseurs peuvent être exploités avec un tirant d'eau nul, ils naviguent fréquemment en dehors des chenaux maritimes normaux. À moins qu'ils ne fassent ou ne hissent des signaux de détresse, vous n'avez pas à les mettre en garde, à les signaler ou à les suivre.
- 2.7 En dehors des règlements sur les abordages, les aéroglisseurs amphibies, relevant du Canada, n'ont généralement pas à respecter les règlements pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada 2001(CSA2001)*.

Les autres moyens de s'assurer qu'il existe un niveau de sécurité au moins équivalent à celui exigé de la part d'un navire conventionnel, effectuant des opérations semblables, sont régis par la *Loi sur l'Aéronautique*, conformément au recueil de règles de sécurité de l'OMI, applicables aux engins à portance dynamique.

4 Signaux de dragage et de travaux sous-marins

- 4.1 Les navires effectuant des dragages ou des travaux sous-marins doivent, lorsque leur capacité de manœuvre est restreinte, montrer les feux et les marques visés à la règle 27 (b) et (d).
- 4.2 Une reproduction rigide du pavillon "A" du *Code international de signaux*, est un autre moyen acceptable d'aborder les marques prescrites à la règle 27(d). Cette disposition ne s'applique qu'aux petits bâtiments à capacité de manœuvre restreinte et participant à des opérations de plongée sous-marine. Les bâtiments effectuant des opérations de dragage ou des travaux sous-marins autres que des plongées sous-marines, ne sont pas autorisés à utiliser ce signal.
- 4.3 Cette reproduction rigide doit être arborée à bord du bâtiment de façon qu'elle soit visible sur tout l'horizon et elle doit avoir une hauteur minimale de 1 mètre pour être sûr que les navigateurs se trouvant dans les parages, pourraient la voir clairement et prendre les mesures appropriées.
- 4.4 Dans les eaux où des petits bâtiments exercent fréquemment leurs activités, les navigateurs verront souvent hissé sur des flotteurs ou des bouées, le pavillon "SCAPHANDRIER EN PLONGÉE". Le pavillon est rouge et comporte une bande diagonale blanche allant du haut du guindant jusqu'au bas du battant et il désigne une zone où des opérations de plongée sous-marine autonome ou autres activités sous-marine sont en cours. Les navires devront se tenir à distance et faire route à vitesse réduites.
- 4.5 Malgré son usage général, le pavillon " Scaphandrier en plongée " n'est pas un substitut du pavillon "a" exigé par le présent règlement.

5 Emploi inconvenant en mer de projecteurs et de lamparos

- 5.1 Des navigateurs naviguant dans les eaux côtières ont souvent signalé des cas d'utilisation inconvenant de projecteurs et de lamparos. Ces rapports sont transmis le plus souvent par des navigateurs qui empruntent les passages intérieurs de la Colombie-Britannique.
- 5.2 L'emploi inapproprié de ces feux pourrait compromettre la sécurité de la navigation et être considéré comme une infraction au *Règlement sur les abordages* du fait que l'éclat aveuglant de ces feux peut :
 - .1 gêner la vision nocturne des navigateurs se trouvant dans les parages et empêcher d'assurer une veille appropriée - règles 5 et 20(b) ,
 - .2 masquer les feux de navigation du navire qui emploie ces projecteurs ou lamparos, ce qui rend impossible pour les autres navigateurs la détermination de son cap et de son type d'activité - règle 20 (gêner la détermination du caractère distinctif des feux de navigation), et
 - .3 rendre la tâche difficile pour les navigateurs qui veulent identifier des aides à la navigation et leurs positions géographiques, dans le voisinage du navire qui emploie ces feux - règle 36 (être confondu avec toute autre aide à la navigation ou gêner un autre navire).
- 5.3 À plusieurs reprises, des navires équipés de lamparos à vapeur de sodium ont été pris par erreur et signalés comme étant des navires en feu. À la suite de ces rapports, le Centre de coordination de sauvetage (CCS) ou le Centre secondaire de sauvetage maritime (CSSM) a été alerté et des unités de sauvetage ont été dépêchées en réponse à une fausse alerte. L'usage de ces lamparos sera susceptible de réduire le niveau de vigilance d'autres navigateurs ce qui pourrait avoir pour conséquence qu'une véritable situation de détresse ne soit pas signalée. Les lamparos à vapeur de sodium peuvent aussi être pris à tort pour "des flammes à bord d'un navire (comme un baril de goudron ou un baril d'huile en feu, etc.)" ce qui est un signal de détresse prescrit par le *Règlement sur les abordages* annexe IV.
- 5.4 Par conséquent, les navigateurs sont avisés que lorsqu'ils font usage de tout type de projecteurs ou lamparos, ils doivent s'assurer que ceux-ci sont convenablement orientés et masqués, de façon qu'en toutes circonstances ces feux ne puissent gêner un autre bâtiment ou être visibles au-delà des abords immédiats du navire ou être faussement interprétés.
- 5.5 Le présent Avis n'interdit pas à un navire l'utilisation d'un feu à condition qu'il ne puisse être confondu avec les feux prescrits au *Règlement sur les abordages* ou n'empêche pas d'exercer une veille satisfaisante. De même, tout navire peut être équipé ou avoir à bord un projecteur ou un lamparo à condition qu'il soit utilisé de façon à ne pas gêner un autre navire.

- 5.6 Il est rappelé aux exploitants de petites embarcations que l'affaiblissement de l'acuité visuelle nocturne peut se prolonger durant plusieurs minutes, même si le projecteur a été éteint. Les personnes ayant en charge la conduite de ces embarcations, utilisant des projecteurs au cours de recherches et d'identifications, devraient réduire leur vitesse, de façon à ce que des mesures, destinées à éviter les abordages, puissent être prises dans les limites du champ de vision du projecteur. Une fois le projecteur éteint, la vitesse de l'embarcation ne devra pas être augmentée, tant que l'acuité visuelle nocturne de la personne en charge de l'embarcation, n'aura pas été totalement recouverte.

6 Marques et feux spéciaux

- 6.1 Les feux et marques visés à ce paragraphe ne sont pas exigés par le *Règlement sur les abordages*, toutefois, les navigateurs doivent connaître leur existence et leur utilité.

6.2 Signal de nuit pour les navires demandant la libre pratique

Le *Code international de signaux*, stipule qu'un navire demandant LA LIBRE PRATIQUE peut montrer de nuit, là où ils sont le plus visibles, disposés verticalement, un feu rouge au-dessus d'un feu blanc, distants d'environ 2.0 m l'un de l'autre, visibles sur tout l'horizon. Ces feux ne doivent être montrés qu'aux abords d'un port.

6.3 Embarcations utilisées pour l'entretien des aides à la navigation

- .1 Des petites embarcations munies de moteurs hors-bords sont utilisées pour l'entretien des aides à la navigation dans la région située entre Grondines-Est et Sarnia. Ces embarcations ont une coque rouge et sont marquées bien en évidence "GCC".
- .2 Les navigateurs sont priés de faire route à une vitesse de sécurité en passant près des bouées où les embarcations sont en train d'effectuer des travaux.

6.4 Marquage des engins de pêche dans toutes les eaux de la côte du Pacifique relevant du Canada

- .1 À chaque extrémité d'un filet maillant utilisé par un bateau de pêche commerciale est maillée,
 - 1) de jour, une bouée à peinture irisée ou orange uni ayant une circonférence minimale de 125 centimètres et,
 - 2) de nuit, un fanal montrant un feu blanc.
- .2 La palangre dérivante utilisée à la pêche est marquée au moyen d'une bouée maillée à chacune de ses extrémités.
- .3 Un casier pour la capture des crabes ou des crevettes, mouillé seul, est marqué par une bouée.

7 Réflecteurs radar sur les petits bâtiments

- 7.1 On rappelle aux propriétaires/exploitants des petits bâtiments qu'il peut être très difficile de repérer leurs bâtiments au radar et, de ce fait, qu'ils peuvent être abordés et coulés ou chavirés par de grands bâtiments.
- 7.2 La règle 40 du *Règlement sur les abordages* exige que les petits bâtiments d'une longueur inférieure à 20 mètres ou les bâtiments constitués essentiellement de matériaux non-métalliques, installent ou aient à bord un réflecteur radar. Ces bâtiments constituent de très mauvaises cibles radar. Un réflecteur radar efficace, s'il est convenablement installé, peut accroître utilement la surface de diffusion de la cible radar d'un bâtiment correspondant et améliorer grandement ses chances d'être repéré.
- 7.3 Le Bulletin de la Sécurité des navires 07/2008 décrit les caractéristiques de sécurité découlant de l'utilisation de cet appareil.

Autorité : Transports Canada