

## **Les yachts et la veille sur les navires de commerce, Le Code et la Convention internationale STCW. Vision nocturne.**

Combien de fois n'ai-je pas entendu au cours de ma carrière d'expert maritime des plaintes telles :

« il n'y avait personne sur la passerelle »,  
« on ne répondait pas à mes appels radio » ou  
« ils n'ont même pas changé leur route » ?

Dans le passé, les exigences relatives à la formation des officiers et des équipages étaient établies unilatéralement par chaque gouvernement, sans tenir compte des pratiques des autres pays. Il en était de même en ce qui concerne les exigences de veille. Lorsque j'étais en charge de la passerelle et pendant mes quarts de veille sur les divers navires qui m'ont conduit sur toutes les mers, je peux cependant dire que l'enseignement reçu comme Officier et les directives en la matière étaient claires : Une vigilance constante, tant visuelle qu'auditive, de nuit comme de jour.

Des situations comme celles mentionnées plus haut ne devraient pas exister, mais si l'OMI a jugé nécessaire de réglementer, c'est probablement que certains ne devaient pas suivre ces prescriptions, pourtant élémentaires. Il a donc été créé la « International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers » qui a élaboré deux documents importants :

- La Convention STCW de 1978), entrée en vigueur en 1984 et révisée à diverses reprises. Avec son code de pratique elle est de niveau international et les pays signataires sont tenus de respecter, voire de dépasser ces exigences.
- Le Code STCW, adapté au fur et à mesure des nécessités, pour tenir compte de l'évolution des systèmes de navigation et de l'avancement de la technologie. De nombreuses règles techniques ont été prises en compte.

Bien qu'il ne soit pas astreint à ces règles de l'OMI, le navigateur de plaisance est directement concerné par divers aspects de la convention STCW qui touche la marine de commerce. Aussi est-il bon d'en rappeler certains aspects. On peut aussi s'en inspirer pour organiser une veille adéquate sur les yachts

Pour les yachts enregistrés sous pavillon suisse, il est rappelé ici que l'article 16 de l'Ordonnance indique, sous le point 2, que les dispositions de la loi sur la navigation maritime concernent le capitaine d'un navire s'appliquent aux conducteurs de yachts suisses. En clair, le conducteur d'un yacht suisse est assimilé à un Capitaine aux yeux de la loi maritime.

## **Quelques principes fondamentaux du Code STCW concernant le quart à la passerelle.**

### **La veille.**

Elle doit être assurée conformément à la règle 5 du RIPAM, soit en particulier maintenir une vigilance constante, évaluer la situation et les risques d'abordage, repérer les bâtiments en détresse, naufragés, épaves et débris et les autres risques pour la sécurité de la navigation.

L'homme de veille doit pouvoir consacrer toute son attention au maintien de la veille. De jour l'Officier chargé du quart peut assurer seul la veille, si les conditions le permettent, mais une assistance immédiate à la passerelle doit être prévue au cas ou un changement de situation l'exigerait.

Les tâches de l'homme de veille et du timonier sont totalement distinctes, On ne peut considérer que le barreur est également homme de veille, sauf sur des navires de faible tonnage.

### **L'organisation du quart**

Selon le Code STCW, l'organisation doit tenir compte de nombreux éléments parmi lesquels on peut relever :

- composition de l'équipe de quart
- obligation de ne laisser à aucun moment la passerelle sans personnel
- conditions météorologiques, visibilité, jour et nuit
- proximité de dangers pour la navigation impliquant des tâches supplémentaires à l'Officier
- aides à la navigation à disposition
- tâches relatives aux radiocommunications
- pressions inhabituelles, telle la surveillance de travaux à bord du navire

### **La relève.**

L'Officier responsable du quart ne peut passer la relève que s'il est certain que son remplaçant est capable de s'acquitter effectivement des tâches relatives au quart.

Il doit également s'assurer que les autres membres de la bordée de relève sont en mesure de prendre leur tâche, notamment qu'ils se soient adaptés à la vision nocturne \*\*\*.

L'Officier de relève doit vérifier le point estimé ou vrai, confirmer la route, le cap et la vitesse prévus. Il doit aussi prendre note des instructions particulières du Capitaine, des conditions météo, des marées, de l'état de fonctionnement du matériel de navigation, des données du ou des compas, de la présence ainsi que des mouvements des navires en vue, des conditions et dangers susceptibles d'être rencontrés pendant le quart, etc.

Par ailleurs, si au moment de la relève de quart une manœuvre est en cours, la relève doit être différée jusqu'à ce que ces opérations soient totalement terminées.

### **Tenue du quart.**

L'Officier doit assurer son quart à la passerelle et ne quitter son poste qu'une fois ayant été dûment relevé. Il reste le responsable du quart, même en présence du Capitaine et ce jusqu'à ce que ce dernier l'informe qu'il prend la responsabilité et que ce soit réciproquement compris.

Il vérifie la position du navire à des intervalles suffisants et s'assure que le bâtiment suit la route prévue.

Le responsable du quart doit en tout temps informer le Capitaine s'il a des doutes.

L'Officier doit s'assurer qu'en tout temps une veille satisfaisante est observée et il ne doit entreprendre aucune tâche qui soit de nature à compromettre la sécurité de la navigation. Il observe en particulier à tout moment les règles du RIPAM, tout spécialement lorsqu'il utilise le radar.

Il doit connaître les qualités de manœuvres de son navire et le fonctionnement de tous les aides électroniques à la navigation de son bord.

Toutes les activités relatives à la navigation seront soigneusement consignées.

Des essais de fonctionnement du matériel de navigation doivent être effectués aussi souvent que possible et consignés sur le livre de passerelle.

Il doit être régulièrement vérifié le bon fonctionnement du dispositif de gouverne et du pilote automatique, la variation du compas, les feux de navigation, le dispositif de communications radio, les commandes de machine, etc.

Il doit immédiatement informer le Capitaine si la visibilité se réduit, si les conditions de trafic suscitent des inquiétudes, s'il y a des difficultés à suivre la route prévue, s'il aperçoit la terre plus tôt que prévu, ou au contraire qu'elle n'apparaît pas, en cas de panne de machine, du matériel radioélectrique.

Le Capitaine sera aussi informé en cas de risque d'avarie par gros temps, si le navire doit faire face à un danger, ou dans toute autre situation d'urgence, mais également si l'Officier éprouve le moindre doute.

Par bonne visibilité l'Officier doit effectuer des relèvements au compas des navires qui s'approchent afin de détecter l'éventualité d'un risque d'abordage. Il doit s'exercer au radar chaque fois que cela est possible.

Lorsque la visibilité est réduite, il doit respecter les règles du RIPAM y relatives, utiliser les signaux de brume et naviguer à une vitesse de sécurité, tenant les machines prêtes à manœuvrer immédiatement. L'Officier doit faire usage du radar en tenant compte des limites d'utilisation de cet appareil. Il doit veiller à changer les échelles de distance pour détecter suffisamment en avance les échos et faire du pointage (plotting).

### **En résumé :**

On voit que ce Code de pratique ne devrait laisser aucune place au moindre incident, tout comme le plein respect du RIPAM devrait permettre d'éviter une forme quelconque de collision.

Il n'en reste pas moins qu'un yacht de plaisance ne se détecte pas toujours aussi facilement qu'un navire plus important, surtout par mer formée ou mauvaise visibilité. La veille radio (obligatoire sur le navire de commerce), le dispositif AIS et d'autres aides électroniques à la navigation devraient permettre une meilleure sécurité et éviter des critiques telles que celles citées en tête de ce texte.

Les plus de 200 pages du texte complet de la convention STCW peuvent se télécharger gratuitement sur le site de l'OMI [www.imo.org](http://www.imo.org). La présente approche résumée devrait aussi permettre au plaisancier d'organiser sa propre veille en respectant l'esprit des propos qui précèdent. En ce qui concerne le RIPAM, vous pouvez également consulter mon document intitulé « Approche des Règles de Barre », édition 2016, disponible sur le site [www.navigare-nesesse-est.ch](http://www.navigare-nesesse-est.ch).

P.-A. Reymond © 25-06-2016

\*\*\* L'adaptation à la vision nocturne est très importante et parfois négligée.... En quelques lignes, voici pourquoi :

La rétine de l'œil est pourvue de deux types de cellules sensibles à la lumière : les cônes et les bâtonnets. La vision nocturne, ou scotopique est essentiellement assurée par les bâtonnets.

Ces bâtonnets sont connectés à des zones du cerveau propres à la vigilance et à l'alerte, plus réactives aux mouvements ou petits changements d'intensité lumineuse. Juste ce qu'il faut pour la vision nocturne de l'homme de veille. Cependant ces cellules bâtonnets ne permettent qu'une vision en noir et blanc.

Détail intéressant, la sensibilité de l'œil, en vision scotopique, n'est pas la même pour toutes les longueurs d'onde et on détecte plus vite le vert que le rouge (le bleu viendrait en dernier). De fait un feu vert se distingue quasiment au double de distance qu'un feu de même puissance, mais rouge. De jour c'est différent et on distingue mieux une marque rouge sur une mer bleu-vert, alors que la marque verte se distingue moins bien au loin.

Par ailleurs, la qualité de la vision dépend grandement de l'adaptation à l'obscurité et on constate qu'il faut environ 15-20 minutes dans le noir pour obtenir une bonne vision nocturne. Après le double de ce temps, on peut dire que la sensibilité est à son maximum, pratiquement un million de fois plus élevée que juste après avoir quitté une zone éclairée, tel le carré ou la table à cartes !

On voit donc ici la grande nécessité de s'assurer que l'homme de veille a effectivement adapté sa vision à la situation, comme le demande le code de pratique STCW.

La situation n'est pas différente sur un yacht et on évitera d'éblouir l'homme de veille avec une lampe de poche ou frontale, même si c'est pour lui offrir un café !

Ce n'est pas pour rien que l'éclairage du compas est le plus souvent de couleur rouge, tout comme devrait l'être l'éclairage de la table à cartes et du carré.