

Le RIPAM

Extrait de l'ouvrage « *La navigation Cent périls* »
(Éditions Le Polygraphe) - Stéphane Garziano et Stéphane Mahieu

Le RIPAM (Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer)
Appellation internationale : COLREG (Collision Régulations)

Pour éviter les collisions accidentelles entre navires *

Le RIPAM définit les **règles de barre et de route*** qu'ils doivent adopter les uns par rapport aux autres, les feux et marques qu'ils doivent porter, qui permettent notamment d'identifier leur nature et leur capacité de manœuvre, ainsi que les signaux sonores et lumineux qu'ils utilisent pour communiquer. Ces règles sont applicables à « *tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les hydravions et les « navions », utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau* » (règles 1 et 3). En clair elles s'appliquent aussi bien au supertanker qu'à la planche à voile.

Pour anticiper les situations à risque, **une veille* efficace est rendue obligatoire**. Pour l'effectuer, tout moyen disponible à bord doit être utilisé, notamment : **le radar*** pour détecter les navires à

proximité, mais aussi pour connaître leur position, leur route et leur vitesse ; **l' AIS*** qui permet d'identifier les navires, ce qui simplifie un éventuel contact VHF* entre eux ; **le compas*** : si le relèvement d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable (relèvement constant), il y a risque d'abordage.

** C'est désormais la première définition de l'abordage, même si l'ancienne (action volontaire d'aborder un navire) semble avoir repris de l'actualité dans certaines zones du globe.*

Les règles édictées ne sont pas des règles de priorité, mais donnent des privilèges à certains navires et cette nuance n'est pas sans importance. Ainsi, le navire privilégié devra manœuvrer pour éviter l'abordage si le navire « *non privilégié* » ne le fait pas.

Quelques principes de base applicables aux navires en vue les uns des autres

Vous devez vous écarter de tout navire que vous rattrapez, de tout navire faisant une route directement opposée à la vôtre (en venant sur tribord) et de tout navire qui a une capacité de manœuvre restreinte.



Si vous êtes sur un navire à moteur, vous devez vous écarter de tout voilier ainsi que des navires à moteur aperçus par tribord avant.

Vous devez éviter de gêner tout navire de taille importante dans un chenal étroit, car il n'a pas possibilité de manœuvrer (règle 9b).

La **règle 16** du RIPAM précise que « *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* ».





Lorsque la **visibilité est réduite** (les navires ne sont plus en vue les uns des autres), c'est la **règle 19** qui s'applique. Elle prévoit notamment que :
tout navire doit adopter une **vitesse de sécurité** en fonction de la visibilité ;
lorsqu'un autre navire est détecté au radar seulement et qu'il existe un risque de situation rapprochée ou d'abordage, **les manœuvres doivent être largement anticipées**.
Tout navire naviguant par visibilité réduite, de jour comme de nuit, doit faire entendre les **signaux sonores** prévus à la règle 35.

Ces signaux sont adaptés au type et à la longueur du navire.

Le RIPAM fait partie des documents obligatoires à bord des navires s'éloignant à plus de 2 milles d'un abri*. Vous le trouverez dans les ouvrages publiés par le SHOM*, comme le 2A/B (téléchargeable gratuitement sur le site du SHOM) ou encore Naviguer en Sécurité et dans les publications comme Le Livre de Bord/Bloc Marine ou l'Almanach du Marin Breton.

Le coin du pilote

Nous conseillons d'afficher un résumé du RIPAM dans le poste de pilotage sous forme d'affichette autocollante plus facile à consulter qu'un livre en cas d'urgence. En un clin d'œil vous pourrez identifier le navire que vous allez croiser. Cela vous évitera de tenter de passer entre un remorqueur et... le navire remorqué !

La Veille

La sécurité à bord commence par une **veille efficace**. La veille n'est pas facultative, elle est **obligatoire**. En effet, la règle n°5 du RIPAM prévoit que « *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* ». Malheureusement, elle est souvent négligée par les plaisanciers. Seule une veille efficace permet d'anticiper les situations à risques (abordages, échouement, objets flottants non identifiés, dégradation des conditions météorologiques, ...).

Si le navire est équipé d'une VHF, **la veille du canal 16 est impérative**. Elle permet de prendre connaissance des messages de sécurité des CROSS mais aussi d'entendre un éventuel message de détresse dans le secteur.

Le coin du pilote

Lors de longs voyages, il est indispensable d'organiser des quarts (fractionnement des tâches à bord) pour que la personne en charge de la veille change à intervalles réguliers et que son attention soit optimale.



NÉCROLOGIE

Le Comité Directeur FNPPSF présente ses sincères condoléances à la famille et aux amis de Jean-Yves Bouvet récemment disparu.



L'Association des Pêcheurs Plaisanciers de la Région de Lorient a eu la grande tristesse de partager la douleur de Nicole, son épouse, et de toute la famille de notre ami Jean-Yves Bouvet, décédé tragiquement en mer le 11 août dernier en début d'après midi.

La veille, il était encore parmi nous, aidant au montage des chapiteaux pour la grillade de thon du lendemain soir. C'est avec la plus grande stupeur que tous ses amis ont appris sa mort brutale, alors qu'il pêchait tranquillement, en compagnie de son petit neveu, au large, entre Groix et les Birvideaux, par une mer calme et pratiquement déserte, percuté par un semi-rigide de 8,80 m propulsé par 2 moteurs de 300cv...

Jean-Yves Bouvet était adhérent à l'APPRL et à la FNPPSF de longue date et comptait parmi notre équipe de fidèles bénévoles. Très nombreux ont été les pêcheurs plaisanciers qui ont assisté à ses obsèques et c'est une flottille de bateaux de ses amis qui a amené sa famille sur le site de dispersion de ses cendres...

Cet accident a profondément choqué le milieu des navigateurs respectueux et plus particulièrement celui des pêcheurs plaisanciers bien au-delà de notre région... Les nombreux messages de condoléances et de sympathie qui me sont parvenus en témoignent.

Au-delà des sentiments de révolte et de colère, une question est revenue dans toutes les conversations : faudra-t-il imposer une formation et une réglementation spécifique pour le pilotage de ces embarcations rapides et surmotorisées ?

Un sujet de réflexion et peut-être de proposition pour notre commission sécurité.

Gérard Gragnic
président de l'APPRL