

2.3 L'application des dispositions des paragraphes 3.2 et 3.3 aux navires existants sera aussi envisagée. Il n'est toutefois pas nécessaire d'exiger que des modifications soient apportées à la structure ou que du matériel soit prévu en supplément.

2.4 En cas de doute concernant le niveau de visibilité à la passerelle d'un navire existant, ces lignes directrices seront utilisées comme la norme préférée.

3 Champ de vision

3.1 On devrait s'efforcer par tous les moyens de placer la passerelle au-dessus de toutes les autres constructions pontées, situées sur le pont de franc-bord ou au-dessus de ce pont, à l'exclusion des cheminées.

3.2 Depuis le poste d'où le navire est gouverné, la vue de la surface de la mer à l'avant de l'étrave ne devrait pas être obstruée sur plus de deux longueurs de navire ou sur plus de 500 mètres, si cette seconde distance est inférieure, sur 10° d'un bord et de l'autre, quels que soient le tirant d'eau, l'assiette et la cargaison en pontée du navire.

3.3 Les secteurs qui sont sans visibilité en raison de la cargaison, des appareils de levage et des autres obstacles situés sur l'avant du travers qui obstruent la vue de la surface de la mer depuis le poste d'où le navire est gouverné ne devraient pas dépasser 10° chacun. Leur arc ne devrait pas dépasser 20° au total. Les secteurs dégagés qui sont situés entre les secteurs obstrués ne devraient pas être inférieurs à 5° . Toutefois, la visibilité déterminée au paragraphe 3.2 ne devrait comporter aucun secteur obstrué supérieur à 5° .

3.4 Le bord inférieur des fenêtres avant de la passerelle de navigation devrait se trouver à une hauteur au-dessus du pont aussi faible que possible. Ce bord inférieur ne devrait en aucun cas faire obstacle à la visibilité vers l'avant décrite dans les présentes lignes directrices.

3.5 Le bord supérieur des fenêtres avant de la passerelle de navigation devrait permettre à une personne dont les yeux se trouvent à une hauteur de 1800 mm de voir l'horizon vers l'avant depuis le poste d'où le navire est gouverné lorsque ce navire tangue par mer houleuse.

3.6 Le champ de vision horizontal depuis le poste d'où le navire est gouverné devrait représenter un arc qui commence à plus de $22,5^\circ$ sur l'arrière du travers d'un bord et s'étendre, en passant par l'avant, jusqu'à plus de $22,5^\circ$ sur l'arrière du travers de l'autre bord.

3.7 Depuis chacun des ailerons de passerelle, le champ de vision devrait représenter un arc qui commence à l'avant, sur le bord opposé, à 45° au moins par rapport à l'axe du navire et s'étend, sur l'autre bord, à 180° par rapport à l'axe du navire.

3.8 Depuis le poste principal de manoeuvre, le champ de vision à l'avant devrait représenter un arc de 60° au moins de part et d'autre de l'axe du navire.

3.9 Le bordé du navire devrait être visible depuis l'aileron de passerelle.

4 Fenêtres

4.1 Les panneaux séparant les fenêtres de la passerelle de navigation devraient être de dimensions aussi réduites que possible et ne pas se trouver exactement à l'avant d'un poste de travail quelconque.

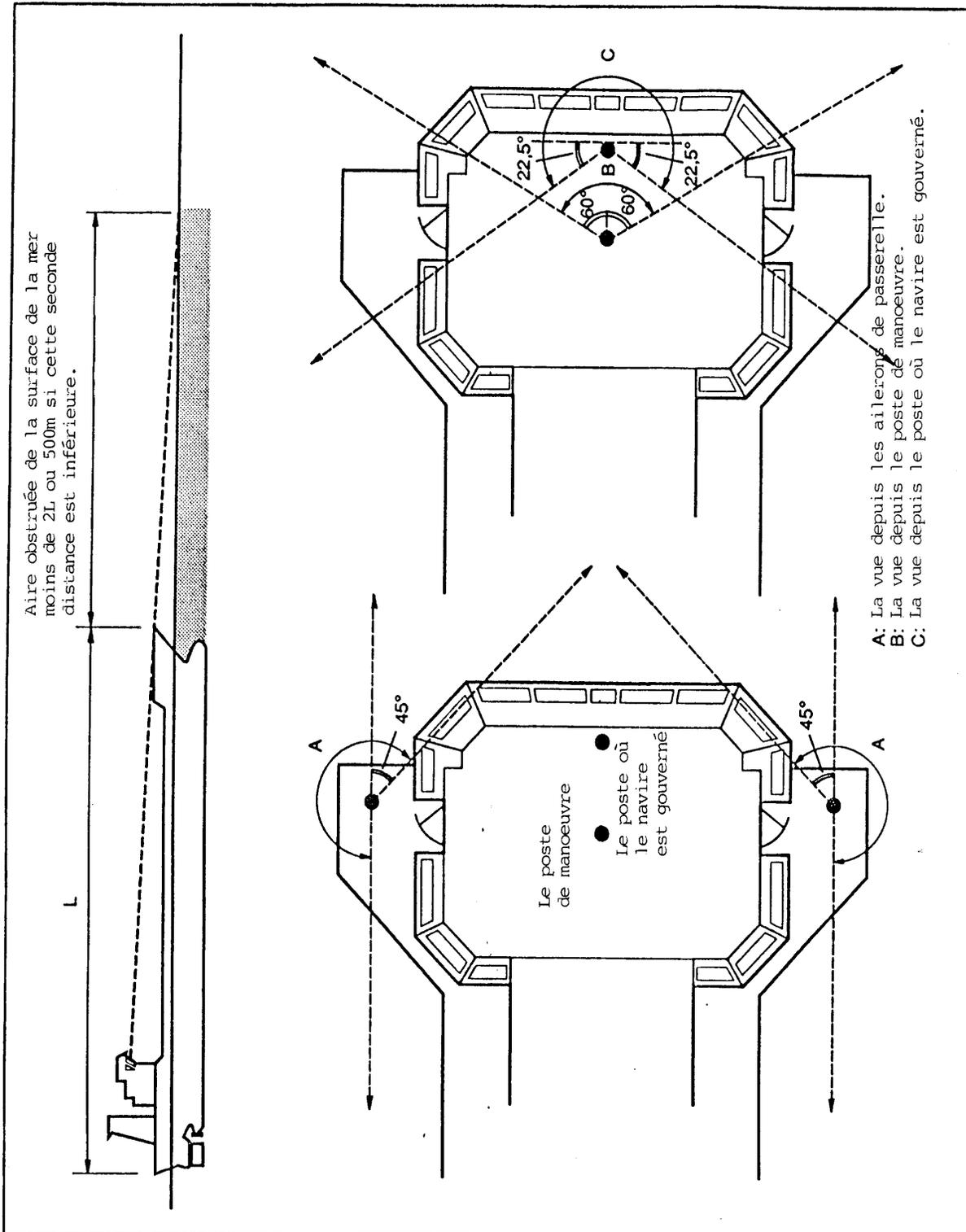
4.2 Afin de contribuer à éviter les reflets, les fenêtres avant de la passerelle devraient former avec la verticale un angle de 10° au moins et de 25° au plus, le sommet de cet angle se trouvant à la partie supérieure des fenêtres.

4.3 Le vitrage des fenêtres ne devrait être ni polarisé ni teinté.

4.4 Quelles que soient les conditions météorologiques, il devrait être possible, en permanence, de voir clairement à travers deux au moins des fenêtres avant et, en fonction de la configuration de la passerelle, à travers un nombre additionnel de fenêtres offrant une vue dégagée.

Avis : 1. Ce bulletin remplace le Bulletin de la Sécurité des Navires No. 8/86.

2. Un schéma indiquant le champ de vision est joint à ce bulletin.



Le dessin reproduit avec la permission de Lloyd's Register of Shipping.