

Code de la route à la mer

Les règlements de la navigation sont les plus importants qui soient si l'on considère qu'ils arrêtent les relations des voiliers entre eux, des vapeurs entre eux et des vapeurs par rapport aux voiliers

Ils sont aussi anciens que la navigation elle-même et ne font que confirmer et cristalliser plus positivement les coutumes maritimes suivies par les gens de mer depuis des temps immémoriaux.

Ils reposent sur la saine raison et le bon sens et dérivent des trois principes suivants:

a) Est privilégié le navire qui ne peut évoluer et manœuvrer que difficilement par rapport au navire pouvant évoluer et manœuvrer plus facilement; le navire privilégié doit être évité par l'autre, Ex.: Un vapeur doit éviter un voilier;

b) Toute chose égale, les règlements de la route à la mer sont les mêmes qu'à terre, et les navires, tout comme sur nos chemins publics, les véhicules moteurs ou à traction animale, doivent toujours, quand possibilité il y a, passer à droite les uns des autres.

c) Ces règlements ne s'appliquent qu'aux navires s'approchant de façon à impliquer un risque de collision. Le seul fait que des navires se voient ou se rencontrent à une distance suffisante pour éloigner tout risque de collision, n'entraîne pas, cela va de soi, l'application des règlements de la route à la mer.

Pour étudier avec profit ces règles de la route à la mer et pouvoir les appliquer instinctivement à une situation donnée, il est nécessaire d'avoir toujours présents à l'esprit les trois principes ci-dessus mentionnés.

Que de marins, et parmi les plus apparemment au fait des choses de leur profession — ignorent à peu près tout de ces règlements. D'autres les ont appris à la façon des enfants qui apprennent une page d'histoire. Il y a malheureusement trop de marins au cabotage qui ne veulent pas considérer l'importance de ces règlements pour la sécurité de

la navigation. Ils s'imaginent que seuls les capitaines au long cours doivent les connaître et les appliquer. Pour plusieurs les grands navires doivent éviter les plus petits dans tous les cas et sans aucune exception.

DISPOSITION PRÉLIMINAIRE

Dans les règles qui suivent, tout navire à vapeur, qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles est considéré comme un navire à voiles; et tout navire à vapeur dont la machine est en action est considéré comme navire à vapeur, qu'il se serve de ses voiles ou ne s'en serve pas.

L'expression « navires à vapeur » comprend tout navire mû par des machines.

Un navire est en « marche » dans le sens des présents règlements, lorsqu'il n'est pas à l'ancre, ou amarré au rivage ou échoué.

Comme on le voit, le législateur commence par classifier les vaisseaux au point de vue de l'application et l'interprétation des règlements.

Cette classification est de prime importance vu que les obligations d'un navire diffèrent selon qu'il est à *voiles*, à *vapeur*, *en marche* ou à *l'ancre*.

Tout navire à vapeur naviguant à la voile doit être considéré comme navire à voile quant à l'application des règlements; et tout navire naviguant à la vapeur, avec voiles ou sans voiles, est considéré devant la loi comme navire à vapeur.

Devant ces règlements, la définition du navire à vapeur est plutôt large puisqu'elle comprend tout navire mû par une machine quelconque.

La loi, par le mot « machine », entend toutes les catégories de moteurs, tout moyen de propulsion autre que le *vent* et la *rame*.

Le moindre moteur installé à bord d'un navire pour activer une hélice changera totalement la catégorie du vaisseau devant la loi.

Certains propriétaires de navires à voile persistent encore à croire que les vapeurs doivent les éviter nonobstant le

fait de l'installation à leur bord comme auxiliaire d'un moteur de quelques chevaux-vapeur pour les aider à l'entrée ou à la sortie des ports, ou pour accélérer leur vitesse une fois au large, ou enfin pour leur permettre de continuer à naviguer par calme plat plutôt que de mouiller.

Devant la loi, un navire *fait route*, lors même qu'il est totalement immobilisé dans l'eau au point d'avoir perdu complètement son erre. Donc, un navire est censé faire route à moins qu'il ne soit ancré, amarré à un quai ou échoué.

La loi, encore ici, n'est que le bon sens, si l'on tient compte du fait qu'un navire tout à fait immobilisé dans l'eau, mais non retenu par une ancre, une amarre ou pour cause d'échouement, peut toujours remettre ses moteurs en mouvement à l'improviste et manœuvrer de façon à obliger les autres à l'éviter.

* * *

Après avoir classifié les navires, le législateur, avant que de prescrire les lois de la route proprement dites, dans les treize premiers articles du Code, règle la question des feux que doit porter un navire dans différentes circonstances.

En obligeant ainsi les navires à porter des feux spéciaux du coucher au lever du soleil, la loi a évidemment en vue de leur permettre de pouvoir se rendre compte de la route suivie et des manœuvres effectuées.

En premier lieu, l'on définit la visibilité en mer eu égard aux feux prescrits. Par visibilité d'un feu, l'on entend tout feu pouvant facilement être aperçu par une nuit noire avec une atmosphère pure.

* * *

Art. I.—Les règlements concernant les feux seront suivis par tous les temps entre le coucher et le lever du soleil, et durant ce temps il ne sera exhibé aucun feu qui pourrait être pris par erreur pour un feu réglementaire.

Quoique cet article prescrive à tous les navires de porter leurs feux du coucher au lever du soleil, il ne s'ensuit pas que les hommes de quart à bord d'un vaisseau muni de

tous les feux prescrits puissent se dispenser de veiller avec attention sous prétexte que les autres navires observeront la même loi.

Il faut constamment veiller lorsqu'on est de quart et ne jamais compter sur autre chose que sur sa propre vigilance et son initiative personnelle. Il y a des négligents à la mer comme sur la terre ferme. L'on a déjà vu des capitaines de vaisseau défendre à leurs officiers de faire allumer les feux réglementaires immédiatement après le coucher du soleil, tel que prescrit par cet article 1, sous le seul prétexte qu'on y voyait encore suffisamment.

L'auteur a même connu des marins qui négligeaient d'allumer les feux par clair de lune sous prétexte d'économie.

La loi prescrit l'usage de feux blancs et de feux colorés.

Les feux colorés sont généralement portés sur les côtés du navire tandis que les feux blancs sont portés en ligne avec la quille, dans le sens longitudinal, à une certaine hauteur du pont, le plus souvent dans les mâtures.

Cet article, comme on le voit, s'applique au vapeur en marche et maître de sa manœuvre.

Par navire en marche, ainsi que nous l'avons dit précédemment, l'on entend tout navire qui n'est *ni mouillé, ni échoué*, même s'il est stoppé et sans erre dans l'eau ainsi que nous le verrons à l'article 4, paragraphe *c* et à l'article 15, paragraphe *b*.

Et le vapeur, ainsi qu'on l'a déjà dit, comprend tout navire marchant sous l'action d'un moteur quelconque, qu'il soit à vapeur, à pétrole (huile crue), à essence, (gasoline), ou électrique.

Il ne suffit pas pour se conformer à l'esprit de la loi d'installer ces feux n'importe où à bord, un peu au hasard, et de la façon dont le voisin peut avoir cru devoir installer les siens.

La loi est rigide quant à ces feux et il faut dans leur installation tenir compte du compas. Comme question de fait, ils doivent être installés en fonction du compas, si l'on peut s'exprimer ainsi, puisque chacun d'eux doit être visible à une distance minimum prescrite et suivant un arc défini de l'horizon.

Pour en arriver là, il faut suivre exactement les prescriptions de ces articles qui reposent sur l'expérience de spécialistes dans la matière.

* * *

Art. 2.—Un navire à vapeur, lorsqu'il est en marche, portera les feux suivants:

a) Sur ou en avant du mât de misaine, ou si c'est un navire sans mât de misaine, alors à l'avant du navire, à une hauteur de pas moins de 20 pieds au-dessus de la coque, et si le navire a plus de 20 pieds de largeur, alors à une hauteur au-dessus de la coque au moins égale à cette largeur, de façon toutefois qu'il ne soit pas besoin de porter le feu à plus de 40 pieds au-dessus de la coque, un feu blanc placé de manière à fournir un rayonnement uniforme et non interrompu dans tout le parcours d'un arc horizontal de 20 parties de compas, — établi de façon à projeter la lumière de 10 parties de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 parties en arrière du travers de chaque bord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 5 milles au moins de distance;

b) A tribord, un feu vert, établi de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompue, sur un arc horizontal de 10 parties de compas — placé de manière à projeter la lumière depuis l'avant jusqu'à deux parties sur l'arrière du travers à tribord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à deux milles au moins de distance;

c) A bâbord, un feu rouge établi de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompue sur un arc horizontal de 10 parties de compas, — placé de manière à projeter la lumière depuis l'avant jusqu'à 2 parties sur l'arrière du travers à bâbord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 2 milles au moins de distance;

d) Ces feux de côté vert et rouge doivent être munis, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant et s'étendant à 3 pieds au moins en avant de la lumière, afin que le feu vert ne puisse pas être aperçu de bâbord avant, et le feu rouge de tribord avant;

e) Un navire à vapeur lorsqu'il est en marche peut porter un feu blanc supplémentaire semblable dans la forme au

feu mentionné dans la subdivision *a*. Ces deux feux seront placés en ligne avec la quille de telle façon qu'un feu sera au moins 15 pieds plus haut que l'autre, et dans une position telle relativement l'un à l'autre que le feu d'en bas soit en avant de celui d'en haut. La distance verticale entre ces deux feux sera moindre que la distance horizontale.

Nous croyons devoir commenter cet article 2 assez longuement parce que nous avons constaté dans nos visites à bord des navires côtiers qu'un bon nombre de propriétaires et de capitaines ne tenaient pas suffisamment compte de ces dispositions de la loi.

Nous avons vu des vaisseaux dont les feux de couleurs pouvaient se voir tout aussi facilement de l'arrière que de l'avant. Naturellement, planchettes et écrans avaient été oubliés ou encore n'avaient pas été installés suivant les prescriptions de la loi à cet égard.

Le paragraphe *a* de cet article traite du feu *blanc*. Comme on le voit, la loi prescrit même l'endroit et la hauteur au-dessus du pont où ce feu doit être installé. Ce feu blanc n'est pas seulement recommandé, mais est imposé à tout navire autre qu'un voilier.

Dans l'installation de ce feu, il faut tenir compte de la largeur du navire pour établir sa hauteur dans la mâture, et du compas pour déterminer sa visibilité suivant un certain arc de l'horizon.

Il doit montrer une lumière ininterrompue de 20 points du compas, soit 10 points de chaque côté du navire.

La loi exige que ce feu soit visible d'une distance d'au moins 5 milles par une nuit noire avec une atmosphère pure.

Ce feu dans une nuit noire permet aux hommes de quart et aux vigies dans la timonerie, dans la mâture, ou à l'avant du vaisseau, se rendre compte s'il y a de la brume ou non.

Dans une nuit noire brumeuse, la brume fait « Moustache » sur le feu, ce qui veut dire que de chaque côté du feu l'on aperçoit une espèce de « chevelure » d'où l'expression « feu moustachu ».

C'est là une traduction de l'expression anglaise « Whiskers on the masthead light ». Nous ne croyons pas que les dictionnaires de marine contiennent cette expression,

mais les marins anglais l'emploient souvent et c'est pour-quoi nous avons cru bon d'en parler ici. D'ailleurs lorsqu'on est de quart, soit à titre d'officier ou de simple vigie, c'est là le moyen le plus sûr par une nuit noire de savoir au juste ce qui se passe au dehors au point de vue visibilité.

Paragraphe b :

Dans ce paragraphe l'on parle de feu vert lequel doit être installé à tribord.

Ce feu qui doit éclairer sur un arc d'horizon de 10 points du compas et être visible sur une distance d'au moins 2 milles de l'avant jusqu'à 2 points du travers arrière, n'a aucune position fixe où il doit être installé d'après l'acte de la Marine Marchande du Canada 1934. C'est là une lacune de la loi qui devra être comblée un jour ou l'autre. En attendant c'est la coutume suivie par les vaisseaux de long cours qui guidera le navigateur au cabotage. L'on parlera de cette coutume en commentant le paragraphe suivant.

Paragraphe c :

Ce feu rouge doit être installé à bâbord de la même façon que le feu vert, et sa visibilité par une nuit noire avec une atmosphère pure sera d'au moins 2 milles.

Quoique la loi ne fixe pas l'endroit exact où ces feux doivent être installés à bord, si l'on tient compte de l'objet que le législateur avait en vue en prescrivant leur usage, il va de soi, qu'ils devront être installés de leur côté respectif vis-à-vis l'un de l'autre chacun dans un endroit d'où ils pourront être facilement repérés par les autres navires au moins à la distance minimum de 2 milles exigée par la loi.

Il faut se garder comme le font certains navigateurs d'installer ces feux à l'abri des haubans ou autres manœuvres dormantes. Il n'est pas défendu de les installer dans les haubans, mais il faut toujours tenir compte de leur visibilité telle qu'exigée par la loi.

Paragraphe d :

Ainsi que le dit ce paragraphe, ces feux doivent être munis d'écrans.

Ces écrans sont ordinairement en bois et peints, celui de tribord en vert et celui de bâbord en rouge. La loi exige que chaque écran ait une longueur minimum de 3 pieds à partir de l'avant du feu.

Quant à la largeur du feu, la loi n'en parle pas.

Une vieille coutume anglaise fixe la largeur minimum de la mèche 1 pouce et sa largeur maximum à 2 pouces. Dans le cas d'éclairage électrique, l'on s'efforcera de donner au feu cette largeur de 1 à 2 pouces.

Pourquoi toutes ces précautions, dira-t-on? Sans ces écrans, les faisceaux de lumière projetée par ces feux vert et rouge se croiseraient à l'avant du navire. Il est clair que le faisceau de lumière projetée par le feu vert pourrait être visible à l'avant bâbord tandis que le faisceau de lumière projetée par le feu rouge pourrait l'être à l'avant tribord, ce qui contribuerait à induire les autres en erreur au lieu de les renseigner sur la route suivie.

Paragraphe e :

Nous ne croyons pas devoir insister sur ce paragraphe, ce deuxième feu blanc n'étant pas obligatoire même sur les grands navires, paquebots, transatlantiques ou cargos. Pour les vaisseaux à moteur dont on se sert dans notre cabotage, n'ayant pour la plupart qu'un seul mât, porter ce deuxième feu blanc serait assez difficile.

William MORIN.

(A suivre)