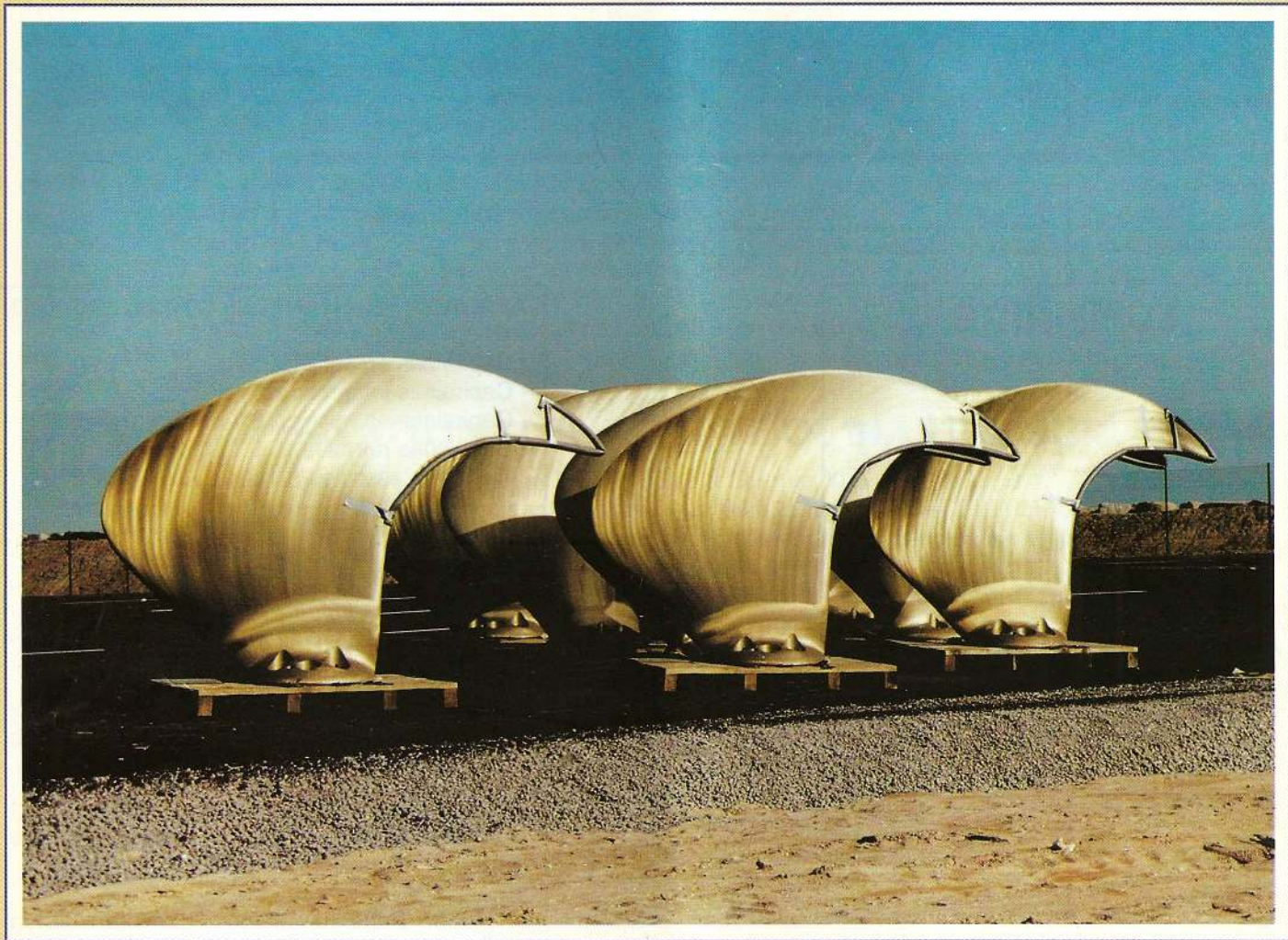


AFCAN INFORMATION



Les articles publiés dans la revue AFCAN INFORMATIONS n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs, leur reproduction ou leur adaptation n'est permise qu'avec référence à la revue et après autorisation de l'éditeur

I AFCAN F O

La revue trimestrielle de
l'Association Française des Capitaines de Navires.

Avenue Lucien Corbeaux.
BP1114 - 76063 LE HAVRE Cédex -
Tél.35.53.07.13. - 24 h/24

SOMMAIRE

Editorial.....	3
Diverses.....	4
"CGM Normandie".....	6
"Normandie".....	14
Le Subrécargue.....	21
Experts maritimes.....	27

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1992

- Capitaines en activité.....	1 150 F
- Capitaines intérimaires.....	800 F
- Capitaines en mission à terre.....	800 F
- Capitaines retraités.....	210 F
- Membres associés.....	210 F

Extraits des statuts : "Les membres associés comprennent les personnes possédant un brevet permettant l'accès au commandement, ou dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les problèmes maritimes liés à la fonction du capitaine..."

Tous les officiers susceptibles de commander sont invités à devenir membres associés dès maintenant.

Les Capitaines exerçant un commandement et à jour de leur cotisation, bénéficient de notre contrat de protection juridique.

Tous les adhérents reçoivent le service de la Revue et du Bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication sont à adresser à :

AFCAN
BP 1114
76063 LE HAVRE CEDEX

4 numéros par an
Siège social :
Centre Henri Dunant
22500 Paimpol

Rédacteur en chef :
Cdt Michel CARON
Tél. 96.20.85.10.

En couverture :
"NORMANDIE" insolite...
pales de rechange à Ouistreham

Quand ces lignes paraîtront, les Français, pour un OUI ou pour un NON, auront choisi un certain avenir pour l'Europe.

Mais de toute façon, le Grand Marché, institué par l'Acte Unique Européen s'ouvrira le 1er janvier 1993.

Avec, pour la Marine Marchande, des risques et des chances.

L'été s'est écoulé, dans le claquement des voiles traditionnelles, les embruns des courses au large, le frémissement des anchois et l'agitation des thons, la guerre de la morue, et la Caulerpa taxifolia et cœtera...

Avec coupures de rubans et bénédictions de la mer.

Mais "SILENCE MAR-MAR".

Une fois apaisés les remous de la grande marée référendaire, va-t-on voir enfin se mettre en place une politique européenne des transports maritimes capable de regonfler la flotte communautaire et d'assurer les transports des Européens et l'emploi de leurs marins ?

La France - ou plus exactement le ministère bicéphale Economie/Finances et Budget - va-t-elle comprendre la nécessité de recapitaliser la CGM ? Et admettre qu'il faut offrir aux armements des facilités financières et fiscales pour leur permettre de mieux lutter contre la concurrence internationale tout en maintenant leur flotte en Europe ?

De grandes décisions sont à prendre, de toute urgence. La réforme portuaire (encore inachevée) montre que tout est possible quand existe une réelle volonté politique d'œuvrer dans l'intérêt de la France.

Les silences des gouvernants et des armateurs sont lourds de menaces.

Le plaidoyer du Secrétaire d'Etat à la Mer aurait été plus convaincant s'il s'était appuyé sur des mesures spécifiques précises.

Par contre, l'appel, au milieu du silence de ses pairs, de M. Francis Vallet, PDG de SFVO, envers tous les acteurs du monde maritime (Etat, Armateurs, Syndicats) pour les exhorter à tout faire pour s'opposer à l'OPTION-ZERO (le passage de toute la flotte sous pavillon de complaisance) mérite d'être entendu.

Les Capitaines de Navires, qui ont le sens des responsabilités et l'esprit pragmatique, sont prêts à participer, dans la limite de leurs compétences, à toute recherche de mesures susceptibles de sauvegarder la Marine Marchande française.

Cdt Michel CARON
Président

L'AFCAN A BREST-92

(D'après un rapport d'activités d'AFCAN-FINISTERE)

POSTE DE COMMANDEMENT "M E R"

Dix-huit capitaines se sont relayés pour armer nuit et jour le "PC-MER", du jeudi 9 juillet à 8 h 00 au mercredi 15 à 12 h 00, assurant ainsi 62 quarts de quatre heures.

Ce poste de commandement, situé au Yacht-club de la Rade, assurait la surveillance et le contrôle du plan d'eau intérieur du Port de Commerce et de la zone du Yacht-club de la Marine. Les mouvements en Penfeld étaient contrôlés par un "PC-Rade" installé à la Direction du Port Militaire.

Quant aux fonctions "SECOURS", elles étaient assurées par un "PC-SECOURS/MER" (Marine Nationale, CROSS, Gendarmerie, Douanes, Météo-France...) pour les opérations en dehors des jetées et par un "PC-SECOURS/TERRE" pour les interventions dans les bassins.

Le PC-MER armé par l'AFCAN, sous la responsabilité globale de l'Amiral STEPHAN et celle du CF BENOIT pour les transmissions, disposait de 4VHF, 1 Talkie, 2 téléphones et 1 FAX (météo). Il pouvait faire intervenir les vedettes du lamanage, les vedettes privées prévues à cet effet (navettes, remorquages, guidages, messages) et les lamaneurs professionnels sur les quais, renforcés par deux équipes bénévoles de l'Association LA TOULINE.

LE TRAVAIL EFFECTUE.

Les 9 et 10 juillet - avant donc l'ouverture de la Fête - le travail a consisté essentiellement à guider par VHF les bateaux vers leur poste d'amarrage.

Pendant la Fête le travail fut plus varié, plus confus aussi, avec une permanence au téléphone pour répondre à

L'immense succès populaire du rassemblement de bateaux traditionnels à Brest puis Douarnenez (un million de visiteurs) pourrait faire croire que les Français s'intéressent à la mer...

Et faire naître l'espoir que nos gouvernants, en touchant ce vent favorable, vont amurer du bon bord.

Le Français, hélas !, cultive surtout sa nostalgie.

Ah ! que les bateaux anciens sont beaux !...

Et les brabants, les batteuses à vapeur, les chars à bœufs et les coiffes de nos grands-mères...

Quand la Bretagne, et la Provence, et l'Alsace, seront des Réserves de Costumés pour touristes en mal de folklore, la France aura enfin un gréement capable de la porter en tête de la grande régée européenne...

AFCAN-BREST a apporté son aide aux organisateurs de BREST-92 comme l'ont fait des dizaines et des dizaines d'associations qui ont levé une armée de près de deux mille bénévoles pour préparer et encadrer la Fête. Mais que nos adhérents se rassurent : n'y voyez pas une déviance amoureuse de l'AFCAN vers la marine en bois !

C'est la Marine Marchande d'aujourd'hui et de demain, française ET européenne, qui accapare toute notre attention.

En espérant qu'au bon moment, les Français auront pensé davantage à l'avenir de leurs enfants qu'à leur patrimoine, même culturel.

M.C.

de multiples questions, pas toujours de notre ressort, et aussi pour renseigner et guider des bateaux vers le PC REPARATIONS, les AVITAILLEURS, les postes de SOUTAGE, etc., pour diffuser des consignes, retransmettre les bulletins météo locaux, pour rendre compte au PC ORGANISATION de divers problèmes en cours, etc.

BILAN ET COMMENTAIRES.

Il est devenu très vite difficile de répondre avec exactitude aux très nombreuses demandes de recherches de navires car d'une part certains n'ont pas respecté le plan d'amarrage et surtout beaucoup de bateaux ont changé de poste à la faveur d'une sortie en mer ou pour des raisons techniques (longueur du bout-dehors) ou commerciales (embarquement de passagers). Le rôle du PC-MER il est vrai n'était pas d'assurer une sorte de "service SVP" mais une surveillance et un contrôle 24 h/24.

C'est sans doute sur l'eau que nos moyens et surtout leurs fonctions multiples se sont révélés les plus faibles : il a été difficile voire impossible de satisfaire les demandes des pilotes de faire dégager les plans d'eau lors des manœuvres de gros navires ou d'assurer l'accessibilité permanente des bassins aux Zodiacs de la SNSM. Les moyens lourds du PC SECOURS/MER ont dû intervenir (vedette des Douanes et de la Gendarmerie, chaloupe PETREL, etc.).

L'important, encore une fois, est d'avoir fait assurer par des hommes capables s'il le fallait de prendre des initiatives et d'assumer des responsabilités six jours de permanence ininterrompue. La présence des capitaines de l'AFCAN la nuit, ainsi que leur pratique de l'anglais courant, ont été particulièrement appréciées des organisateurs.

Les capitaines, quant à eux, semblent avoir apprécié l'excellence de leurs rapports avec les organisateurs, les militaires du PC SECOURS, les Gérants du Yacht-Club, les collègues, etc. Ce fut un bel embarquement !

OBLIGATION DE COMPTE-RENDU

Le gouvernement français poursuit ses efforts auprès de l'OMI pour obtenir que l'obligation de se signaler soit étendue à **tous les navires** entrant dans un Dispositif de Séparation de Trafic couvert par un VTS côtier (ce qui est le cas des DST de la Manche).

L'adoption d'une Résolution de l'OMI dans ce sens, ainsi que l'amendement de la Règle 10 de COLREG seront discutés à la 38ème session du S/Comité Sécurité de la Navigation (14/18 septembre 1992) puis à la 67ème session du Comité Juridique (28 sept./2 octobre).

Pour appuyer son argumentation, le Représentant Permanent de la France à l'OMI, l'Administrateur J.Ch. LECLAIR, a demandé à l'IFSMA de bien vouloir diligenter une enquête auprès des capitaines pour tenter de savoir pour quelles raisons, en dépit des recommandations de l'OMI, 50% seulement des navires transitant le DST d'Ouessant s'identifient auprès d'OUESSANT-TRAFIC.

L'AFCAN, sollicitée par l'IFSMA, s'est chargée de l'enquête auprès des commandants français. Notre secrétariat, début juillet,

a adressé 210 questionnaires aux actifs. Pour répondre assez largement avant la session du 14 septembre, le Cdt CHARLOT a adressé ses résultats à l'IFSMA et à M. LECLAIR dès le 21 août. A cette date nous avons reçu 35 réponses, ce qui est tout à fait remarquable compte tenu des délais d'acheminement du courrier des navigants.

Statistiquement :

80% de nos commandants appellent Ouessant
17% quelquefois
3% jamais

Ceux qui n'appellent pas toujours invoquent les raisons suivantes :

- officier de quart trop occupé
- raisons commerciales
- cela ne sert à rien
- procédure trop longue
- barrière linguistique
- canaux VHF encombrés

Certains commentaires accompagnant les réponses méritent d'attirer l'attention de l'Administration...

EN COUP DE VENT

Par Yves LA PRAIRIE

Responsables

A bord d'un navire, la notion de responsabilité est claire : l'autorité du commandant ne se partage pas. Sa responsabilité est totale. Elle est reconnue et acceptée comme telle.

Il y a quelques années, une collision grave survint en mer, par une nuit sereine et un temps calme. Elle fut la conséquence d'une inattention puis d'une erreur de manœuvre de l'officier de quart. Le "pacha" du bâtiment, lui, dormait dans sa chambre après une journée chargée.

Certes, l'officier de quart fut sanctionné, mais le commandant fut démonté de son commandement et son avancement fut brisé. Motif : s'être fié aux compétences d'un chef de quart qui ne méritait pas cette confiance.

Règle dure mais juste : un responsable suprême doit recevoir, au nom de tous, des récompenses en cas de succès, des blâmes en cas d'échec ou d'erreur. Tels sont l'honneur et la servitude du vrai chef.

Apparemment, en politique, il n'en est pas toujours ainsi. On y voit des responsables se défilier en cas d'ennuis ; certains vont même jusqu'à accabler les subordonnés qu'ils s'étaient choisis.

En somme, ils s'appliquent à eux-mêmes la publicité pour les couches Pampers : "Même mouillés, ils restent bien au sec".

PROPOS MARITIMES

Par Triton

Pirates

On croyait que la piraterie avait disparu, mais il n'en est rien : elle sévit spécialement dans le détroit de Malacca et dans le sud de la mer de Chine. Même de grands navires sont attaqués. Les pirates se hissent à bord avec des grappins, à la faveur de la nuit ; ils cherchent la caisse du commandant et l'alcool, et si on leur résiste, ils tuent. Tout recommence : nous reverrons un jour les navires de commerce armés, comme autrefois.

Les plaisanciers, qui avaient pris l'habitude de naviguer paisiblement partout, évitent maintenant certaines zones. On retrouve ainsi la même situation qu'au siècle dernier. L'Américain Joshua Slocum, qui a été le premier navigateur solitaire autour du monde, de 1895 à 1898, raconte dans ses souvenirs qu'il renonça, sur des conseils reçus à Gibraltar, à s'aventurer en Mer Rouge. Au large du Maroc, il échappa par miracle à une felouque armée. Dans les parages de la Terre de Feu il est sans cesse menacé par des pirates fuegiens, qui, heureusement, n'avaient que des arcs et des flèches : il les tenait à distance avec sa carabine. Au mouillage, il répandait sur le pont de son SPRAY des semences de tapissier, et une nuit cette précaution lui sauva la vie.

En Angleterre, la piraterie est encore aujourd'hui le seul crime (avec la haute trahison) que la loi punisse de mort. Autrefois on y exécutait les pirates en les enchaînant au sol, à Wapping, à marée basse. La marée montante les noyait, en leur laissant largement le temps de la réflexion et du repentir.

C.L.C. : LA CLASSE !...

Les Capitaines au Long Cours s'émeuvent - bien tardivement si l'on songe que la polyvalence a 25 ans - de la disparition du titre (prestigieux !) de C.L.C.

Les nouveaux (?) brevetés de 1ère ou de 2ème classe n'apprécient guère ce numérotage au puissant relent militaire ou administratif.

Pourtant la marine commençait à peine à fumer noir qu'on délivrait des brevets d'O.M. UN, DEUX, TROIS.

Il y eut aussi des brevets de Capitaine de la Marine Marchande de 1ère Classe.

L'AFCAN, qui regroupe des capitaines de tous brevets, n'entend pas intervenir dans cet épisode de la lutte des classes...

Cependant nous avons trouvé dans une lettre de notre collègue Cl. PLANTY un argument et une suggestion que nous livrons volontiers à nos lecteurs.

"...Il y a une remarque qui, à ma connaissance, n'a jamais été faite ou éclaircie et qui me paraît importante. Le brevet de Capitaine de 1ère Classe de la Navigation Maritime (C1NM) est, comme

il l'annonce, un titre de... navigation maritime. C'est-à-dire de la technique pure : la conduite d'un navire à la mer et rien d'autre. Rien de la fonction commerciale qui a pourtant encore son importance (affrètements, chartes-parties).

Ce brevet a donc un caractère restrictif par rapport aux prérogatives de l'ancien brevet.

En particulier il permet d'affirmer que la compétence des capitaines, strictement nautique, n'a plus sa place dans d'autres domaines. Ce qui les exclut à plus ou moins brève échéance des postes à compétence commerciale maritime, où de très nombreux C.L.C. se sont distingués.

J'attaque donc le nouveau titre du brevet de commandement à cause de son caractère restrictif de navigation maritime.

Le titre de CAPITAINE DE LA NAVIGATION COMMERCIALE (C.N.C.) me paraît plus adapté, à défaut de pouvoir revenir à C.L.C.

Et pourquoi pas CAPITAINE DE NAVIRE, qui veut tout dire, tout bêtement, tout simplement et sans complications !

(...)"

C G M Normandie

PORTE-CONTENEURS 4400 EVP OVER PANAMAX

INDICATIF D'APPEL FNID

Principales caractéristiques

Longueur hors tout : 275,60 m
Longueur entre perpendiculaires: 261,40 m
Largeur hors membres : 37,10 m
Creux au pont supérieur : 21,50 m
Tirant d'eau au F.B. été : 12,418 m
Port en lourd correspondant : 53 378,80 T
Tirant d'eau d'échantillonnage : 13,518 m
Port en lourd correspondant : 62 277,40 T
Déplacement correspondant : 81 841,40 T
Tirant d'air/OH : 54 m env.
Navire léger : 19 564,00 T

Cales / Pontée

La configuration des cales 4, 5 et 6 a été conçue pour que dans le futur le chargement des nouveaux types de conteneurs 24' x 8'6" x 9'6" ou de 49' x 8'6" x 9'6" soit possible.

Capacités commerciales

1 Cales 2050 EVP


Possibilité de charger des 20' en "Russian storage" sur 4 plans dans les bays de 40' des cales 3, 4, 6 (520 emplacements).
Poids maximum des conteneurs en cales :
25 T pour les 20'
35 T pour les 40'.

Poids maximum des piles de conteneurs :
de 20'80 T
de 40'100 T.
Capacité totale sur 5 plans :
4419 EVP dont :
138 conteneurs dangereux de 20' IMO III dans la cale 2.

3 Reefers

250 prises pour 40' en pontée.

Cote du Bureau Veritas

1 3/3 E 
Porte-conteneurs - F -
Haute mer - AUT -
PORT - ACA - ALP.

Autonomie

25 000 milles à la vitesse de 24 nœuds..

Vitesse

24,04 nœuds à 90% de la puissance maximum du moteur principal, avec 15% de "sea margin" au tirant d'eau de dessin 12,40 m.

Appareil propulsif

Un moteur lent
10 RTA 84 C
Puissance Maximum Continue : 52 000 CV
puissance en service 90%
PMC : 46 800 CV.

Puissance électrique

1-4 R32 D-1 x 1400 kW
3-6 R32 D-3 x 2100 kW

7 700 kW

Propulseur d'étrave

Puissance : 2 000 kW.

Consommation

du moteur principal par 24 h :
Vitesse 24,04 nœuds
90% PMC
15% "sea margin"
tirant d'eau 12,40 m
165 T / 24 h env.

Jauge

Oslo 1947
Certificat National de jaugeage
Jauge brute
55 445,90 tonneaux
Jauge nette
38 261,84 tonneaux.
Londres 1969
Certificat International de jaugeage des navires :
jauge brute 63 409 UMS
jauge nette 21 088 UMS
Suez
Jauge brute
57 004,46 tonneaux
Jauge nette
47 113,95 tonneaux.

AUTOMATISATION / INFORMATIQUE

Un système VALMET/DAMATIC à automates programmables.

La surveillance se fait à partir d'écrans de contrôle.

La répartition des automates est basée sur le principe de la modularité, c'est-à-dire qu'un automate ou un groupe d'automates remplissent une fonction bien précise et une seule, en conséquence un défaut sur l'un d'eux n'empêche pas le bon fonctionnement des fonctions qui ne lui sont pas liées. Pour la sûreté de fonctionnement, toutes les unités contrôlées sont doublées.

L'Automate gère :

- La puissance électrique (DA),
- La production et la distribution électrique,
- Le ballastage,
- Les transferts,
- L'assèchement,
- SORS (Consommation, Compteurs, Moyennes, etc.) et POPP (Séquences mises en réchauffage MP),
- Alarmes et Mesures (717 mesures dont 405 analogiques).

Sont également prévus 26 Mimics (synoptiques) ainsi que 96 Trend Curves (Courbes de Tendances).

L'ordinateur de chargement est ON Line sur le DAMATIC.

En cas de BO, les imprimantes d'Alarmes machine et passerelle, un écran en passerelle, le loading computer, le SORS sont entre autres alimentés par onduleurs, il n'y a en aucun cas rupture de l'information durant le BO.

Répartition des écrans :

Passerelle

- 2 écrans 20",
- 1 écran 14",
- 1 imprimante d'alarme.

CCR (Cargo Control Room)

- 2 écrans de 20",
- 1 écran de 14",
- Le SORS,
- Le Load Computer.

PC Machine

- 2 écrans de 20".

Administratif (Réseau)

- 1 écran et imprimante en Station Radio.
- 1 écran et imprimante en Cargo Room.
- 1 écran et imprimante en Cabine Contrôle.
- 1 écran et imprimante en Magasin Machine.

SECURITE

I. Détection Incendie par Cellules Ionisantes SAL-WICO :

- Cales,
- Machine,
- Emménagements.

II. Extinction par CO2 HP :

- Cales,
- Machine,
- Cabine Contrôle.

La commande des vannes directionnelles est située dans le local CO2.

III. Extinction à Mousse Centrale Bas Fonctionnement :

- Gattes MP, DA,
- Local Séparateur,
- Chaudière.

IV. Pompes Incendie :

Deux pompes situées dans le Compartiment Machine de 80 m³/h à 8 bars.

Une pompe incendie secours située dans le local propulseur de 72 m³/h à 8 bars.

V. Extinction par eau pulvérisée :

Pour la Cale 2 qui est la Cale à Marchandises Dangereuses. Elle possède un assèchement par éjecteur.

VI. Embarcations :

NORSAFE couvertes, de 32 Personnes, équipées de moteur Diesel à démarrage électrique.

4 Radeaux de 16 Personnes Pont 2 (2 à Bd + 2 à Td)

2 Radeaux de 6 Personnes (1 à Bd et 1 à Td) sur la Page AV.

A LA PASSERELLE DU CGM NORMANDIE

par le Cdt J.P. BESCOND

Voici huit mois que le CGM NORMANDIE effectue avec une parfaite régularité ses rotations entre l'Europe du Nord et l'Extrême Orient. Ligne difficile commercialement, la concurrence y est vive, et aussi techniquement car malgré les aléas portuaires, météorologiques, malgré la densité de circulation en certains passages, il faut respecter l'horaire donc maintenir en parfait état de marche le moteur de 52 000 CV et tout l'équipement qui l'entoure pour disposer de la puissance nécessaire mais aussi avoir à sa disposition une passerelle conçue et équipée de telle façon que cette navigation s'effectue avec le maximum de sécurité.

Disons-le tout de suite, à deux réserves près, les qualités d'ensemble du navire font qu'en manœuvre et en route libre, c'est l'esprit libéré de la plupart des tracasseries techniques et nautiques connues sur d'autres navires, que nous effectuons notre travail.

Avant d'aller plus avant dans la pratique de cette passerelle, décrivons-la en quelques traits :

LA PASSERELLE.

Le bloc passerelle se compose de trois salles contiguës et communicantes : la passerelle proprement dite, le local cargaison et le local radio. Une cloison accordéon dépliée la nuit isole le local cargaison de la passerelle tandis que celle-ci est séparée du local radio par une cloison plein à demi vitrée. (schéma page 9).

LA PASSERELLE proprement dite s'étend d'un seul tenant sur toute la largeur du navire ; sa superficie est d'environ 200 m². L'équipement est pour l'essentiel regroupé sur cinq consoles :

- la console centrale A (schéma 3) réunit tout ce qui est immédiatement nécessaire à la conduite du navire, à la surveillance de la machine et au maintien de la sécurité à bord. C'est là que se tient l'officier de quart ;

- la console B (schéma 2) est une table à cartes avec tiroirs pour les collections non immédiatement utilisées ; les appareils suivants sont regroupés au-dessus de cette table : GPS, Loran, Decca, Gonio, sondeurs, terminal du Total Navigator, loch surface et Navtex ;

- en C, console feux de navigation, éclairage des ponts et des cales, démarrage de la pompe incendie de secours, alarme générale ;

- en D (schéma 4), consoles utilisées en manœuvre ; nous y retrouvons une platine pour commande du MP, une pour le propulseur d'étrave, un tiller, un indicateur d'angle de barre, une répétition du loch Doppler fond, une répétition d'une des VHF, une commande du sifflet et en fronton un répéteur du radar 3 cm.

PRATIQUE DE LA PASSERELLE :

- **EN MANŒUVRE** : les consoles D à chaque extrémité de la passerelle sont équipées de tout ce qui est nécessaire en manœuvre. C'est d'un confort appréciable et une nécessité vue la largeur du navire.

La présentation du navire commencée depuis la console A se poursuit depuis une des consoles D en gardant toutefois un homme à la barre de la console centrale ; le tiller sur console d'aileron ne sert qu'à partir du moment où la présentation du navire est quasi achevée ; le timonier est ainsi libéré pour aller préparer la coupée.

Bien que les platines de télécommande du MP et du

propulseur d'étrave disposent de répétitions d'invitation à ralentir et de stops d'urgence, il est nécessaire que le second capitaine qui participe à la manœuvre à la passerelle reste à proximité de la console centrale pour consulter les écrans Damatic en cas d'alarmes concernant la propulsion, la production d'électricité, la barre et le propulseur. Il y a 36 mètres aller et retour de D à A !

Les qualités manœuvrières du CGM NORMANDIE sont reconnues de tous : excellente action de la barre, puissance de la machine rapidement disponible, propulseur d'étrave efficace.

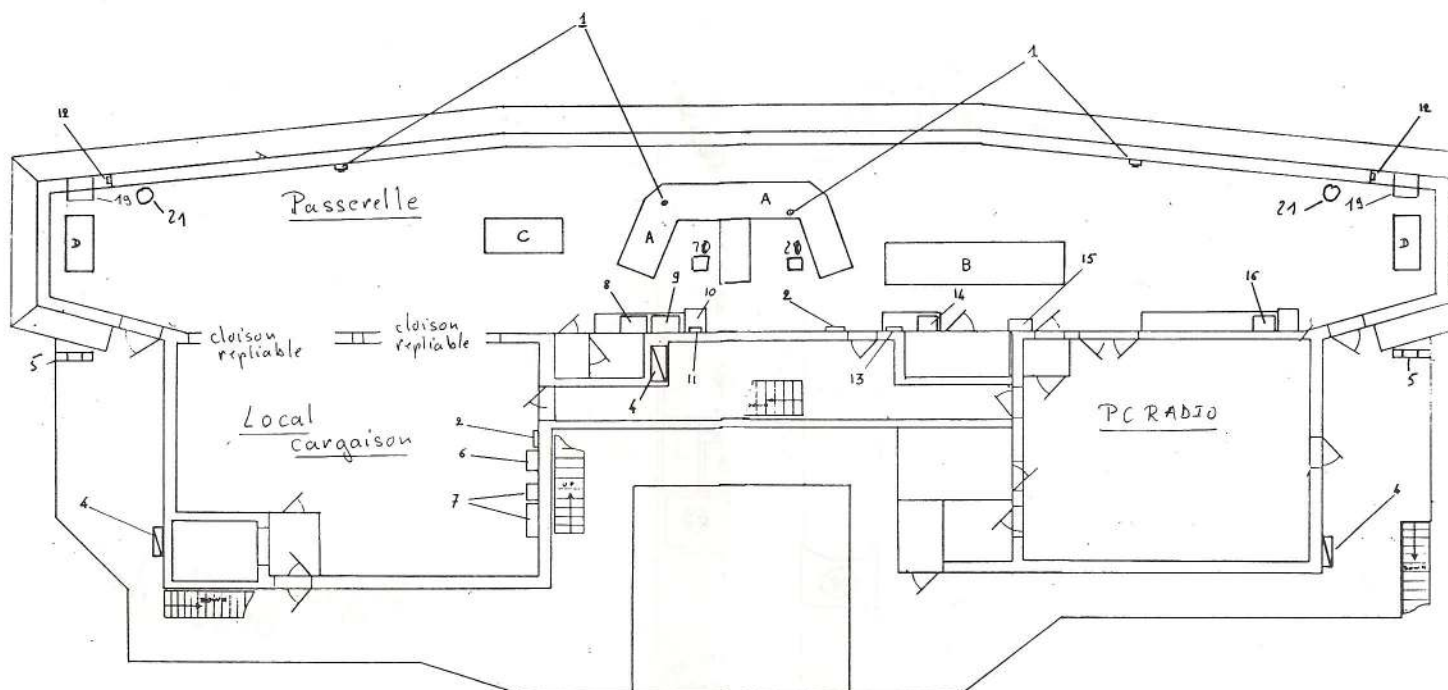
Que penser des ailerons couverts intégrés à la passerelle ? Bien sûr il y fait bon à l'abri des intempéries ou des ardeurs du soleil mais... avoir le visage fouetté par le vent incite aussi à tenir un peu plus compte de celui-ci. A l'abri nous agissons avec plus de sérénité alors qu'à l'extérieur nous avons un peu plus le "feeling" des éléments agissant sur le navire. N'oublions pas cependant que les indications de vitesse longitudinale et transversale du Doppler sont des données importantes, et plusieurs pilotes habitués à apprécier ces éléments par repères à terre reconnaissent sur ces grands navires sous-estimer les vitesses d'approche.

Faut-il pour autant manœuvrer uniquement "aux instruments" ? Certes non, bien sûr ! Voyons maintenant que cette même question peut se poser aussi en route libre.

- **EN ROUTE LIBRE** : Quelques mots avant d'appareiller sur la préparation de la traversée. Toute traversée est étudiée bien entendu d'après les cartes marines habituelles, ainsi sont choisis les way-points. Le travail se poursuit alors sur le terminal du Total Navigator qui en intégrant les coordonnées des way-points fournit caps, distances et fait réapparaître ces éléments sur écran (console A) au fur et à mesure du déroulement de la traversée. Parallèlement à cela a été mis en place la disquette ayant en mémoire les cartes des régions fréquentées (elles sont réalisées à l'aide d'un scanner à partir des cartes papier).

Ne nous étendons pas sur les possibilités du Total Navigator et des radars avec calculateurs anti-collision ARPA. Prenons place dans l'espace bâbord du bloc central (console A). D'un seul mouvement de tête nous avons sous les yeux la carte papier classique, l'écran du Total Navigator (avec indication des routes, distances,

(suite page 11)



IMPLANTATION PASSERELLE

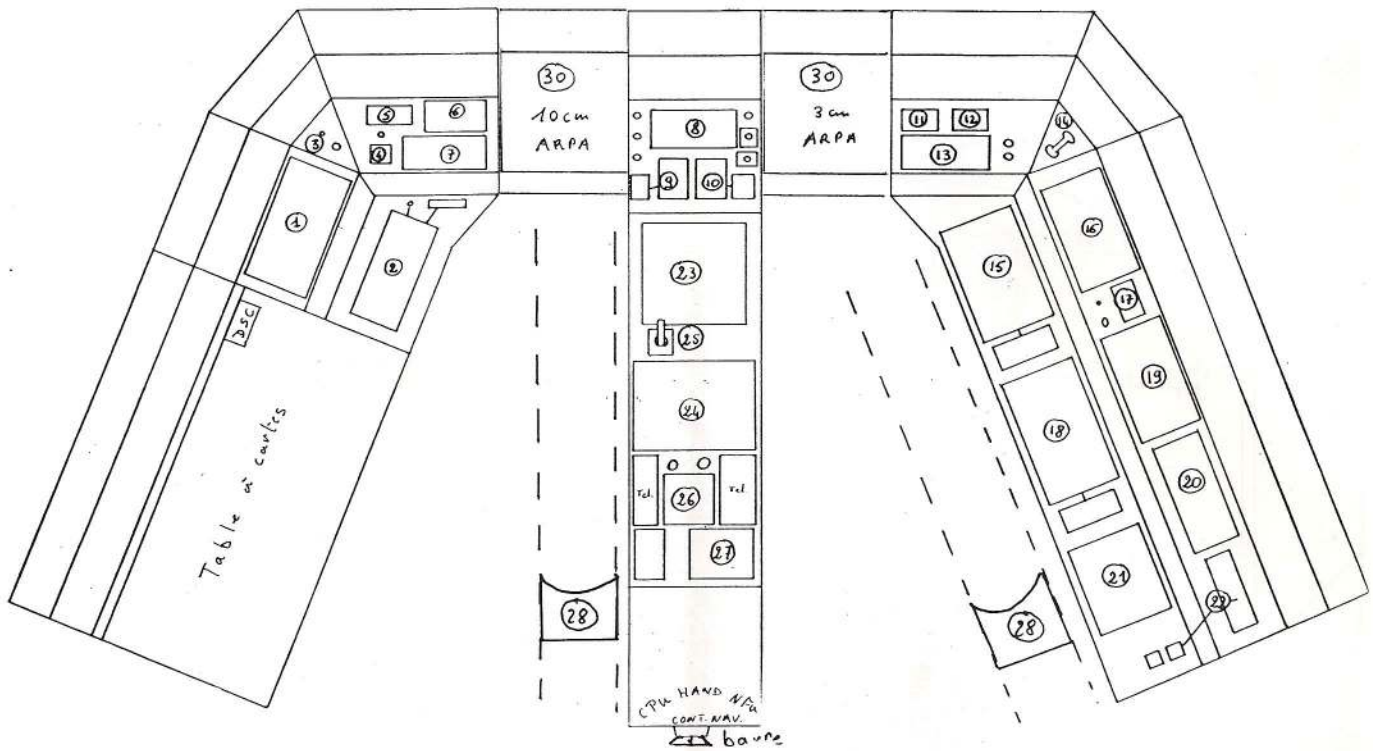
- A. Console centrale
- B. Console table à cartes
- C. Console feux
- D. Consoles ailerons
- 1. Bouton acquit homme mort
- 2. Tableau de mise en marche homme mort (sur cloison)
- 3. Extincteurs CO2
- 4. Armoire incendie
- 5. Bouées couronne et fumigène
- 6. Armoire de déclenchement mousse (4 directions)
- 7. Coffrets pour vannes à fermeture rapide
- 8. Veille 500 Khz
- 9. Station Pommar
- 10. Calculateur du Total Navigator
- 11. Alarme TELEX (sur cloison)
- 12. Cellules photo des projecteurs de pont
- 13. Centrale horaire et répéteurs sondeurs (sur cloison)
- 14. Imprimante ABB des ordres machine
- 15. Centrale incendie SALWICO
- 16. Facsimile
- 19. Répéteur radar
- 20. Fauteuils
- 21. Répéteurs gyro

LA TIMONERIE

Elle regroupe l'ensemble des équipements de détection, de positionnement, de conduite et de communications (internes et externes).

Le choix du matériel et l'ergonomie de l'ensemble permettent à un Officier d'assurer seul le quart et la conduite.

- 2 Gyrocompas TOKYO-KEIKI Type TG 5000.
- 1 Pilote automatique TOKYO-KEIKI type PR 7506 L Adaptive
- 2 Radar ARPA RAYTHEON/JRC type 3430/12S et 3425/9X.
- 1 Console de navigation intégrée RAYTHEON/JRC type SNA 90/91
- 2 lochs doppler JRC types -202 (v. surface) JLN-420 (v.fond)
- 2 Sondeurs ultrasons JRC type JFE 570S avec enregistreur et indicateur digital
- 1 Radiogoniomètre SAIT Type TDA 202B
- 1 Récepteur de navigation par satellite type GPS.
- 1 Récepteur de navigation type LORAN C.
- 1 Récepteur de navigation type DECCA.
- 2 Emetteurs récepteurs VHF.
- 1 Récepteur de veille 2181.
- 1 Récepteur NAVTEX pour les messages de détresse et sécurité.
- 1 Emetteur/récepteur de secours pour embarcation.
- 1 Récepteur facsimilé de cartes météo JRC Type jax-90.
- 1 Système dit "Homme mort".



CONSOLE CENTRALE "A"

CONSOLE CENTRALE A

1. Ecran du Total Navigator
2. Claviers du Total Navigator
3. Interrupteur et atténuateur éclairage table à cartes
4. Commande sifflet
5. Acquit homme-mort
6. Réchauffage des sabords
7. Commandes des essuies-glaces
8. Hauts-parleurs de manœuvres
9. V.H.F. n° 2
10. V.H.F. n° 1
11. Tachymètre M.P.
12. Manomètre d'air de lancement
13. Loch doppler sonar
14. Combiné V.H.F.
15. Clavier DAMATIC n° 2 - Automation VALMET
16. Ecran DAMATIC n° 2
17. Torsiomètre M.P.
18. Clavier DAMATIC n° 1
19. Ecran DAMATIC n° 1
20. Ecran DAMATIC n° 3
21. Imprimante d'alarmes DAMATIC
22. Renvoi d'alarmes
23. Commandes du propulseur d'étrave
24. Télécommandes M.P.
25. Tiller (toujours prioritaire)
26. Commandes des moteurs de barre
27. Programmeur des sifflets
28. Fauteuils réglables se déplaçant sur crémaillères
29. DSC
30. Radars

P.C. RADIOCOMMUNICATIONS

- Une Station de communication par satellites INMARSAT "A" assurant les communications : télex, téléphone, fax et data.
- Un Récepteur spécifique aux appels de groupe améliorés pour assurer les alertes effectuées sur le réseau INMARSAT "A"
- Un Emetteur-Récepteur ondes-courtes et ondes moyennes en bandes latérales uniques (BLU) permettant en mode duplex ou simplex des liaisons téléphoniques ou télex.
- Un Emetteur radiotélégraphie sur ondes moyennes (SOLAS)
- Un Récepteur auto-alarme associé à un séquenceur et un magnétophone pour assurer une veille permanente et automatique de la fréquence 500 KHZ (SOLAS)
- Un Récepteur à balayage assurant la veille automatique des fréquences de détresse situées dans les bandes ondes-courtes et ondes moyennes.
- Un Contrôleur d'appels sélectifs numériques associé au Récepteur à balayage pour déclenchement des alarmes.
- Deux Emetteurs-Récepteurs VHF disposant de tous les canaux marines.
- Un Récepteur spécifique aux appels sélectifs numériques (ASN) sur VHF canal 70.
- Un Contrôleur d'appels sélectifs (ASN) VHF pour déclenchement d'alarme.
- Un Récepteur NAVTEX pour les messages de détresse et de sécurité en mode télex sur grandes-ondes.
- Une Balise de pont SARSAT avec largage hydrostatique.
- Un Poste Radio d'embarcation de sauvetage.
- Deux Transpondeurs Radar bande X (SART) pour embarcations de sauvetage.
- Trois Talkies-Walkies UHF pour embarcations de sauvetage.

way-points, Vm, dérive et ETA) et l'écran du radar 10 cm. Levant les yeux apparaissent les répéteurs situés en fronton ; portant le regard vers la droite nous lisons le répéteur Brolich (nombre de tours, puissance) et les écrans Damatic (sur un desquels nous faisons apparaître d'office les paramètres du MP à surveiller). A main droite se trouvent la commande du MP et le tiller. Le tiller n'est opérationnel que lorsque la barre est en CPU (pilote auto), l'action sur ce tiller est prioritaire et permet donc d'entreprendre immédiatement, sans se déplacer à la barre, une abattée d'urgence.

En tant que commandant j'apprécie grandement cet endroit lors des approches et des départs de port. Les indications fournies par le Total Navigator (avec matérialisation directe de la route du navire, entre autres) jointes à celles des radars (avec ARPA, ne l'oublions pas) apportent un confort inconnu jusqu'ici quand il s'agit de tirer son épingle du jeu parmi les hauts fonds, les bouées, les nombreux navires, par une visibilité plus ou moins satisfaisante et sans perdre de temps.

Pour les changements de cap il faut ou se déplacer à la barre si on est en mode CPU ou simplement agir sur le pupitre du Total Navigator (situé sous l'écran) si on est en mode auto contrôle nav., cela concerne évidemment les seuls changements de cap entre deux way-points pré-programmés.

Sans déplacement sont disponibles aussi les deux VHF, la diffusion bord, les sifflets et l'acquit de l'alarme homme-mort.

N'oublions pas non plus que depuis les pupitres Damatic de la console A, donc directement sous la main de l'officier de quart, peuvent s'effectuer les opérations de ballastage. Quant à l'assèchement des cales il est entièrement automatique.

L'officier de quart est-il pour autant dans une situation idéale pour assurer en sécurité toutes les fonctions qui lui sont dévolues : navigation, circulation, réponse aux alarmes machine et détection incendie, appels téléphoniques extérieurs ? Presque !

Revenons donc sur les réserves exprimées plus haut. Le schéma de la console A fait bien ressortir que pour consulter le radar 3 cm et surtout les écrans et imprimantes Damatic il faut contourner la barre ; cela peut paraître une gêne mineure, mais n'oublions pas les conditions dans lesquelles se trouve assez souvent l'officier de quart seul sur la passerelle d'un grand porte-conteneurs fonçant à 23/24 nœuds dans le détroit de Malacca ou d'une baie japonaise à l'autre ; ainsi donc s'il lui faut aller consulter les écrans et imprimantes pour répondre à une alarme machine ou sécurité, tout en faisant effort pour en apprécier l'importance, l'urgence et éventuellement intervenir par lui-même depuis les pupitres Damatic, pour remédier à l'anomalie, les secondes perdues ou gagnées en déplacement sont précieuses.

La passerelle du CGM NORMANDIE présente un défaut non lié à l'implantation du matériel, mais à sa forme même, en ce sens que la façade étant quasi rectiligne et barrée de nombreux montants (entre chaque vitre) un observateur placé derrière la console centrale se trouve avoir deux angles morts de deux quarts environ sur l'avant de chaque travers. Quant à la vision sur l'AR elle est pauvre et de nuit la seule possibilité d'observer sur l'AR est de se déplacer aux extrémités de la passerelle. A tout ceci, certes, nous nous sommes habitués, mais restons préoccupés quand il faut slalomer à grande vitesse parmi d'autres navires.

Pour toutes ces raisons et disons-le aussi parce que ces appareils sont attrayants, nous aurions tendance à uni-

quement "naviguer aux instruments". Pour moi, d'une génération très proche de la retraite, telle n'est pas bien sûr ma conception, et j'essaie de faire partager aux jeunes officiers qui m'entourent cette idée qu'il faut aussi porter son regard vers l'extérieur. En échange ils m'ont appris à avoir un peu plus confiance dans cette instrumentation précise, fiable et indispensable pour répondre en sécurité aux conditions actuelles d'exploitation des navires. Ouvrons une parenthèse : beaucoup des appareils mis à bord de nos jours sont très riches en possibilités de toutes sortes, mais parfois trop riches à l'exemple de ces chaînes Hi-Fi équipées de gadgets de plus en plus nombreux, souvent inutiles et qui rendent difficiles la connaissance et l'utilisation des appareils.

RADIOCOMMUNICATIONS :

Restons-en aux interventions de l'officier de quart passerelle, en dehors des heures de présence de l'officier radio. Comme nous l'avons vu, sur la console A deux VHF sont immédiatement accessibles ; de même chaque pupitre d'aileron est équipé d'une répétition VHF.

Sur la console B se trouve un combiné pour répondre aux appels téléphoniques via satellites. Sur la cloison en arrière de la console A un buzzer avertit de la réception d'un télex ou d'un fax.

Quant au récepteur DSC situé sur la table à carte (console A) nous n'en avons aucune pratique, pour des raisons de mise en place des réseaux, d'équipement des navires... et de formation du personnel. L'approche que nous avons faite de cet équipement n'augure pas d'une facilité d'exploitation par un officier qui aurait d'autres préoccupations à l'instant du message de détresse.

En conclusion, cette passerelle dans son ensemble a été conçue et équipée pour que l'officier de quart puisse tenir avec le maximum de célérité et de sécurité toutes les responsabilités qui sont les siennes sur un navire de taille importante, rapide, à effectif réduit et très automatisé. Les concepts évolueront encore, l'expérience parlera, mais déjà quelle différence avec les passerelles du PCR/P, par exemple, où la dispersion du matériel est la règle, où après avoir acquitté un buzzer à Bd, il faut courir à Td pour répondre à un autre. Un buzzer qui sonne quelques secondes de trop parce qu'il est éloigné c'est de l'énerverment, de la fatigue inutile et une dispersion dangereuse de l'attention. Sur le CGM NORMANDIE l'ergonomie améliorée, l'équipement de haut niveau, le regroupement de ce matériel, les qualités nautiques du navire et la souplesse d'utilisation de l'appareil propulsif font ressentir sur la passerelle comme une sorte de confort inconnu jusqu'ici.

Pour terminer, voici mon impression en entrant pour la première fois dans cette passerelle très vaste... et remplie d'écrans. Chacun avait le sien, le second capitaine celui du calculateur de chargement, l'officier de service ballastait sur un autre, l'officier radio pianotait la liste d'équipage sur un troisième, quant à l'officier de navigation il préparait la traversée sur celui du Total Navigator. Dans cette ambiance feutrée (les bruits sont en effet atténués), vitrée, fermée, j'ai eu très vite l'impression de me retrouver, non pas sur un navire, mais au n^{ième} étage d'une certaine tour de La Défense. Chacun semblant replié vers l'intérieur, je n'ai pu m'empêcher de demander : "Le vent fraîchit ! Si une aussière casse ?...", "Nous le saurons par l'imprimante : alarme treuil" me fut-il répondu. C'est vrai, il y a alarme, électronique, informatique... oui... mais tout de même la mer, le vent...

J.P. BESCOND

Armateur :
COMPAGNIE GENERALE MARITIME

DECISION D'EFFECTIF

concernant le "CGM NORMANDIE"

Référence : Décret du 26 Mai 1967 et Arrêté du 30 Juin 1967

Compte tenu des justifications figurant en annexe, l'effectif du M/S "CGM NORMANDIE" est fixé ainsi qu'il suit, sous réserve du visa prévu par les textes de référence.

- 1 Capitaine
- 1 Second Capitaine
- 1 Chef Mécanicien
- 1 Second Mécanicien
- 1 Officier Radioélectronicien
- 2 Officiers Polyvalents
- 2 Maîtres d'Entretien (ou Assistants)
- 1 Maître Electricien (ou Assistant)
- 3 Ouvriers Mécaniciens d'Entretien
- 1 Chef Cuisinier Chargé (ou Assistant)
- 1 Maître d'Hôtel (ou Assistant)

TOTAL = 15

Date : 26 Novembre 1991

Signature de l'Armateur,

LE CAPITAINE D'ARMEMENT

Visa accordé à l'effectif le :
25 NOV. 1991



SERVICE A LA MER

PASSERELLE

08/12..... Commandant
12/16-00/04..... Off. Poly. n° 1
16/20-04/08..... 2nd-Capit.
20/24..... Off. Poly n° 2..... 08/12

MACHINE

2è Mécanicien : à la journée

P.C. RADIO

4 heures ←----- O.R.E. -----> 4 heures

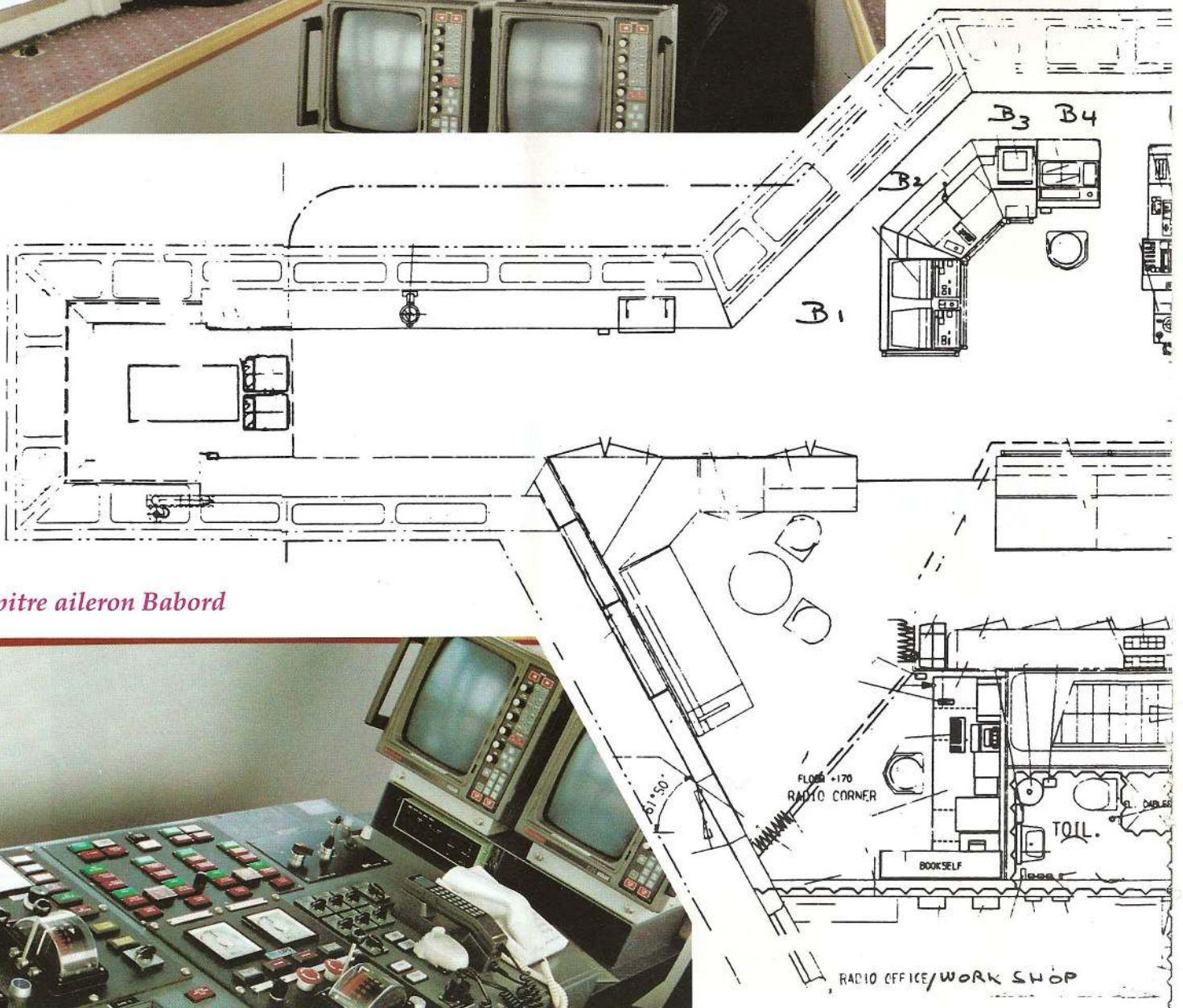
Nota : En "tournee européenne", embarquement d'un officier supplémentaire : le Commandant ne fait plus de quart et le 2nd Capitaine fait 4 heures.

CGM Normandie



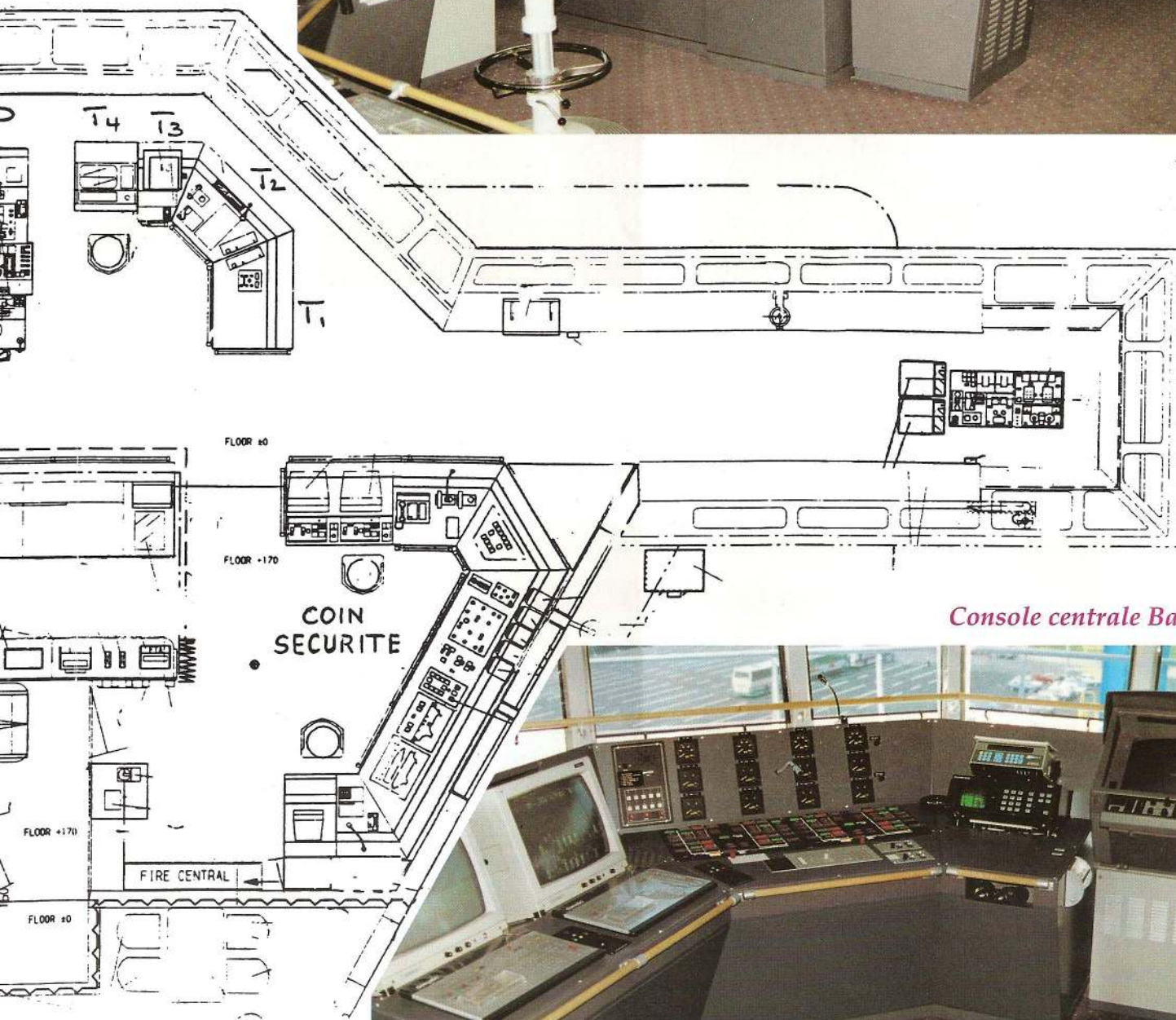
M / V NOU

Textes et
Commandant Be



Pupitre aileron Babord





Console centrale Babord



LA PASSERELLE DU NORMANDIE

OU

l'adaptation d'un modèle à une ligne.

Par le Cdt B. APPERY

L'originalité de la passerelle du NORMANDIE vient de ce que du concept "Passerelle Ferry de l'an 2000", nous avons adapté au navire lui-même et surtout à la ligne OUISTREHAM-PORSTMOUTH.

Passerelle Ferry de l'an 2000 :

- entièrement couverte et avancée panoramique
- regroupement des fonctions Transit sur le T central avec commandes et répétitions nécessaires sur les ailerons
- regroupement des fonctions Sécurité/Surveillance et radio communications dans la timonerie.

PASSERELLE "NORMANDIE".

1. Ergonomie :

Nous avons eu la chance "inouïe" de pouvoir très tôt, au niveau du *basic design*, intervenir et faire passer nos idées issues d'une longue expérience de passerelle, de ferry, de manœuvres et de la ligne OUISTREHAM-PORSTMOUTH.

En partant donc d'un modèle de disposition actuel que tous les chantiers proposent (BRETAGNE, STENA TRAVELLER, SILJA SYMPHONY, etc.) nous avons d'abord regroupé les appareils pour une utilisation optimale et... nous avons construit la passerelle autour !

2. Fonction navigation/quart à la mer (Plan pages précédentes).

Navire AUT PORT, les commandes de l'appareil propulsif se retrouvent au centre de la timonerie :

2-1 : fonction contrôle propulsion - partie Babord

B1 : écran de contrôle actif DAMATIC (Deux)

B2 : platine contrôle + interphone avec PC machine

2-2 : fonction conduite - au centre

réglage allure propulsion

commande propulseurs

commande appareil à gouverner

liaisons : 2 VHF, téléphone + VHF Aéro (pour Hélicoptère)

commande de caméra vidéo AR (pour alignements)

2-3 : fonction navigation

B3 : récepteurs SYLEDIS SR 3

DGPS NR 53

B4 : radar RAYTHEON ARPA M 34 10 cm

T4 : radar RAYTHEON ARPA M 34 3 cm

T2 et T1 : commandes correcteur de gîte, feux de navigation, mouillage à distance, ailerons stabilisateurs, platine de diffusion générale et sécurité

ETA PILOT.

De plus une mini table à carte permet de consulter rapidement la carte du moment.

- **En console frontale** sont regroupées les informations suivantes :

- tirants d'eau - gîte - assiette -
- vitesse de giration (présentation circulaire et linéaire)
- Cap GYRO - angles de barre -
- répéteurs sondeurs milieu et avant
- loch doppler - anémomètre/girouette
- tachymètre lignes d'arbre et de part et d'autre :
- les moniteurs SYLEDIS et Ferry 2000 (table traçante)

N.B. : Tous les indicateurs sont parfaitement visibles de chaque point de la partie centrale de la timonerie.

Les pupitres ont été disposés pour une accessibilité immédiate à partir de la position P, position privilégiée du "pilote".

La table traçante Ferry 2000 représente la navire en vraie grandeur, positionné soit par SYLEDIS, soit par DGPS au choix. Elle reprend d'autre part tous les échos radars pris en compte par l'ARPA.

3. Fonction manœuvres portuaires.

Sur chaque pupitre d'aileron sont évidemment repris :

- les combinés propulsion, barres et propulseurs
- les indicateurs indispensables : MP, lignes d'arbres, ampérages propulseurs, anémomètres, sondeur avant, vitesse de giration, loch doppler, cap GYRO.
- les communications intérieures et extérieures
- la commande des projecteurs de recherche
- un répéteur de table traçante
- indicateurs radars de port AV et AR (maître et esclave alternés sur Td et Bd)

- la visibilité a été particulièrement soignée, le pont passerelle dépassant d'environ 1 mètre.

4. Fonction surveillance

Le "coin sécurité" regroupe :

4-1 partie incendie

- détection et contrôle portes coupe-feu
- commandes à distance : extinction garages et mousse sous parquet machine
- commandes ventilation garages, pompes à incendie
- commandes centralisées des portes d'accès aux garages
- fermeture rapide vannes alimentation combustible, séparateurs, etc.
- monitor surveillance garages : 4 monitors pour 4 niveaux de chargement (total caméras CCD : 32)
- monitor couleur surveillance machine : 13 caméras

4-2 : la partie assèchement

- indicateurs tirants d'eau et assiette
- ballastage sur écran DAMATIC
- commande centralisée portes étanches
- tableau de contrôle des ouvertures de coque

4-3 : la partie liaison sécurité

- interphones zones d'évacuation
- téléphone + auto générateurs
- Appel de personnes
- VHF extérieur + réseaux intérieurs VHF

4-4 : et divers

- alarmes ascenseurs et chambres froides
- commandes vannes effluents

5. La table à cartes elle-même regroupe :

- le contrôleur de rondes et son imprimante
- les imprimantes ordres machine et ETA pilot
- les 2 gonios (dont 1 VHF)
- les sondeurs enregistreurs
- le calculateur de stabilité et son imprimante
- la partie réglage et contrôle air conditionné (PC)

6. Fonction radiocommunication :

- l'exemption d'heures de veille oblige à intégrer résolument le poste de radio dans la Timonerie. D'ailleurs nous l'appelons le coin radio par rapport au poste radio qui est pratiquement devenu l'atelier du radio électronicien.
- Comme vous pouvez le constater : ce n'est pas encore tout à fait le GMDSS mais ça se rapproche.
- Tous les chargeurs TW et bips sont regroupés en timonerie.
- D'autre part afin de "faciliter" les liaisons avec la terre à un prix inférieur au SATCOM, nous sommes équipés de radio téléphones français (radiocom 2000) et britanniques (cellnet) couvrant donc toute la Manche. Chaque radiotéléphone est couplé à un fax.

MV NORMANDIE

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES.

- 2 120 passagers - 141 membres d'équipage - 680 voitures
- 161 mètres de long 26 m. de large
- 2 hélices à fort développement et à pas variable
- 4 moteurs principaux x 4 440 Kw à 720 t/mn, non réversibles, 2 réducteurs 720/135.
- 3 auxiliaires x 2 460 Kw
- 2 propulseurs d'étrave à pas variable (2 x 900 Kw)
- 2 ailerons stabilisateurs x 11 m²
- 4 réservoirs anti-gîte INTERING (2 x 220 m³)

CONTROLE A DISTANCE ET SURVEILLANCE

La mise en place des systèmes de contrôle à distance et de surveillance est conforme aux exigences AUT et AUT PORT de la Société de Classification (Bureau Veritas) pour les locaux machines entièrement automatisés.

Le contrôle et la surveillance s'effectuent par ordinateur : les données sont distribuées automatiquement sur 9 moniteurs couleur (clavier de commande incorporé), 1 moniteur portable et 4 imprimantes.

Le réseau de données ainsi disponible concerne toutes les fonctions de mesures et d'alarmes des machines, des ballasts, de la cale du navire ; le contrôle et la surveillance des transferts d'eau et de

fuel ; la gestion de la puissance des 3 générateurs diesel ; l'automatisation de la pompe de secours ; les contrôles de température des moteurs principaux et des auxiliaires ; le sondage à distance des réservoirs...

EQUIPEMENT DE NAVIGATION

- 2 radars Rasterscan (RAYTHEON), un "3 cm" et un "10 cm", comprenant 1 indicateur ARPA et 1 indicateur TM connectés entre eux.
- 1 radar de surveillance "navire au port" avec 4 moniteurs (2 + 2) et 2 antennes (AV + AR) (RAYTHEON)
- 1 pilote automatique (ANSCHUTZ)
- 1 loch à effet Doppler (THOMSON-SINTRA)
- 1 loch à effet électromagnétique (BEN MARINE)
- 2 sondeurs acoustiques (SIMRAD)
- 1 compas magnétique (ANSCHUTZ)
- 1 gyro-compas (ANSCHUTZ)
- 1 anémomètre (THIES CLIMA)
- 1 navigateur DECCA (RACAL-DECCA)
- 1 navigateur DGPS (SERCEL)
- 1 système de positionnement SYLEDIS (SERCEL)
- 1 table traçante (SODENA : Turbo 2000)
- 1 VHF (CRM)
- 1 indicateur de tirant d'eau
- 1 récepteur NAVTEX (SAIT)
- 1 Gonio (TAIYO)
- 1 Gonio VHF (CRM)

7. Charge de travail de l'officier de quart.

Conformément à l'article 221-4.40 ter, le quart est permanent à la passerelle.

Mer : - jour : 1 officier + 1 matelot
- nuit : 1 officier + 2 matelots (rondes)

Port : - jour et nuit : 1 officier

Au premier abord, l'abondance d'appareils semble compliquer le travail de l'officier de quart, en réalité l'ergonomie est telle que quelques pas au centre de la timonerie suffisent pour assurer en même temps : anti-collision, détection, et communications.

Cependant pour ce qui est du chenelage et de la manœuvre, il nous faut au minimum 3 yeux et 4 mains et... actuellement j'apprends à téléphoner du pied gauche !

8 - Critiques

8-1 : Positives : quelques originalités

- report des échos radars sur la table traçante
- "traces" navire pouvant être gardées en mémoire (traces avant et arrière par exemple, intéressant pour une optimisation des évitages ou chenalgés)
- choix du système de positionnement en fonction de la qualité de la réception
- répétition du monitor de la table traçante sur les ailerons avec track ball de commande
- suivi d'une manœuvre, d'un évitage en vraie grandeur sur une image comme "vue d'avion"
- les gouvernails sont évidemment indépendants, de plus ils reviennent automatiquement à zéro pour du pas en AR de la ligne d'arbre correspondante. Au retour de la ligne d'arbre en marche AV, les safrans reviennent automatiquement à la position précédemment affichée. Ceci a bien sûr été fait pour un meilleur écoulement des filets d'eau en marche AR.
- Tous les hauts-parleurs de communications ont été placés au plafond pour une meilleure diffusion.
- Les alarmes machine et incendie ont été regroupées sur une vérine 2 couleurs placée au plafond, au centre de la Timonerie : un simple coup d'œil de tout point de la timonerie permet de constater l'urgence de l'alarme. Particulièrement

important en pleine manœuvre.

- Superbe position du "pilote" en P, position ô combien importante pour un chenelage dans un long chenal de 80 m de large.
- Synoptiques "en forme" de Navire (allant dans le bon sens) pour une utilisation tellement plus logique.
- 2 indicateurs ARPA : indispensables sur un tel navire, sur une telle ligne.
- Enfin : harmonie des couleurs presque parfaite.

8-2 : négatives.

- malgré toutes les précautions prises, les équipements sont et seront toujours de qualité inégale. L'intervention des utilisateurs dans le choix est fondamentale.
- Les pupitres ou consoles doivent s'adapter aux platines des différents appareils... cela devrait être l'inverse.
- A l'expérience, nous envisageons quelques modifications ou améliorations mineures toujours pour une meilleure ergonomie :
 - a) plus de commandes et plus d'informations sur les ailerons tel qu'embrayage MP ou synoptiques ouvertures de coque ;
 - b) meilleure automaticité des changements d'échelle sur la table traçante avec correction automatique des différentes géodésies utilisées suivant le système de positionnement ;
 - c) meilleure représentation des échos radars sur la table traçante (même représentation que sur l'ARPA) ;
 - d) adjonction d'un monitor : caméras couleur machine esclave plus près de l'homme de quart donc dans la partie centrale : pour une surveillance vraiment constante ;
 - e) pour les finitions de mise à quai (25 m en-dessous) une partie transparente dans le plancher des ailerons aurait été utile ;
 - f) malgré une apparente profusion d'appareils ou d'écrans vidéo (24 !), il n'y a rien de trop sur cette passerelle. Si elle est très bien adaptée à la ligne et au type d'exploitation, elle est aussi presque prête pour... la future boîte noire... mais ceci est une autre histoire.

CONCLUSION.

Nonobstant l'avis de nos ingénieurs de construction navale, il est résolument de l'intérêt de la profession, de l'armateur au commandant, de laisser aux utilisateurs le soin de réaliser l'ergonomie d'une passerelle moderne. Car, finalement, nous sommes les seuls à pouvoir optimiser cette relation indéfinissable qui existe entre une parfaite réception de multiples informations et leur utilisation instantanée dans une manœuvre de navire qui tient depuis toujours autant du pif, ou sens marin comme vous voulez, que de la technique pure.

Cette habitude d'utiliser des marins pour la conception et le suivi de construction du navire tout entier (je pense surtout au service technique propulsion) existe heureusement, et pour leur plus grand profit, dans tous les armements du monde.

Dans le même ordre d'idées, après avoir utilisé les derniers appareils disponibles sur le marché, il m'apparaît de plus en plus que les constructeurs d'appareils seraient bien inspirés d'utiliser l'expérience des marins pour optimiser leurs nouveaux modèles. Je pense à ces équipements qui sont devenus très performants (radars, table traçante) mais où il manque toujours quelque chose au niveau de l'utilisation.

L'AFCAN consultant pour un nouveau modèle de radar, pourquoi pas ?

Le 14 août 1992
B. APPERRY

Il y a
c'est finalement
qui se poursuit.
D'autres navires,
pari sur l'intelligence
du beau et
indispensable. Hier pour
échanger, aujourd'hui aussi et le loisir en plus.
Merci au Commandant APPERRY et à son équipage
de l'accueil si chaleureux du NORMANDIE qui compte à
bord tant de costarmoricains.



En cordiales
Charles JOSSELIN

Charles JOSSELIN, secrétaire d'Etat à la Mer, a fait une visite privée sur la passerelle du "NORMANDIE", il a bien voulu signer le livre d'or :

"Il y a un mois c'était "BREST 92" c'est finalement la même aventure maritime qui se poursuit.

D'autres navires, d'autres matériaux, d'autres techniques mais toujours le même pari sur l'intelligence, le même alliage du beau et de l'indispensable. Hier pour échanger, aujourd'hui aussi et le loisir en plus.

Merci au Commandant APPERRY et à son équipage de l'accueil si chaleureux du NORMANDIE qui compte à bord tant de costarmoricains.

Bien cordialement

Charles JOSSELIN
AOUT 1992

Toute personne au fait des choses de la mer connaît le rôle du Capitaine à bord d'un navire, et la question de la responsabilité de celui-ci a été au cours des derniers mois l'objet d'une importante réflexion (1).

Mais il est des cas où le Capitaine n'est plus le seul mandataire des intérêts en cause dans l'expédition maritime, c'est celui où un Subrécargue, est embarqué.

Le Subrécargue, en espagnol Sobrecargo, en anglais Supercargo, est celui qui, comme son nom l'indique, supervise (sobro, super, et en vieux français supre, ou sopra), la cargaison (cargo en anglais et espagnol, cargue en vieux français). Ne pas traduire, surtout, comme certains dictionnaires étymologiques qui font la confusion entre charge (que l'on porte) et charge (que l'on supporte), par "celui qui est en surcharge". Même si certains Capitaines se passeraient bien de la surcharge qu'est pour eux un Subrécargue trop curieux ou trop exigeant.

Embarqué pour suivre et veiller aux soins appropriés à la marchandise, le Subrécargue est apparu au début du XV^{ème} siècle. A cette époque les marchands cessent progressivement de monter à bord des navires et confient leurs intérêts soit à un entrepreneur de transport maritime, marchand lui-même, le "Capmarchand", soit à un préposé, le Subrécargue (2). Ce dernier, agent des chargeurs, collaborait avec le "Maître de la Nef" pour la bonne marche de l'expédition maritime (3).

Lorsque l'armateur était lui-même marchand, le Subrécargue pouvait être un agent de l'armateur. On trouvait alors à bord deux préposés de l'armateur, le Capitaine comme préposé nautique, le Subrécargue comme préposé à la direction des opérations commerciales (4).

Le Subrécargue avait un rôle accru lorsque, en période troublée, les marchands jugeaient utile de faire transporter leurs marchandises sur un

navire battant pavillon étranger. Cas assez fréquent à une époque où, lorsque les espagnols ne s'attaquaient pas aux vaisseaux français, ce sont les français qui s'en prenaient aux vaisseaux hollandais, les anglais s'attaquant à tout le monde.

Les marchands choisissaient donc un pavillon réputé sûr, et y plaçaient un Subrécargue. On trouve trace de cette pratique dans l'Edit du Roy du 23 juillet 1704 selon lequel "seront de bonne prise tous vaisseaux étrangers sur lesquels il y aura un Subrécargue, marchand, commis ou officier marinier d'un pays ennemi de sa majesté" (5). Cet édit montre que la marine royale n'était pas dupe, mais aussi, pour ce qui nous concerne, que l'existence du Subrécargue était bien établie au XVIII^{ème} siècle.

Nombreux au XVIII^{ème} siècle, les Subrécargues étaient encore une réalité bien vivante au début du XIX^{ème}, ce qu'illustre la loi du 8 mai 1831 relative à la traite des noirs, et encore en vigueur :

art 1 - Quiconque aura armé ou fait armer un navire dans le but de se livrer au trafic connu sous le nom de traite des noirs sera puni d'un emprisonnement de deux ans à cinq ans si le navire est saisi avant le départ.

Le Capitaine et le Subrécargue seront punis de la même peine.

art 3 - Si un fait de traite a eu lieu, le Capitaine et le Subrécargue seront punis de dix ans à vingt ans de travaux forcés.

art 4 - Les peines prononcées par les art 1 à 3 contre le Capitaine et le Subrécargue seront applicables aux individus qui, quoique non inscrits comme tels sur les rôles d'équipage, en auront rempli les fonctions (6).

Ainsi le Subrécargue historique est un agent commercial de l'armateur et/ou du chargeur, responsable et administrateur de la cargaison du navire. Du fait de ses fonctions uniquement commerciales, il n'est pas

inscrit maritime (7).

Mais la fonction semble avoir ensuite perdu de son importance. En effet si en 1882 le dictionnaire Littré parle bien (p.498) du Subrécargue comme d'une "personne qui a autorité sur la cargaison du navire, qui en représente le ou les propriétaires, et agit au nom de celui dont il a le mandat", à la même époque un auteur estime que "ce dernier personnage a à peu près disparu de nos ports" (8).

Aujourd'hui le Subrécargue est ignoré du code de commerce, comme il l'était d'ailleurs du code de 1807, et on n'en parle ni dans le code du travail maritime, ni dans les différents textes de lois et décrets sur la sécurité sociale maritime qui se sont succédés depuis 1898. Toutefois le rapport MONIS devant le sénat au sujet de la loi du 29 décembre 1905 qui a remplacé la loi de 1898 sur la caisse de prévoyance des marins cite le Subrécargue parmi les personnes devant bénéficier de la nouvelle loi.

Le silence des textes, comme l'absence de toute jurisprudence concernant le Subrécargue au XIX^{ème} siècle, ont ainsi pu amener les auteurs modernes à considérer que l'espèce avait disparu, comme les grands dinosaures, et que le Subrécargue devait être relégué aux archives historiques.

Une disparition justifiée, selon DANJON, par le fait qu'à l'époque actuelle les Capitaines se chargent des soins à donner à la marchandise. De même RIPERT écrivait "aujourd'hui il n'y a plus en général de Subrécargue que sur les navires de pêche" (9). CHAUVEAU, pour sa part, ne traite du Subrécargue que du point de vue historique (10). La cause est entendue, l'animal appartenait à un passé révolu, dépassé par le fait même que le code de commerce donnait au Capitaine l'ensemble des responsabilités nautiques et commerciales. Quant à RODIERE, dans la première édition de son précis (11), il n'en parle même pas.

Ainsi donc après avoir utilisé les services de Subrécargue jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle, les armateurs et chargeurs auraient cessé d'y avoir recours pendant une centaine d'années, du fait du renforcement des compétences et responsabilités confiées au Capitaine.

Mais derrière cette apparente disparition, il y a la transformation d'une fonction, puis son développement avec un appel accru à l'affrètement et à la sous-traitance de la fonction armement (12).

Quelles sont aujourd'hui les fonctions d'un Subrécargue, et quelle définition peut-on en donner ?

RODIÈRE le décrit dans son traité comme "l'agent à bord de l'affréteur" (13), mais il estime plus loin dans le texte qu'un armateur peut embarquer un Subrécargue sur un navire qui opère pour son compte quand il a des doutes sur les capacités commerciales du Capitaine, et le Pr. DU PONTAVICE le désigne comme étant tantôt un agent de l'Armateur, tantôt un agent des Chargeurs (14).

Le Grand Larousse Encyclopédique (15) donne la définition suivante :

"Officier d'une compagnie de navigation embarqué sur un navire affrété pour y veiller à la bonne exécution de la charte-partie et pour défendre les intérêts de la compagnie".

Et on retrouve la même définition de l'autre côté de la Manche dans un ouvrage de J. BES sur les termes maritimes (16).

En fait le Subrécargue, dont la fonction est essentiellement commerciale, s'il est le plus souvent un agent de l'affréteur, peut également être parfois un agent de l'armateur, et nous essaierons de le définir, dans les deux cas, à partir des fonctions qu'il est amené à exercer.

En effet à défaut de textes, c'est dans la pratique qu'il faut puiser pour cerner le rôle du Subrécargue.

Sa fonction, tout en restant commerciale, se rapporte à la fois au navire et à la marchandise. Le Subrécargue veillera au respect de la charte-partie en ce qui concerne l'état du navire, les soins assidus et attentifs (due diligence) et la promptitude (due dispatch) du Capitaine.

Il veillera aussi particulièrement, en affrètement à temps, à ce qu'aucune avarie au navire du fait de la marchandise ne vienne augmenter les

dépenses de l'affréteur.

Concernant les chargements, c'est lui qui établit le plan de répartition des marchandises et donne toutes instructions pour le bon arrimage ; il prend également toutes dispositions qu'il juge nécessaires pour que la cargaison arrive dans le meilleur état possible, et sans retard.

Selon les navires, les lignes, la durée des escales, le Subrécargue aura une part plus ou moins grande dans les décisions qui concernent la marchandise.

Ces décisions peuvent avoir des conséquences sur la marchandise, ou sur le navire, ce qui peut avoir des conséquences sur le partage des responsabilités entre les différents intervenants, Capitaine, Subrécargue, Fréteur, Affréteur.

Le Subrécargue est donc un personnage tout à fait actuel, adapté à la navigation de cette deuxième moitié du XX^{ème} siècle. Mais son image est déformée par cinq siècles d'existence. Il est nécessaire de gommer ce qu'il reste de moyen-âgeux dans l'idée que l'on peut s'en faire et de le montrer tel qu'il est aujourd'hui, à travers ses fonctions, la place qu'il occupe à bord du navire, ses responsabilités, les relations qui le lient à son employeur, son statut administratif et social.

A. FONCTIONS DU SUBRECARGUE.

Chargé des soins à la cargaison, le Subrécargue a gardé à travers les siècles sa principale raison d'être à bord. Mais ses fonctions sont aujourd'hui différentes, elles découlent de relations contractuelles qui ne sont plus celles du XV^{ème} ou du XVIII^{ème} siècle, et sa présence à bord n'a pas les mêmes conséquences pour les responsabilités de chacun.

Nous traiterons ici uniquement du Subrécargue désigné par l'affréteur. Et ceci tout simplement parce que les fonctions du Subrécargue désigné par l'armateur, si elles sont en général les mêmes que s'il avait été désigné par un affréteur, sont libres de la contrainte du contrat d'affrètement. Quant au partage des responsabilités, tout ce qui concerne les responsabilités respectives du Capitaine et du Subrécargue reste valable quel que soit le cas.

Si dans l'affrètement à temps la gestion commerciale passe dans les mains de l'affréteur, elle reste à l'ar-

mateur dans l'affrètement au voyage. Un Subrécargue peut être embarqué dans l'un comme l'autre cas. Ses fonctions seront toutefois différentes.

1. Affrètement au voyage.

Dans l'affrètement au voyage le fréteur s'oblige (17)

- à présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant le voyage le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues à la Charte-Partie.

- à faire toutes diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus à la Charte-Partie.

Si l'affréteur a désigné un Subrécargue, on voit que celui-ci pourra être amené, seul ou avec l'aide d'experts, à vérifier si le navire est bien dans l'état de navigabilité et d'équipements prévus. En particulier il examinera l'état des cales, leur propreté, le défaut d'humidité. Dans le cas d'un chargement en vrac, il vérifiera qu'aucun obstacle n'existe pour un déchargement par bennes mécaniques. Pour un transport de produits réfrigérés, le bon fonctionnement de l'installation frigo sera testé. S'il n'est pas satisfait il pourra refuser éventuellement après expertise contradictoire, la prise en charge du navire. Dans tous les cas il consignera ses observations dans un Procès-Verbal ("Statement of Facts" en langue anglaise) de prise en charge.

Pour les opérations de chargement il ne joue qu'un rôle de conseiller. Mais ce rôle peut être plus ou moins important selon les cas. Un Capitaine sera ainsi heureux de bénéficier de l'expérience d'un Subrécargue sur une ligne qu'il ne connaît pas. Si de plus ce Capitaine est étranger et que le navire opère dans un port francophone où, souvent, les acconiers ne parlent que le français, le rôle de conseiller pourra aller jusqu'à l'établissement du plan de chargement.

L'arrimage étant de la responsabilité du Capitaine et du fréteur, le Subrécargue n'a pas en principe à intervenir. Mais la lecture de certaines Chartes-Parties (18) montre que l'armateur peut se dégager, éventuellement, de sa responsabilité si l'arrimage est effectué par les Stevedores du Chargeur ou de l'Affréteur. Si tel est le cas (et c'est souvent, et même presque toujours la situation), la présence d'un représentant de l'Ar-

fréteur est importante pour défendre les intérêts de ses mandants.

Un autre point important en affrètement au voyage est l'établissement des procès-verbaux du temps de planche, qui permettent le calcul d'éventuelles surestaries. La présence d'un Subrécargue évite tout risque d'erreur, volontaire ou non.

Représentant de l'Affréteur vis à vis du navire, le Subrécargue est également représentant du transporteur vis à vis du Chargeur, en cas de transport sous connaissements. La Charte-Partie peut également donner autorité au Subrécargue pour signer ces documents en lieu et place du Capitaine. Et, bien sûr, il pourra, et même devra, faire toutes réserves auprès des Chargeurs et de leurs représentants sur l'état des marchandises à l'embarquement.

Ces différentes tâches, effectuées au port de chargement, pourraient être effectuées par un Agent, mandataire terrestre de l'armateur. Mais, alors que l'Agent reste à quai, le Subrécargue reste à bord et suit la marchandise.

Durant la traversée le Subrécargue peut ainsi veiller à ce que le Capitaine, responsable de la gestion commerciale, respecte bien les obligations du fréteur : maintien des bonnes conditions de navigabilité et d'armement, "due diligence", soins à la marchandise. Tout manquement peut faire l'objet d'un procès-verbal destiné à préserver les intérêts de l'affréteur.

Mais plus qu'un "surveillant", le subrécargue dans l'affrètement au voyage est un conseiller qui peut être fort utile au Capitaine pour opérer dans un port qu'il ne connaît pas. Le Second Capitaine, de son côté, appréciera une collaboration qui le soulage en général d'une partie de son travail.

2. Affrètement à temps.

La différence fondamentale entre affrètement au voyage et affrètement à temps est que la gestion commerciale appartient à l'affréteur dans ce dernier cas. "Le Capitaine doit obéir, dans les limites tracées par la Charte-Partie, aux instructions que lui donne l'affréteur pour tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire" (19).

Le Subrécargue, représentant de l'Affréteur, n'est alors plus seulement un conseiller, mais un prescripteur des instructions de son mandant et

un surveillant de leur bonne exécution. Les relations entre Capitaine et Subrécargue sont alors plus délicates, quelquefois conflictuelles. Les intérêts entre armateur et affréteur peuvent être en effet parfois contraires et si le Capitaine doit chercher à concilier les intérêts de l'un et de l'autre (en fournissant, comme disent les chartes-parties, une *CUSTOMARY ASSISTANCE* ou une *REASONABLE ASSISTANCE* selon le terme de la CP GASTIME), le Subrécargue s'efforcera d'obtenir le maximum du Capitaine et de l'équipage.

Autre sujet de litiges, les existants en combustibles, la consommation, la vitesse. Ainsi que les avaries au navire causées par la manutention ou par la marchandise et qui doivent être réparées au temps et au compte de l'affréteur, et à la satisfaction du Capitaine (20).

A noter que lorsqu'un navire est pris en time-charter pour une longue durée une expertise à la livraison est le plus souvent faite par un cabinet d'experts. Il ne s'agit donc pas là, à proprement parler, d'une tâche particulière au Subrécargue.

L'affréteur étant responsable de tout dommage à la marchandise, qu'elle soit due à la manipulation au chargement et déchargement, ou à un mauvais arrimage, quelle que soit la cause de celui-ci (21), le Subrécargue prend toutes dispositions pour éviter de telles avaries. Il doit également assurer les rotations du navire dans le minimum de temps, puisque dans un tel affrètement le temps court contre l'Affréteur. C'est pourquoi c'est en général lui qui construit le plan de répartition des marchandises, en tenant compte du meilleur arrimage possible pour un transport sans avaries, du volume du navire pour son utilisation optimale, des meilleures possibilités d'utilisation des équipes de dockers dans les différents ports d'escale prévus, des différentes réglementations, et particulièrement de la réglementation internationale pour le transport des marchandises dangereuses, et bien sûr des caractéristiques statiques et dynamiques du navire (stabilité et assiette).

Il appartient ensuite au Capitaine, collaborateur du Subrécargue dans la gestion commerciale, et à son équipage, de faire exécuter ce plan par l'acconier en tenant compte de toutes les instructions particulières qui l'accompagnent.

Cependant le Capitaine reste seul maître à bord après Dieu pour la sécurité et la gestion nautique, et le plan de chargement doit recevoir son approbation avant de pouvoir être appliqué.

En mer le Subrécargue peut être amené à donner au Capitaine des instructions de route et de vitesse. Il le fait en tenant compte de ce que l'affréteur paie les soutes, mais aussi, parfois, de la nécessité de dérouter pour éviter une zone de mauvais temps préjudiciable à la marchandise. Mais il doit bien rester clair que, dans le cadre de ces instructions, la conduite du navire appartient au Capitaine.

En cas d'avarie, ou de risque d'avarie à la marchandise pour toute cause en cours de voyage, le Subrécargue intervient naturellement en collaboration avec le Capitaine pour limiter les dommages.

B. LES RESPONSABILITES.

Le Subrécargue est responsable de ses actes devant ses mandants. Mais sa présence à bord modifie-t-elle les responsabilités du Capitaine, du fréteur, et de l'affréteur en cas d'avarie ?

1. Responsabilité du Capitaine.

Dans l'affrètement au voyage, le Capitaine ne dépend que de son armateur. Dans l'affrètement à temps le Capitaine mandataire permanent de l'armateur, est également mandataire de l'affréteur (22).

Il peut recevoir ses instructions par écrit au port, par télégramme, téléphone ou télex directement de l'affréteur, ou par écrit à bord par le Subrécargue. A première vue sa responsabilité est la même dans ces différents cas, et la présence ou non d'un subrécargue à bord ne modifie pas la situation juridique du Capitaine.

Aucune jurisprudence ne vient éclairer l'interprète à ce sujet. Deux arrêts (23) confirment seulement, s'il en était besoin, que si le Subrécargue donne des instructions pour les opérations commerciales, elles sont soumises à l'agrément du Capitaine dans la mesure où la sécurité est en jeu, et la Subrécargue n'a pas à intervenir dans la conduite du navire.

Toutefois un jugement du Tribunal de Marseille (navire HERMES, 24) mérite d'être discuté. Il était reproché un défaut de soins à la marchandise. Le Tribunal a jugé que "la présence

d'un Subrécargue ne saurait en rien dispenser le Capitaine de cette obligation de soins car lui seul est et reste dépositaire de la marchandise".

Ce jugement a été critiqué par les plus éminents auteurs (25) selon lesquels il appartient au Subrécargue de surveiller la cargaison, car c'est justement pour cela que le transporteur l'embarque.

Mais c'est oublier que personne ne peut dire pour quelles tâches le Subrécargue a été embarqué. L'affrètement peut très bien limiter sa mission à l'observation du navire en exploitation, ou à une simple aide au Capitaine sur une ligne où ce dernier arrive pour la première fois.

On ne peut parler de "dualité de direction" à bord comme pensent pouvoir le faire les auteurs précités. Le Subrécargue n'est pas et ne peut être le "Chef des opérations commerciales à bord", à côté d'un Commandant qui ne serait que le chef des opérations nautiques. En effet les officiers et l'équipage sont dans tous les cas sous le commandement du Capitaine et en aucun cas le Subrécargue ne peut leur donner directement des ordres.

Qu'il y ait ou non un Subrécargue à bord du navire, le Capitaine conserve bien son double rôle nautique et commercial. Mais la comparaison avancée par un auteur (26) selon laquelle *"Le Subrécargue est dans une position juridique assez voisine de celle du pilote : il conseille, il renseigne, il aide, c'est tout"*, ne peut non plus être retenue car trop limitative : la prestation du pilote découle d'un contrat avec l'Armateur.

Par contre le Subrécargue, représentant de l'Affrètement, peut donner au Capitaine aussi bien de simples conseils que des instructions impératives. Et il a le pouvoir de demander à l'Armateur le débarquement du Commandant ou des officiers qui mettraient peu d'empressement à agir dans le sens voulu.

Il y a donc, de ce fait, diminution de l'autonomie de décision du Capitaine et c'est le Subrécargue qui devra être considéré comme responsable des conséquences dommageables des instructions qu'il a données. En ce sens, il y a donc bien partage des responsabilités.

Mais la question posée est de savoir si, en l'absence d'instructions du Subrécargue, le Capitaine ne doit

pas, de lui-même, prendre toutes dispositions pour préserver la cargaison, comme il le ferait s'il n'y avait pas de représentant de l'Affrètement à bord.

La réponse vient directement des textes. Le soin constant à la marchandise fait partie des tâches normales du Capitaine et de son équipage, qui n'ont pas besoin pour ce faire d'instructions détaillées de l'affrètement ou de son représentant.

C'est pourquoi l'appréciation du Tribunal de Commerce de Marseille dans l'affaire HERMES était correcte. N'ayant pas fait effectuer les opérations qui s'imposaient, le Capitaine a bien commis une faute dans la gestion commerciale du navire.

Mais le Subrécargue, s'il n'est pas embarqué pour apporter les soins à la marchandise à la place du Capitaine, l'est par contre pour veiller à ce que ces soins soient bien apportés. S'il n'intervient pas, les avaries dues à la faute commerciale du Capitaine engageront la responsabilité de l'affrètement devant lequel le Subrécargue est responsable de ses actes.

2. Responsabilité frèteur et affrètement.

Si l'affrètement met un Subrécargue à bord, c'est à la fois dans le but d'améliorer les opérations de transport, d'éviter les avaries, et de limiter les conséquences pour lui-même des éventuels dommages à la marchandise.

On en déduira facilement que si la présence d'un Subrécargue à bord du navire avait pour conséquence juridique l'augmentation de la responsabilité de l'Affrètement, la fonction n'existerait pas.

Et les textes, justement, vont bien dans ce sens puisque, qu'il y ait ou non un Subrécargue à bord, la gestion commerciale appartient à l'Affrètement (27), et le Capitaine, pour tous ses actes commerciaux, devient préposé et mandataire de l'Affrètement (28). Ses fautes commerciales, comme les fautes commerciales qui pourraient résulter des instructions du Subrécargue, n'engagent donc pas la responsabilité de l'Armateur-frèteur.

Et nous revenons, à l'affaire HERMES déjà citée. Dans son jugement le Tribunal condamne l'Armateur propriétaire du navire au motif qu'il était gardien de la chose par son préposé, le Capitaine. Ce faisant les juges Marseillais méconnaissent le contrat de Charte-Partie à temps, qui

faisaient du Capitaine le préposé de l'Affrètement. Peu importait alors que le défaut de soins soit reproché au Capitaine ou au Subrécargue, l'application de la CP entraînait la responsabilité de l'Affrètement.

La différence apportée par la présence du Subrécargue à bord tient donc seulement dans le fait qu'au lieu d'avoir à bord un seul préposé commercial, l'affrètement en a deux.

Il pourrait en avoir cent, cela ne modifierait en rien sa responsabilité vis à vis des tiers en ce qui concerne la marchandise.

De même, dans l'affrètement au voyage, la présence d'un Subrécargue n'est pas de nature à modifier le partage des responsabilités.

Sans doute l'armateur du navire frété, responsable de la gestion commerciale comme de la gestion nautique, est bien susceptible de recevoir des instructions pour les soins à la marchandise, et le frèteur pourra chercher à dégager sa responsabilité en indiquant que ces instructions, qu'il était tenu de respecter, sont la cause directe des dommages supportés par la marchandise.

Mais la présence d'un Subrécargue n'ajoute rien à la responsabilité de l'affrètement. S'il est nécessaire de donner des instructions au navire, elles doivent être données de toute manière, par les ondes, par l'agent du port de chargement, ou par le Subrécargue.

La présence du Subrécargue permettra de vérifier l'adéquation des instructions aux réalités du navire et de la marchandise, et de rendre le meilleur service au Chargeur, ce qui est le but recherché.

C. STATUT DU SUBRECARGUE.

Nous venons de définir le subrécargue à travers ses fonctions et ses responsabilités. Mais comment doit-on le situer par rapport au navire, à son Capitaine, et à son armateur ? Quelle est sa situation vis à vis de son employeur, et vis à vis de l'administration, au regard du code du travail et de la législation de sécurité sociale ? En un mot quel est son statut social ?

1. Ni marin... Ni passager.

Nous constaterons en premier lieu que si le Subrécargue est susceptible de donner des ordres au Capitaine en matière de gestion commerciale, et s'il peut même demander son rempla-

cement, ou le remplacement de tout autre membre de l'équipage, tout au moins dans le cadre d'un affrètement à temps, il n'y a à bord qu'un Capitaine commandant à bord, responsable de la sécurité et de la discipline, chef de l'expédition maritime. Le Subrécargue, personne embarquée, est soumis comme tout autre à la discipline du bord (29).

Il n'est pas possible non plus de le qualifier de *marin* au sens du code du travail maritime, car sa présence à bord ne découle pas d'un contrat d'engagement maritime conclu avec l'armateur ou son représentant. C'est avec l'affréteur, et avec lui seul, que le Subrécargue a un contrat de travail. Il ne peut être porté au rôle en tant que membre d'équipage, cette inscription ayant pour but, entre autres, de faire la preuve du contrat d'engagement entre le marin et l'armateur.

Peu importe au Capitaine et à l'Armateur les qualités, compétences, diplômes, nationalité du Subrécargue puisqu'ils n'ont aucun contrat avec lui. Le Subrécargue français embarqué sur un navire frété britannique ne signera pas les "Articles of Agreement", et, si le navire bat pavillon français son statut juridique vis à vis du Capitaine et de l'Armateur sera le même que s'il était anglais ou allemand. De profession, le Subrécargue est peut-être un marin, mais pour l'application du Code du Travail Maritime il ne l'est pas.

Comment pourrait-il d'ailleurs en être autrement ? - Outre le fait que le Subrécargue ne peut être placé sous l'autorité de l'armateur, sa qualification comme marin en application du Code du Travail Maritime imposerait qu'il soit de nationalité française. Ce serait la négation du Subrécargue, fonction internationale par définition. Imagine-t-on une compagnie de navigation française dire à une entreprise de transport maritime étrangère : "Je veux bien vous fréter un navire, mais si vous décidez de mettre un Subrécargue à bord, il devra être Français" ?

Le Subrécargue n'est pas un marin. Mais il n'est pas non plus un passager au sens du Code de Commerce : il n'est pas muni d'un billet de passage, lequel consacre un contrat de passage.

S'il n'est pas soumis à l'autorité du Capitaine pour l'accomplissement des tâches qui lui sont confiées par l'affréteur, il est cependant soumis au Code

Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande, comme toute personne embarquée. Vis à vis des autorités portuaires il fait partie de l'équipage au sens large, et est porté en tant que tel sur la liste d'équipage, et non sur la liste des passagers.

Il apparaît donc qu'aucun lien juridique ne lie le Subrécargue à l'Armateur, si ce n'est pour le premier le respect de la discipline à bord, et pour le second les obligations qui découlent de la Charte-Partie.

2. Situation du Subrécargue vis à vis de son employeur et de l'ENIM

Puisque le Subrécargue n'est pas un marin, suivant la définition du Code du Travail Maritime, le contrat qui le lie à son mandant (l'affréteur, ou le chargeur) est régi par une convention entre les parties, dans le cadre du Code du Travail.

Il peut donc être recruté au sein de toute profession qui convient à son employeur, n'est astreint à aucune condition d'aptitude physique, et peut être inscrit à la Caisse Générale de la Sécurité Sociale.

Mais dans le cas le plus fréquent le Subrécargue est un Officier, inscrit maritime, et l'affréteur est un armateur qui utilise l'affrètement pour augmenter la capacité de transport sous son propre pavillon (30). Quelle est dans ce cas sa situation vis à vis de son employeur et de l'Administration des Affaires Maritimes ?

Nous avons vu qu'il n'est pas marin pour application du Code du Travail Maritime. Toutefois le contrat qui lie cet officier à son armateur est, à l'origine, un contrat d'engagement maritime puisqu'il a été engagé "par un armateur en vue d'occuper à bord d'un navire français un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien, et à l'exploitation du navire" (31). Il exerce donc la profession de marin (32). En tant que tel, les conventions collectives des officiers et conventions particulières de son entreprise lui sont applicables.

L'embarquement comme Subrécargue n'étant pas considéré comme "embarquement" par application de l'article 3 du Code du Travail Maritime, son contrat de louage de services sera régi, comme prévu par l'article 4, par les dispositions du Code du Travail, et ses services seront constatés par l'établissement de certificats de service (33).

Ces certificats de service sont d'ailleurs prévus, pour le Subrécargue, par un arrêté (34) qui donne la possibilité pour un officier embarqué sur un navire étranger de continuer à cotiser à l'ENIM et à bénéficier des droits sociaux des marins. Des circulaires (35), ainsi que diverses instructions et annexes apportent aux quartiers des Affaires Maritimes et aux Armateurs toutes précisions sur les modalités d'application. Il est ainsi indiqué que, puisqu'il n'y a pas de constatations des services par inscription sur un rôle, les Armateurs-affréteurs devront remplir un "avis de position" et un "avis de fin de position". Cette procédure est d'ailleurs commune à d'autres situations où le marin, tout en ayant avec l'armateur un contrat de travail, n'est pas en position "embarqué" au titre de l'article 3 CTM.

L'Officier-Subrécargue sera donc pris en charge par la Caisse Générale de Prévoyance et continuera à cotiser à la Caisse de Retraite des Marins. Pour le reste le contrat de travail doit être conclu par accord mutuel, ce que confirme la Convention Collective des Officiers du large. Certaines compagnies ont prévu le cas dans leurs accords particuliers d'entreprise, qualifiant notamment le contrat de Subrécargue d'embarquement, et donnant une indication sur la rémunération. Le contrat de travail de cet officier-subrécargue est donc assimilé à un contrat d'engagement maritime à bord d'un navire de la compagnie.

En cas de litige sur le contrat de travail, le tribunal de Commerce ne sera pas compétent, même s'il s'agit d'un officier stabilisé dans les fonctions de Capitaine, puisqu'il n'exerce pas le commandement d'un bâtiment (36), pas plus que le Tribunal d'Instance puisque le Code du Travail Maritime ne lui est pas applicable. Les parties devront donc se tourner vers la juridiction Prud'homale (37).

3. Où se classe le Subrécargue ?

Le code de commerce et les différents textes applicables aux marins ne prévoient rien au sujet de Subrécargue. Alors que toutes les fonctions possibles à bord d'un navire sont soigneusement réglementées, que pour chaque emploi l'Administration des Affaires Maritimes a déterminé une catégorie de salaire forfaitaire qui permet de calculer les cotisations à

verser à l'ENIM et la pension du marin, on cherchera en vain où classer le Subrécargue. Il n'est pas prévu.

On trouve toutefois une indication dans l'Instruction Générale pour l'application du code des pensions de retraite des marins, édité par l'ENIM, laquelle indique que la catégorie sera celle du dernier embarquement. Par cette indication, il apparaît que l'ENIM ne connaît comme Subrécargues que les marins professionnels embarqués auparavant dans une autre fonction.

En fait au vu de la pratique il est assez logique que le Subrécargue ne soit pas prévu à l'intérieur du système ENIM qui classe chaque marin dans une catégorie sensée correspondre à une fonction déterminée et à un salaire. Selon le type de navire et de ligne, la composition de l'équipage, l'importance des problèmes à traiter, le Subrécargue pourra être un jeune officier sortant de 4^e année, un second capitaine ancien, ou un capitaine expérimenté.

La fonction de subrécargue peut

ainsi être, pour un Second Capitaine, un bon tremplin vers un premier commandement. Elle constitue en tout cas pour lui une bonne formation complémentaire. Un armateur peut également utiliser dans cette fonction des officiers d'expérience mais qui ne pourraient prétendre avec leur brevet à un avancement.

Le salaire de cet officier en mission, s'il n'est pas prévu par l'accord d'entreprise, sera en général supérieur au salaire d'un embarquement normal, parfois celui de la fonction supérieure. Un passage par cette fonction lui permettra par ailleurs de bénéficier de la catégorie correspondante.

De nos jours les embarquements de subrécargues tendent à augmenter du fait de la croissance de la flotte "contrôlée" armée sous pavillon étranger. Sur ces navires, en effet, l'armateur souhaite avoir à bord un homme plus sûr que ne peut l'être un Capitaine dont les liens avec la compagnie sont faibles ou nuls. Le statut à bord de ce subrécargue désigné par

l'armateur est cependant tout à fait semblable à celui du subrécargue désigné par l'affrètement tel que nous venons de le voir.

Notons enfin que l'évolution des techniques de transport et les réductions des effectifs à bord des navires ont amené la création de fonctions nouvelles, SHIP-PLANNER, PORT-CAPTAIN, souvent tenues par des navigants. Leurs attributions recouvrent tout à fait celles des subrécargues même s'ils ne voyagent pas avec la marchandise. Il arrive par ailleurs en affrètement à temps, ou dans le suivi des navires en propriété, que les subrécargues ne restent à bord qu'une partie du temps, et suivent le navire par la voie des airs, lorsque leur présence à bord n'est pas strictement nécessaire.

A une époque de réduction des effectifs à outrance il est curieux de voir certains vieux métiers de la mer prendre une nouvelle jeunesse. Ainsi du pilote hauteur. Ainsi du subrécargue. D'autres, peut-être, redeviendront également une nécessité.

1. Axel Ax : son *Johnson Seminar on Shipmasters* 31 mai et 1er juin 1990 (Axel Johnson Institut STOCKHOLM) ; Colloque AFCAN/HYDRO des 4 et 11 avril 1992 ; Réunion Association Française de Droit Maritime du 6 décembre 1991 (JMM n°3763, p.250).
2. J. BERNARD, "navires et gens de mer à Bordeaux", SEVPEN, 1968, tome 2, pp.530,538.
3. L'Etat-Major d'un navire de cette époque pouvait ainsi être composé du Maître de la Nef, représentant l'armateur, du Subrécargue, représentant les marchands, du pilote, qui connaissait les secrets de la navigation, et de l'écrivain, qui tenait les journaux.
4. DESJARDINS, traité, PEDONE, 1880, tome 2, n°463.
5. DESJARDINS, traité, tables, histoire du droit maritime commercial, p.196.
6. Code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Editions maritimes et d'outre-mer, Ed. juin 1974. A propos des subrécargues négriers, rappelons que telle était la profession de Robinson CRUSOE lors de son naufrage.
7. DANJON, traité, LGDJ, 1910, tome 1, n°188.
8. DESJARDINS, traité, n°463.
9. RIPERT, traité, t.1, n°534.
10. CHAUVEAU, traité, Librairies techniques, 1958, n°365 note 25 et n°623.
11. RODIERE, "Le droit maritime", Précis Dalloz, 1963.
12. J.LECLERE, "une fonction en voie de renouveau, le Subrécargue", DMF 1963, pp.451-463.
13. RODIERE, traité, "affrètement et transport", t.1, n°262.
14. DU PONTAVICE, Précis, DALLOZ, 1986, n°270.
15. Edition 1985, tome 14, p.9853.
16. J. BES, "Chartering and shipping terms, guide pratique pour les compagnies de navigation, les Capitaines, les officiers, les courtiers maritimes, agents maritimes, chargeurs, assureurs maritimes", tome 1, BARKER & HOWARD, LONDON, 1966.
17. Décret du 30 juin 1966, art.6.
18. Charte-Partie GENCON, art.2.
19. Décret du 31.12.66, art.22.
20. Loi du 18 juin 1966, art.9 ; CP BALTIME 1939, CI 9 et 40 ; CP ASBATIME 1981, CI 30 et 35.
21. ASBATIME 1981, CI 30.
22. Décret 31 déc. 1966, art.22 ; CP ASBATIME, CI 8 ; CP BALTIME, CI 9.
23. STAR CARRIER, App. PARIS 6 mai 1965, DMF 1965, 553 ; ST LYS, App. PARIS 1er Fév. 1974, DMF 1974, 460.
24. HERMES, 15 Janv. 1960, DMF 1961, 176.
25. LECLERE, "Le Subrécargue", DMF 1963, 462 ; RODIERE, Traité t.1, "Affrètement et transports", n° 163 note 1.
26. P. BOULOY, note sous STAR CARRIER, DMF 1965, 563s.
27. Décret 31 déc. 1966, art. 21.
28. CP ASBATIME 1981, CI. 8 ; CP Baltime 1939, CI.9.
29. Code disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande, art.1.2al.
30. cf. la définition du Grand Larousse Encyclopédique, cité plus haut.
31. Loi du 13 déc. 1926 portant Code du Travail Maritime, art. 1.
32. Décret du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin, art.1-1^{er}al
33. Décret du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin, art.1 al.2.
34. Arrêté Marine Marchande du 23 août 1946.
35. Circulaire Marine Marchande n° 91 du 7 janvier 1966 et n° 10 du 4 février 1980.
36. Cass Soc 15 mars 72.
37. P. CHAUMETTE. Note "SOLEIL LEVANT", DMF 1986, 373.

EXPERTS MARITIMES : VERS UN LABEL DE QUALITE ?

Un commandant de navire, au cours de sa carrière, pourrait constituer une belle collection de cartes de visite de "Marine Surveyors" et autres "Consultants", "Superintendents", "Cargo Surveyors", bref d'EXPERTS MARITIMES du monde entier...

Mais qui sont ces porteurs de cartes, au libellé souvent flatteur, alors qu'aucun diplôme n'est nécessaire pour s'établir expert ?

En France, plusieurs associations professionnelles existent : l'Union Professionnelle des Experts Maritimes (UPEM), l'Association Française des Experts Maritimes (AFEM, ex-Ass. des Experts Maritimes du Ponant), la Chambre Nationale des Experts Professionnels du Nautisme, la Fédération internationale des Experts et Conseils Maritimes en Navigation de Plaisance, et autres.

Les navires de commerce rencontrent surtout les Experts de l'UPEM et de l'AFEM.

L'UPEM (Cdt SIRVEN), la plus ancienne, est établie à Marseille. Elle est membre de la FEMAS (Fédération européenne).

L'AFEM (Cdt LE COZ) a pris la suite de l'AEMP fondée à St Nazaire en janvier 1988.

Cet été, nous avons reçu un communiqué du Cdt TROYAT puis une lettre d'informations du Cdt LE COZ nous annonçant la création d'un INSTITUT INTERNATIONAL d'Experts Maritimes. Voici pour nos adhérents, la genèse et les objectifs de cette nouvelle structure, tels que décrits dans les documents de nos collègues.

L'ouverture des frontières au 1er janvier 1993 va permettre aux Britanniques, aux Allemands, aux Néerlandais, aux Belges, tous très dynamiques et entreprenants en matière d'expertises maritimes de s'installer dans nos ports. Pour résister à cette concurrence, JP LE COZ, après avoir fondé l'Association des Experts du Ponant, invitait dès 1988 d'autres experts à le rejoindre. Puis en avril 1991 à Londres, à l'occasion d'un séminaire sur l'Expertise maritime, il contribuait à lancer l'idée d'un Institut européen. Cette proposition reçut un accueil très favorable qui amena les auteurs du projet à dépasser le cadre européen pour fonder

"THE INTERNATIONAL INSTITUTE OF MARINE SURVEYORS".

L'IIMS était créé à Londres, au Baltic Exchange, les 14 et 15 août 1991 par 30 experts de 22 pays.

Sept membres de sept pays différents couvrant tous les continents forment le Conseil d'Administration (INTERNATIONALLY SELECTED STEERING COMMITTEE). Un Comité de Direction de quatre membres assure le fonctionnement de l'Institut et prépare les décisions du C.A., qui se réunit mensuellement.

"Sur une proposition française, écrit le Cdt LE COZ, Président de l'AFEM et membre du Comité de Direction de l'IIMS, l'Institut décida que pour en être membre et, par là même, prétendre au label IIMS, il fallait auparavant appartenir à une branche nationale reconnue. Et, c'est ainsi que notre Association, pour se mettre en harmonie avec les règles de l'Institut et en devenir la Branche Nationale Française, s'est transformée, en modifiant ses statuts, en ASSOCIATION FRANÇAISE DES EXPERTS MARITIMES - Branche Française de l'IIMS. Elle a aussi élargi ses conditions d'admission, conformes à celles de l'IIMS, permettant aux Experts Maritimes exerçant à plein temps, d'en devenir membre actif : pour cela, ils doivent être soit titulaires des plus hauts brevets de la Marine Marchande, ayant exercé les fonctions de Commandant ou de Chef Mécanicien, soit détenir une qualification "marine" internationalement reconnue, soit posséder un titre d'Ingénieur homologué en relation avec l'Industrie Maritime (Navale, Génie Maritime, Transports, etc.) ou bien avoir une qualification ou une expérience que le Conseil d'Administration considère comme appropriée.

Ainsi l'INTERNATIONAL INSTITUTE of MARINE SURVEYORS est ouvert, par l'intermédiaire de ses branches nationales, à tous les "Marine Surveyors" et "Consultants", indépendants, associés ou salariés.

Quant à l'ASSOCIATION FRANÇAISE DES EXPERTS MARITIMES, Branche Française de l'IIMS, elle se veut le rassembleur de tous les Experts Maritimes de France, qu'ils exercent dans le Commerce ou l'Industrie Maritimes, la Pêche ou encore la Plaisance, qu'ils soient indépendants, associés au sein d'une Société (Civile, SARL) ou membres d'une Compagnie d'experts Maritimes ou salariés d'une Société d'Expertises ou d'Assurances, afin que l'Expertise Maritime soit enfin une vraie profession, respectable et respectée, exercée par des gens fiers d'eux-mêmes, compétents et indépendants, réunis au sein d'une Association dynamique, fraternelle et forte.

"Safeguard and Safety" : telle est la devise de l'IIMS. "L'Union fait la Force" est, à ce jour, celle de l'Association Française des Experts Maritimes, dont les adhérents apportent à la "Shipping Industry" nationale, européenne et internationale, une compétence et une expérience sans égale, acquises pendant une carrière d'une trentaine d'années à bord des navires de commerce de tous types, ou bien dans l'industrie ou le commerce maritimes, la pêche ou la plaisance".

POUR EN SAVOIR PLUS :

International Institute of Marine Surveyors (IIMS) - Branche Française.
ASSOCIATION FRANÇAISE des EXPERTS MARITIMES
French Association of Marine Surveyors
Maison du Peuple - BP 114 - 44612 SAINT-NAZAIRE Cédex.
Tél. 40.70.66.18. Fax 40.00.85.24.



"MONTE D'ORO"

145 m x 25,70 m — 514 passagers — 1 615 m de roulage.



"MAJESTY OF THE SEAS"

268,32 m x 32,20 m — 74 000 TJB — 2 766 passagers.