

Annexe TS

Dispositif de séparation du trafic

Lorsque l'avis de course le précise, les courses se déroulent selon les Règles de Course à la Voile 2025-2028 telles que modifiées par la présente annexe.

Cette annexe propose aux comités de course une rédaction envisageant de remplacer la règle 56.2 qui peut être interprétée plus strictement par les bateaux et les jurys. La règle 56.2 rend toutes les parties de la règle 10 du RIPAM applicables aux bateaux qui sont **en course**. La règle 10 du RIPAM est citée ci-dessous pour souligner certaines phrases qu'il serait difficile d'interpréter par les bateaux ou les jurys. Ces phrases, qui sont imprécises et qui ne se trouvent généralement pas dans les RCV, sont soulignées dans le texte ci-dessous.

—INTERNATIONAL—

Règles de barre et de route

REGLE 10

Dispositifs de séparation du trafic

- (a) Cette règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation et ne dispense aucun navire de ses obligations selon toute autre règle.
- (b) Un navire utilisant un dispositif de séparation du trafic doit :
 - (i) suivre la voie de circulation¹ appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie ;
 - (ii) dans la mesure du possible, se maintenir à l'écart de la ligne ou zone de séparation du trafic ;
 - (iii) en règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités de la voie, mais quand il s'y engage ou en sort d'un côté ou d'un autre, il doit le faire avec un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.
- (c) Un navire doit, dans la mesure du possible, éviter de couper les voies de circulation mais, s'il y est obligé, il doit le faire en suivant un cap qui soit autant que possible perpendiculaire à la direction générale du trafic.
- (d) (i) Un navire ne doit pas utiliser une zone de navigation côtière quand il peut, en toute sécurité, utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic. Toutefois, les navires de longueur inférieure à 20 mètres, les navires à voile et les navires en train de pêcher peuvent utiliser la zone de navigation côtière.

¹ Cette expression est parfois remplacée par « couloir de circulation » dans certains ouvrages français. (NdT)

- (ii) *Nonobstant les dispositions de l'alinéa (d)(i), un navire peut utiliser une zone de navigation côtière quand il gagne ou quitte un port, une installation ou une structure au large, une station de pilotage ou tout autre endroit se trouvant à l'intérieur de la zone de navigation côtière, ou pour éviter un danger immédiat.*
- (e) *Un navire autre qu'un navire qui coupe un dispositif ou qu'un navire qui s'engage dans une voie de circulation ou qui en sort ne doit normalement pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf :*
- (i) *en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat ;*
- (ii) *pour pêcher dans une zone de séparation.*
- (f) *Un navire qui navigue dans des zones proches des extrémités de dispositifs de séparation du trafic doit le faire avec une vigilance accrue.*
- (g) *Un navire doit éviter, dans la mesure du possible, de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.*
- (h) *Un navire qui n'utilise pas un dispositif de séparation du trafic doit s'en écarter aussi largement que possible.*
- (i) *Un navire en train de pêcher ne doit pas gêner le passage d'un navire qui suit une voie de circulation.*
- (j) *Un navire d'une longueur inférieure à 20 mètres ou un navire à voile ne doit pas gêner le passage en sécurité d'un navire à propulsion mécanique qui suit une voie de circulation.*

La section A, la section B ou la section C de cette annexe s'applique à un dispositif de séparation du trafic (DST) spécifique si l'avis de course le stipule. Pour les longues courses qui rencontrent plusieurs DST, le comité de course peut choisir de gérer des DST spécifiques de différentes façons et décider que la section A, la section B ou la section C soit utilisée pour un ou plusieurs DST.

Notez que ni les RCV ni les comités de course ne peuvent modifier le RIPAM. Les autorités maritimes locales, cependant, peuvent édicter des règles spéciales concernant leurs ports et rades selon la règle 1(b) du RIPAM. Comme mentionné ci-dessous, un comité de course peut modifier la règle 56.2 en utilisant la section A ou la section C de cette annexe seulement s'il a obtenu l'accord des autorités maritimes locales.

Version 4.0, Janvier 2025

SECTION A

La section A convient à un DST pour lequel les autorités maritimes exigent seulement que les bateaux ne gênent pas les navires à propulsion mécanique dans les voies de circulation. Ce changement nécessite l'accord des autorités maritimes locales.

Libellé suggéré pour l'avis de course :

La Section A de l'Annexe DST, version _____, s'applique au DST suivant _____.

Insérer le nom du DST.

DST 1 La règle 56.2 est modifiée comme suit :

- 56.2 (a) Un dispositif de séparation du trafic (DST) doit être compris comme étant une zone indiquée sur une carte marine ou dans l'avis de course comme étant un DST.
- (b) Un bateau ne doit pas gêner ou présenter une menace de gêne pour le passage en sécurité d'un navire à propulsion mécanique dans une voie de circulation du DST.
- (c) Si un navire commercial, gouvernemental ou militaire à propulsion mécanique dans une voie de circulation donne cinq coups de sifflet courts et rapides (signal de danger, voir la règle 34(d) du *RIPAM*) et que le bateau ayant provoqué le signal de danger peut être identifié, alors ce bateau peut faire l'objet d'une réclamation selon la règle 56.2(b).
- (d) Si une plainte/action officielle est initiée contre un bateau par un navire commercial, gouvernemental ou militaire, par un pilote, par le service du trafic maritime, ou par une autre autorité gouvernementale locale, il devra être présumé que le bateau a enfreint la règle 56.2(b).
- (e) Le comité de course coopérera et fournira les informations pertinentes aux services du trafic maritime et autres autorités gouvernementales concernant les enquêtes sur les bateaux ayant gêné un navire à propulsion mécanique.

Application et contexte :

Des approches similaires à DST1 ont bien fonctionné dans des zones comme celle de San Francisco, où des courses importantes ont lieu parmi plusieurs DST, zones de danger et routes en eau profonde, qui sont rigoureusement gérés par le service du trafic maritime de San Francisco (STM). Le STM et les pilotes apprécient la considération manifestée par les coureurs, et les coureurs apprécient de pouvoir courir dans les eaux des DST et autres zones contrôlées par le STM. Dans l'expérience de San Francisco, les bateaux perdent presque toujours les réclamations déposées par le comité de course en réponse à une plainte/action officielle déposée contre un bateau par un pilote de navire, un capitaine de navire, ou le STM, et les bateaux sont donc particulièrement attentifs à ne pas gêner le trafic des navires.

SECTION B

La section B est adaptée pour un DST entouré de suffisamment d'eau pour que les bateaux l'évitent complètement.

Libellé suggéré pour l'avis de course :

La Section B de l'Annexe DST, version _____ s'applique au DST suivant _____.

Insérer le nom du DST.

DST 2 La règle 56.2 est modifiée comme suit :

- 56.2 (a) Un dispositif de séparation du trafic (DST) doit être compris comme étant une zone indiquée sur une carte marine ou dans l'avis de course comme étant un DST.
- (b) Un bateau ne doit pas entrer dans un DST et, pendant qu'il est à proximité d'un DST, il ne doit pas gêner ou présenter une menace de gêne pour un navire utilisant une voie de circulation du DST.
- (c) Ajouter à la définition d'*Obstacle* : « Un DST est un *obstacle* ».

Application et contexte :

La règle DST2 s'est avérée être un moyen efficace de garder les bateaux en course en dehors d'un DST et à distance des navires commerciaux utilisant le DST. La course du Fastnet est un bon exemple de la façon dont cette option a fonctionné. Le Royal Ocean Racing Club utilise une formulation semblable dans ses instructions de course.

SECTION C

*La section C convient à un DST lorsque le comité de course choisit de permettre aux bateaux d'utiliser le DST pendant qu'ils sont **en course**. Le libellé ci-dessous, y compris le seuil de 100 degrés, a été utilisé par la Volvo Ocean Race dans les courses précédentes et permet aux bateaux d'utiliser le DST dans pratiquement n'importe quelle direction du vent. Ce changement nécessite l'accord des autorités maritimes locales.*

Libellé suggéré pour l'avis de course :

La Section C de l'Annexe DST version _____ s'applique au DST suivant _____.
Insérer le nom du DST.

DST3 La règle 56.2 est modifiée comme suit :

- 56.2 (a) Un dispositif de séparation du trafic (DST) doit être compris comme étant une zone indiquée sur une carte marine ou dans l'avis de course comme étant un DST.

- (b) Pendant qu'un bateau se trouve dans une voie de circulation d'un DST, il doit suivre une route à moins de 100 degrés du sens de déplacement dans la voie.
- (c) Un bateau ne doit pas gêner ou présenter une menace de gêne au passage en sécurité d'un navire à propulsion mécanique dans une voie de circulation d'un DST.
- (d) Si une plainte/action officielle est déposée contre un bateau par un navire commercial, gouvernemental ou militaire ou à propulsion mécanique, par un pilote, par le service du trafic maritime (STM) ou par d'autres autorités gouvernementales locales, il doit être présumé que le bateau a enfreint la règle 56.2.
- (e) Le comité de course coopérera et fournira des informations pertinentes aux services du trafic maritime et autres autorités gouvernementales concernant les enquêtes sur les bateaux ayant gêné un navire à propulsion mécanique.

Application et contexte :

Cette approche permet une interprétation rigoureuse par les concurrents et les jurys, mais peut être utilisée seulement avec l'accord des autorités maritimes locales.

Note : Approuvé en tant qu'annexe à placer sur le site internet de World Sailing. L'annexe peut être modifiée avec l'approbation du Comité des règles de course de World Sailing.