

PRINCIPES FONDAMENTAUX A OBSERVER LORS DU QUART A LA PASSERELLE

extrait de la Convention STCW 95

Arrêté du 22 juin 1998 relatif aux responsabilités des compagnies et de l'équipage Partie III-1

15. L'officier chargé du quart à la passerelle est le représentant du capitaine et il est essentiellement responsable à tout moment de la sécurité de la navigation du navire et du respect du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

Veille :

16. Une veille satisfaisante doit être maintenue en permanence conformément à la règle 5 du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et doit consister à :

16.1. Maintenir une vigilance constante, visuelle et auditive, ainsi que par tous les autres moyens disponibles, en ce qui concerne toute modification sensible des conditions d'exploitation ;

16.2. Evaluer pleinement la situation et les risques d'abordage, d'échouement et les autres dangers pour la navigation ; et

16.3. Repérer les navires ou aéronefs en détresse, les naufragés, les épaves et les débris et les autres risques pour la sécurité de la navigation.

17. L'homme de veille doit pouvoir consacrer toute son attention au maintien d'une veille satisfaisante et ne doit entreprendre ou se voir confier aucune tâche susceptible de gêner le maintien de cette veille.

18. Les tâches assignées à l'homme de veille et au timonier sont distinctes et l'on ne doit pas considérer le timonier comme préposé à la veille lorsqu'il est à la barre, sauf sur les navires de faible tonnage où l'on a une vue dégagée sur tout l'horizon depuis la barre et où rien ne gêne la vision nocturne ni n'entrave de quelque autre manière le maintien d'une veille satisfaisante. De jour, l'officier chargé du quart à la passerelle peut assurer seul la veille à condition que dans chaque cas :

18.1. La situation ait été attentivement évaluée et qu'il ait été établi sans doute possible que la veille peut être maintenue en toute sécurité ;

18.2. Il ait été dûment tenu compte de tous les facteurs pertinents, et notamment sans que cette énumération soit limitative :

- des conditions météorologiques ;
- de la visibilité ;
- de la densité du trafic ;
- de la proximité de dangers pour la navigation ;
- de l'attention nécessaire pour naviguer à l'intérieur ou à proximité de dispositifs de séparation du trafic ;

18.3. Une assistance soit immédiatement disponible à la passerelle en cas d'appel si un changement de situation l'exige.

19. Lorsqu'il s'assure que la composition de l'équipe de quart à la passerelle permet de maintenir en permanence une veille satisfaisante, le capitaine doit tenir compte de tous les facteurs pertinents, dont ceux qui sont décrits dans le présent article ainsi que des facteurs suivants :

19.1. Visibilité, conditions météorologiques et état de la mer ;

19.2. Densité du trafic et autres activités menées dans la zone où le navire navigue ;

19.3. Attention nécessaire pour naviguer à l'intérieur ou à proximité de dispositifs de séparation du trafic ou autres mesures d'organisation du trafic ;

19.4. Charge de travail supplémentaire due à la nature des fonctions du navire, aux exigences immédiates en matière d'exploitation et aux manoeuvres anticipées ;

19.5. Aptitude physique de tout membre de l'équipage de service affecté à la bordée de quart ;

19.6. Connaissance de la compétence professionnelle des officiers et de l'équipage du navire et confiance dans ces compétences ;

19.7. Expérience de chaque officier de quart à la passerelle et familiarisation de cet officier avec le matériel, les procédures de bord et la capacité de manoeuvre du navire ;

19.8. Activités menées à bord du navire à un moment donné, y compris les activités liées aux radiocommunications, et disponibilité d'une assistance immédiate à la passerelle en cas de besoin ;

19.9. Etat de fonctionnement des instruments et des commandes de la passerelle, y compris des dispositifs d'alarme ;

19.10. Commande du gouvernail et de l'hélice et qualités manoeuvrières du navire ;

19.11. Dimensions du navire et champ de vision depuis le poste d'où le navire est commandé ;

19.12. Configuration de la passerelle dans la mesure où elle risque d'empêcher un membre de l'équipe de quart de percevoir, visuellement ou à l'ouïe, tout élément nouveau extérieur ; et

19.13. Toutes normes, procédures ou directives applicables relatives à l'organisation de la veille et à l'aptitude physique adoptées par l'administration.

Organisation du quart :

20. Pour déterminer la composition de l'équipe de quart à la passerelle, qui peut comprendre des matelots ayant les qualifications appropriées, on doit prendre notamment en considération les facteurs suivants :

- 20.1. Obligation de ne laisser à aucun moment la passerelle sans personnel de quart ;
- 20.2. Conditions météorologiques, visibilité, jour ou nuit ;
- 20.3. Proximité de dangers pour la navigation susceptible d'imposer à l'officier chargé du quart à la passerelle des tâches supplémentaires relatives à la navigation ;
- 20.4. Utilisation et état de fonctionnement des aides à la navigation, telles que le radar ou les dispositifs électroniques d'indication de position, et de tout autre appareil affectant la sécurité de la navigation du navire ;
- 20.5. Existence d'un pilote automatique ;
- 20.6. Tâches relatives aux radiocommunications à exécuter ;
- 20.7. Présence à la passerelle de commandes, alarmes et indicateurs relatifs aux locaux de machines sans personnel de quart, procédures d'utilisation et limitations ; et
- 20.8. Pressions inhabituelles que pourraient imposer au quart à la passerelle des circonstances spéciales sur le plan de l'exploitation.

Relève du quart :

- 21. L'officier chargé du quart à la passerelle ne doit pas passer le quart à l'officier de relève s'il y a des raisons de penser que ce dernier n'est pas capable de s'acquitter efficacement des tâches relatives au quart, auquel cas le capitaine doit en être informé.
- 22. L'officier de relève doit vérifier que les membres de la bordée de relève sont pleinement capables de s'acquitter de leurs tâches, notamment en ce qui concerne l'adaptation à la vision nocturne. Les officiers de relève ne doivent prendre le quart que lorsque leur vision est complètement adaptée aux conditions lumineuses.
- 23. Avant de prendre le quart, les officiers de relève doivent vérifier le point estimé ou vrai et confirmer la route, le cap et la vitesse prévus ; ils doivent aussi vérifier les commandes des locaux de machines sans personnel de quart et prendre note de tout danger pour la navigation qu'ils peuvent s'attendre à rencontrer durant leur quart.
- 24. Les officiers de relève doivent s'être personnellement assurés :
 - 24.1. Des consignes permanentes et autres instructions particulières du capitaine au sujet de la navigation du navire ;
 - 24.2. De la position, du cap, de la vitesse et du tirant d'eau du navire ;
 - 24.3. Des marées, courants, conditions météorologiques, visibilité actuels et prévus, et des incidences de ces facteurs sur le cap et la vitesse ;
 - 24.4. Des procédures d'utilisation des machines

principales pour manoeuvrer lorsque ces dernières sont commandées depuis la passerelle ; et

- 24.5. De la situation sur le plan de la navigation et, notamment, sans que la liste soit limitative :
 - 24.5.1. De l'état de fonctionnement de l'ensemble du matériel de navigation et de sécurité utilisé ou susceptible d'être utilisé pendant le quart ;
 - 24.5.2. Des variations des compas gyroscopique et magnétique ;
 - 24.5.3. De la présence et des mouvements des navires en vue ou dont la présence à proximité est établie ;
 - 24.5.4. Des conditions et dangers susceptibles d'être rencontrés pendant le quart ; et
 - 24.5.5. Des effets possibles de la gîte, de l'assiette, de la densité de l'eau et de l'effet d'accroupissement sur la hauteur d'eau sous la quille.
- 25. Si, au moment du changement de quart, une manoeuvre ou toute autre action destinée à éviter un danger est en cours, la relève de l'officier chargé du quart à la passerelle doit être différée jusqu'à ce que ces opérations soient terminées.

Tenue du quart à la passerelle :

- 26. L'officier chargé du quart à la passerelle doit :
 - 26.1. Assurer le quart sur la passerelle ;
 - 26.2. Ne quitter ce poste en aucun cas avant d'avoir été dûment relevé ;
 - 26.3. Rester responsable de la sécurité de la navigation même lors de la présence du capitaine sur la passerelle jusqu'à ce qu'il ait été expressément informé par le capitaine que celui-ci prend cette responsabilité et que ce transfert de responsabilité soit réciproquement compris ; et
 - 26.4. Informer le capitaine s'il a des doutes quant aux mesures à prendre pour assurer la sécurité.
- 27. Pendant le quart, il faut vérifier le cap, la position et la vitesse à des intervalles suffisamment fréquents, en utilisant les aides à la navigation nécessaires, pour s'assurer que le navire suit la route prévue.
- 28. L'officier chargé du quart à la passerelle doit connaître parfaitement l'emplacement et le fonctionnement de l'ensemble du matériel de sécurité et de navigation à bord du navire ; il doit être conscient et tenir compte des limites de fonctionnement de ce matériel.
- 29. L'officier chargé du quart à la passerelle ne doit entreprendre ou se voir confier aucune tâche de nature à compromettre la sécurité de la navigation.
- 30. Les officiers de quart à la passerelle doivent utiliser le plus efficacement possible l'ensemble du matériel de navigation dont ils disposent.
- 31. Lorsqu'il utilise le radar, l'officier chargé du quart à la passerelle doit tenir compte de la nécessité d'observer à tout moment les dispositions relatives à l'utilisation du radar qui figurent dans le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

32. En cas de nécessité, l'officier chargé du quart à la passerelle ne doit pas hésiter à faire usage de la barre, des machines et du matériel de signalisation sonore. Toutefois, il doit signaler suffisamment à l'avance, si possible, toute modification envisagée du régime des machines ou toute utilisation effective des commandes à la passerelle des machines sans personnel de quart conformément aux procédures applicables.

33. Les officiers de quart à la passerelle doivent connaître les qualités manœuvrières de leur navire, et notamment ses distances d'arrêt, et avoir conscience du fait que d'autres navires peuvent avoir des qualités manœuvrières différentes.

34. Durant le quart, il faut noter soigneusement les mouvements et activités relatifs à la navigation du navire.

35. Il importe particulièrement que l'officier chargé du quart à la passerelle s'assure à tout moment qu'une veille satisfaisante est maintenue. Lorsque le navire a une chambre des cartes séparée, l'officier chargé du quart à la passerelle peut, si cela est indispensable, s'y rendre pour une courte période, pour s'acquitter des tâches nécessaires à la navigation, mais il devra d'abord s'assurer qu'il peut le faire sans danger et qu'une veille satisfaisante est maintenue.

36. Des essais de fonctionnement du matériel de navigation de bord doivent être effectués en mer aussi fréquemment que possible et lorsque les circonstances le permettent, particulièrement lorsque l'on prévoit des conditions de navigation dangereuses. Ces essais doivent être consignés s'il y a lieu. Ils doivent aussi être effectués avant l'arrivée au port et le départ du port.

37. L'officier chargé du quart à la passerelle doit procéder régulièrement à des vérifications pour s'assurer :

37.1. Que la personne qui gouverne le navire ou le pilote automatique suit correctement le cap ;

37.2. Que la variation du compas étalon est déterminée au moins une fois pendant le quart et si possible après tout changement important de cap ; que le compas étalon et le gyrocompas sont fréquemment comparés et que les répéteurs sont calés sur le compas principal ;

37.3. Que le pilote automatique est vérifié manuellement au moins une fois par quart ;

37.4. Que les feux de navigation et de signalisation ainsi que les autres appareils de navigation fonctionnent correctement ;

37.5. Que le matériel radioélectrique fonctionne correctement conformément au paragraphe 89 du présent article ; et

37.6. Que les commandes, alarmes et indicateurs relatifs aux locaux de machines sans personnel de quart fonctionnent correctement.

38. L'officier chargé du quart à la passerelle doit avoir à l'esprit qu'il est nécessaire d'observer à tout moment les prescriptions en vigueur de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS). Il doit aussi tenir compte du fait que

38.1. Il est nécessaire de faire appel à une personne pour gouverner le navire et de passer du pilote automatique à la commande manuelle en temps voulu pour pouvoir faire face dans des conditions de sécurité à toute situation dangereuse, et

38.2. Lorsque le navire est sur pilote automatique, il est particulièrement dangereux de laisser la situation évoluer jusqu'à un point où l'officier chargé du quart à la passerelle ne dispose d'aucune aide et doit interrompre la veille pour prendre des mesures d'urgence.

39. Les officiers de quart doivent connaître parfaitement le fonctionnement de toutes les aides électroniques à la navigation se trouvant à bord, et notamment leurs possibilités et limites d'utilisation, et doivent utiliser ces aides selon qu'il convient et tenir compte du fait que le sondeur à écho est une aide précieuse à la navigation.

40. L'officier chargé du quart à la passerelle doit utiliser le radar, chaque fois qu'il rencontre ou qu'il s'attend à rencontrer des conditions de visibilité réduite et en permanence lorsque le navire se trouve dans des eaux encombrées en tenant dûment compte des limites d'utilisation de l'appareil.

41. L'officier chargé du quart à la passerelle doit veiller à changer les échelles de distance à des intervalles suffisamment rapprochés pour détecter les échos le plus tôt possible. Il ne faut pas perdre de vue que les échos faibles ou indistincts peuvent échapper à la détection.

42. Lorsqu'il utilise le radar, l'officier chargé du quart à la passerelle doit choisir une échelle de distance appropriée, observer soigneusement l'image et doit veiller à commencer le pointage ou l'analyse systématique largement à temps.

43. L'officier chargé du quart à la passerelle doit immédiatement informer le capitaine :

43.1. Si la visibilité est réduite ou risque d'être réduite ;

43.2. Si les conditions du trafic ou les mouvements des autres navires suscitent des inquiétudes ;

43.3. S'il éprouve des difficultés à maintenir la route ;

43.4. S'il n'a pas aperçu la terre ou un amer, ou s'il n'a pas obtenu de sondes au moment prévu ;

43.5. Si, à un moment où il ne s'y attendait pas, il aperçoit la terre ou un amer ou s'il constate un changement dans les sondes ;

43.6. En cas de panne des machines, de la commande à distance des machines propulsives, de l'appareil à gouverner ou de tout appareil de navigation, alarme ou indicateur essentiel ;

43.7. En cas de défaut de fonctionnement du matériel radioélectrique ;

43.8. Par gros temps, en cas de risque d'avarie due aux intempéries ;

43.9. Si le navire doit faire face à un danger quelconque pour la navigation, tel que glaces ou épaves ; et

43.10. Dans toute autre situation d'urgence ou s'il a le moindre doute.

44. Bien qu'il soit tenu d'informer immédiatement le capitaine dans les circonstances susmentionnées, l'officier chargé du quart à la passerelle ne doit pas pour autant hésiter à prendre immédiatement des mesures pour assurer la sécurité du navire lorsque la situation l'exige.

45. L'officier chargé du quart à la passerelle doit donner au personnel de quart toutes les instructions et tous les renseignements nécessaires pour assurer le quart en toute sécurité et notamment une veille satisfaisante.

Tenue du quart dans des conditions et des zones différentes :

Temps clair :

46. L'officier chargé du quart à la passerelle doit effectuer fréquemment des relèvements précis au compas des navires qui s'approchent afin de déceler au plus tôt un risque d'abordage ; il doit avoir à l'esprit que ce risque peut parfois exister même lorsqu'un changement appréciable de relèvement est évident, surtout lorsque le navire s'approche d'un très grand navire ou d'un train de remorque ou s'approche de très près d'un autre navire. Il doit également manœuvrer franchement et suffisamment à temps conformément aux dispositions applicables du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et vérifier par la suite que cette manœuvre a eu l'effet souhaité.

47. Par temps clair, l'officier chargé du quart à la passerelle doit s'exercer à l'utilisation du radar chaque fois que cela est possible.

Visibilité réduite :

48. Lorsque la visibilité est réduite ou risque d'être réduite, la première responsabilité de l'officier de quart à la passerelle est d'observer les dispositions pertinentes du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer en veillant notamment à émettre les signaux de brume, à avancer à une vitesse de sécurité et à tenir les machines prêtes à manoeuvrer immédiatement. L'officier chargé du quart à la passerelle doit en outre :

48.1. Informer le capitaine ;

48.2. Assigner des tâches de veille de manière appropriée ;

48.3. Montrer les feux de navigation, et

48.4. Faire fonctionner et utiliser le radar.

Périodes d'obscurité :

49. Le capitaine et l'officier chargé du quart à la passerelle doivent, lorsqu'ils organisent le service de veille, tenir dûment compte de l'équipement de la passerelle, des aides à la navigation disponibles ainsi que de leurs limitations et des procédures et sauvegardes mises en oeuvre.

Eaux côtières et eaux encombrées :

50. On doit utiliser la carte à la plus grande échelle disponible à bord, de la zone dans laquelle se trouve le

navire, corrigée pour tenir compte des renseignements les plus récents. Le point doit être fait à intervalles rapprochés et à l'aide de plusieurs méthodes, chaque fois que les circonstances le permettent.

51. L'officier chargé du quart à la passerelle doit identifier positivement tous les amers appropriés.

Navigation avec un pilote à bord :

52. Nonobstant les tâches et obligations qui incombent aux pilotes, leur présence à bord ne décharge pas le capitaine ou l'officier chargé du quart à la passerelle des tâches et obligations qui leur incombent sur le plan de la sécurité du navire. Le capitaine et le pilote doivent échanger des renseignements sur les procédures de navigation, les conditions locales et les caractéristiques du navire. Le capitaine et/ou l'officier chargé du quart à la passerelle doivent coopérer étroitement avec le pilote et vérifier de manière précise la position et les mouvements du navire.

53. S'il éprouve des doutes quant aux manœuvres ou aux intentions du pilote, l'officier chargé du quart à la passerelle doit obtenir des éclaircissements auprès de celui-ci et si le doute persiste, il doit en aviser immédiatement le capitaine et prendre toute mesure nécessaire avant l'arrivée du capitaine.

Navire au mouillage :

54. Si le capitaine le juge nécessaire, un quart à la passerelle doit être assuré en permanence lorsque le navire est au mouillage et l'officier chargé du quart à la passerelle doit :

54.1. Déterminer et porter la position du navire sur la carte appropriée dès que possible ;

54.2. Lorsque les circonstances le permettent, prendre à des intervalles suffisamment rapprochés, des relèvements d'amers ou d'objets à terre facilement identifiables pour vérifier que le navire reste bien à son poste de mouillage ;

54.3. S'assurer qu'une veille satisfaisante est maintenue ;

54.4. S'assurer que des rondes sont effectuées à bord à des intervalles réguliers ;

54.5. Observer les conditions météorologiques, de marée et l'état de la mer ;

54.6. Avertir le capitaine et prendre toutes les mesures nécessaires si le navire chasse sur l'ancre ;

54.7. S'assurer que l'état de disponibilité des machines principales et autres machines est conforme aux instructions du capitaine ;

54.8. Aviser le capitaine de toute dégradation de la visibilité ;

54.9. S'assurer que le navire arbore les feux et marques appropriés et émet les signaux sonores voulus conformément à toutes les règles applicables, et

54. Prendre des mesures pour protéger l'environnement de toute pollution causée par le navire et se conformer aux règles applicables en matière de pollution.