

Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité :

- a) Par tous les navires :
 - i) la visibilité;
 - ii) la densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires;
 - iii) la capacité de manœuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes;
 - iv) de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux côtiers ou une diffusion de la lumière des propres feux du navire;
 - v) l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation;
 - vi) le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.
- b) De plus, par les navires qui utilisent un radar :
 - i) les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar;
 - ii) les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar;
 - iii) l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar;
 - iv) le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante;
 - v) le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar;
 - vi) le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des navires et des autres objets situés dans les parages.

Règle 7

Risque d'abordage

- a) Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.
- b) S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au «plotting» radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.
- c) On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.
- d) L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes :