

PAQUEBOT "FRANCE"

---

ORDRES GÉNÉRAUX  
PERMANENTS  
DU COMMANDANT

---

SEPTEMBRE 1966

**ORDRES GÉNÉRAUX  
PERMANENTS  
DU COMMANDANT**

La présente rédaction des Ordres Généraux tient compte de l'expérience acquise après bientôt cinq ans d'exploitation du navire.

L'organisation du Service à bord, la bonne exécution des tâches attribuées à chacun, l'esprit qui a régné jusqu'à ce jour, ont permis au navire de franchir sans difficulté majeure cette première période.

Il ne s'agit donc pas de réviser de fond en comble les textes existants, aussi maints chapitres ou paragraphes ont-ils été repris.

D'une façon générale, ils s'inspirent des usages en vigueur dans notre Compagnie et des Instructions Permanentes qui font l'objet de la brochure intitulée "Organisation du Commandement et des Services à bord des Navires"; que tout Officier des Cadres doit avoir personnellement en sa possession.

J'insiste, bien entendu, sur ce que ces Ordres Généraux n'ont rien de limitatif; il faut les considérer comme un canevas, sur la trame duquel, l'esprit d'initiative, le sens marin et le bon sens tout court de chacun, doivent apporter leur contribution à sa juste place.

L'interprétant ainsi, je fais un devoir à chaque Officier d'attirer mon attention sur tout détail négligé ou toute décision que je viendrais à prendre, soit en manœuvre soit en service intérieur, qui ne paraîtrait pas heureuse ou opportune.

Je souhaite que l'esprit de discipline librement consentie, la collaboration cordiale et la bonne camaraderie ne se relâchent pas et assurent au navire les longues années de navigation que nous espérons tous.

A bord, le 4 septembre 1966.



E. DESPLAT.

# COMMANDANT ADJOINT

- Son statut Compagnie fait l'objet de la Circulaire 1026 V. a. du 31-12-1953 qui précise que le Commandant Adjoint a autorité sur tous les Services. Ses fonctions sont définies à l'article 17 de "l'Organisation du Commandement".

- Le Commandant Adjoint est chargé plus particulièrement de la coordination indispensable entre les Services, pour tout ce qui concerne le Service Intérieur et la Sécurité. Dans cette fonction il attirera mon attention sur tous les points importants.

- Le Commandant Adjoint se tiendra prêt à prendre inopinément le commandement, si je me trouvais empêché ou sur ma demande. Par conséquent, il sera en tout temps au courant de la marche du navire à tous les points de vue, et notamment en ce qui concerne la navigation et la manœuvre.

Il est particulièrement chargé de la rédaction et de l'expédition des télégrammes de service et, pour ce faire, en rassemblera les éléments en temps utile.

Si je suis absent ou empêché, il les visera avant transmission au Central Radio.

Il visera, après moi, le courrier reçu, s'assurera qu'il y est répondu et signera à ma place les tracers ou lettres à caractère de routine, me rendant compte des cas importants.

- Le Commandant Adjoint participe au Port à la permanence du Commandement avec le Second Capitaine et le Second Capitaine Adjoint.

- En croisière, sur rade foraine, le Commandant Adjoint me remplacera à bord si je dois m'absenter.

# COURRIER

- Tout le courrier est reçu, enregistré et distribué aux différents destinataires par les soins du Second Capitaine qui le soumet auparavant à ma lecture ainsi qu'à celle du Commandant Adjoint.

- Le courrier intérieur Compagnie, rédigé objectivement, de préférence sur tracer, est adressé à un Service et non à une personne, dans les formes et en nombre de copies prescrites par les Circulaires en vigueur ; il est soumis à la signature du Commandant Adjoint qui en garde une copie.

- Dans chaque Service, tout le courrier engageant le navire, rédigé et signé par le Chef de Service, est présenté à la signature du Commandant qui en reçoit une copie. Entre dans cette catégorie, toute la correspondance ayant pour objet : l'établissement des horaires, les Croisières et en général, tout événement important, mettant en cause l'autorité du Commandant, sortant du cadre des relations entre services de la Compagnie ou intéressant un organisme étranger à la Compagnie.

# SERVICE PONT

## SECOND CAPITAINE

- Ce service est placé sous l'autorité du Second Capitaine, qui me tiendra régulièrement au courant de son fonctionnement.

- Le Second Capitaine participe à la permanence du Commandement avec le Commandant Adjoint et le Second Capitaine Adjoint, il rédige en outre le Cahier d'Ordres Journaliers des Lieutenants en Service au Port.

- Le Second Capitaine a la charge de la discipline et de la police du bord. Messieurs les Chefs de Service l'informeront donc immédiatement de tout fait relevant de cette charge afin que les mesures nécessaires soient prises sans délais.

- Le Second Capitaine me rendra compte ainsi qu'au Commandant Adjoint, afin de décider s'il y a lieu ou non d'ouvrir une enquête disciplinaire.

- Le Second Capitaine est chargé de la réception, de l'enregistrement et de la distribution du courrier officiel suivant les dispositions prévues au Chapitre Courrier.

- Le Second Capitaine répartit les rôles des Lieutenants, attribue les postes de manœuvre et veille à ce que chacun d'eux soit chargé, par roulement, des différentes fonctions ainsi que des différents appareils de passerelle, dont l'Officier de Navigation a la charge générale.

- En particulier, le Second Capitaine fait calculer le (r-a) du navire au départ des ports, en fonction des renseignements qui lui sont fournis par le Service Machine et éventuellement le Service Civil, sur la situation des poids mobiles.

- Le Second Capitaine peut être amené à occuper le poste de manœuvre sur le gaillard dans certaines occasions délicates et en particulier pour les entrées et sorties de cale sèche.

## SECOND CAPITAINE ADJOINT

- Le Second Capitaine Adjoint est plus spécialement chargé de la préparation du navire, de son Equipage et des passagers, du point de vue de la sécurité, conformément aux Circulaires Compagnie et aux Règlements en vigueur.

A ce titre, les Adjoints des Chefs de Service Machine, Civil, Médical et Radio lui apporteront leur collaboration.

- Le Second Capitaine Adjoint participe à la Permanence du Commandement au Port, avec le Commandant Adjoint et le Second Capitaine.

- Le Second Capitaine Adjoint remplace le Second Capitaine pendant ses congés et se tient prêt à le remplacer inopinément en cas de besoin.

En croisière, sur rade foraine, le Second Capitaine Adjoint remplacera le Second Capitaine, si ce dernier est appelé à s'absenter.

En particulier, les postes de manœuvre habituellement tenus par le Second Capitaine peuvent l'être également par le Second Capitaine Adjoint, chaque fois que cela s'avère nécessaire pour l'organisation du service.

- Le Second Capitaine Adjoint se tient aux arrivées et aux départs des ports, à la portelone empruntée par les Autorités. Il s'assure des conditions de leur accueil à bord, comme de leur départ. Il est également chargé de veiller à l'embarquement et au débarquement des pilotes.

# SERVICE A LA MER

## 1° - APPAREILLAGE.

Les dispositions d'appareillage seront prises et les essais des appareils auront lieu à la diligence des Chefs de Service intéressés, suffisamment à temps pour pouvoir remédier à une défaillance de dernière heure.

Ces derniers me rendront compte immédiatement de tout incident ou avarie susceptibles d'entraîner un retard.

L'amarrage sera dédoublé suivant les ordres du Second Capitaine, en tenant compte des circonstances atmosphériques et des vents régnants.

L'Equipage Pont sera au poste de manœuvre en temps voulu pour qu'il y ait au minimum, quatre amarres de bout et deux gardes montantes, 20 minutes avant l'heure prévue pour l'appareillage.

Ces amarres seront alors maintenues correctement raidies.

Le Second Capitaine et l'Officier de Navigation devront se trouver sur la passerelle 30 minutes avant l'heure prévue pour l'appareillage. Ils s'assureront que l'appel a été rendu et que les papiers sont à bord. En cas d'empêchement du Second Capitaine, l'Officier de Navigation fera appeler le Second Capitaine Adjoint ou, à défaut de ce dernier, le Commandant Adjoint.

L'autorisation de déplacer les hélices sera donnée à la Machine par le Second Capitaine. Les hélices ne seront déplacées qu'une à la fois et le plus lentement possible.

Lorsque toutes les passerelles auront été enlevées et que la manœuvre arrière aura signalé les hélices claires ; l'ordre sera donné de balancer.

Cette opération sera effectuée une machine après l'autre et pourra être interrompue à tout instant en cas d'incident, difficulté ou doute. L'ordre de stopper sera alors donné par le haut-parleur spécial de la Machine, doublé au transmetteur d'ordres.

# SERVICE A LA MER

## 1° - APPAREILLAGE.

Les dispositions d'appareillage seront prises et les essais des appareils auront lieu à la diligence des Chefs de Service intéressés, suffisamment à temps pour pouvoir remédier à une défaillance de dernière heure.

Ces derniers me rendront compte immédiatement de tout incident ou avarie susceptibles d'entraîner un retard.

L'amarrage sera dédoublé suivant les ordres du Second Capitaine, en tenant compte des circonstances atmosphériques et des vents régnants.

L'Equipage Pont sera au poste de manœuvre en temps voulu pour qu'il y ait au minimum, quatre amarres de bout et deux gardes montantes, 20 minutes avant l'heure prévue pour l'appareillage.

Ces amarres seront alors maintenues correctement raidies.

Le Second Capitaine et l'Officier de Navigation devront se trouver sur la passerelle 30 minutes avant l'heure prévue pour l'appareillage. Ils s'assureront que l'appel a été rendu et que les papiers sont à bord. En cas d'empêchement du Second Capitaine, l'Officier de Navigation fera appeler le Second Capitaine Adjoint ou, à défaut de ce dernier, le Commandant Adjoint.

L'autorisation de déplacer les hélices sera donnée à la Machine par le Second Capitaine. Les hélices ne seront déplacées qu'une à la fois et le plus lentement possible.

Lorsque toutes les passerelles auront été enlevées et que la manœuvre arrière aura signalé les hélices claires ; l'ordre sera donné de balancer.

Cette opération sera effectuée une machine après l'autre et pourra être interrompue à tout instant en cas d'incident, difficulté ou doute. L'ordre de stopper sera alors donné par le haut-parleur spécial de la Machine, doublé au transmetteur d'ordres.

Au cas où je ne serais pas encore sur la passerelle, l'Officier de Navigation me fera prévenir lorsque les machines seront mises sur "attention" pour balancer.

## 2° - MANŒUVRE D'APPAREILLAGE OU D'ARRIVÉE.

La tenue des carnets de manœuvre et de passerelle doit faire l'objet de toute l'attention des Officiers de quart.

On notera en particulier : les noms des pilotes, les noms des remorqueurs utilisés, les ordres de barre, les caps, les bouées, allures des machines, situation des ancres et tous détails intéressants dont l'énumération n'est pas limitative.

Lors des manœuvres en rivières ou chenaux les postes de manœuvre dédoublés pourront être pris sur ordre du Second Capitaine et selon les circonstances. Ils signaleront les distances de tout obstacle pouvant devenir dangereux, de leur propre initiative ou sur la demande de la passerelle.

Un radar sera en service ainsi qu'un sondeur. Le loch sera rentré dès la prise du pilote ou sorti lorsque le navire sera par des fonds suffisants.

En croisière, pour les prises de mouillage ou les appareillage de rade foraine, un poste de manœuvre restreint pourra être prévu, avec mon accord, sur proposition du Second Capitaine.

## 3° - A LA MER.

Visibilité normale supérieure ou égale à 5 milles.

La passerelle est aux ordres de l'Officier Chef de quart assisté d'un Adjoint de quart.

Pendant son quart, l'Officier Chef de quart a la responsabilité entière du navire et doit exercer cette responsabilité avec autorité, décision et bon sens ; sans jamais oublier de me faire appeler, de nuit comme de jour, si pour une raison ou une autre une situation donnée ne lui paraît pas claire : mauvaise visibilité, état de la mer, incidents quels qu'ils soient pouvant affecter la sécurité du navire, doute sur la position, phénomène météorologique anormal, etc.

Les directives et consignes qui suivent ne sont qu'un rappel des principaux cas qui peuvent se présenter.

Manœuvrer largement et de bonne heure afin de ne pas créer le doute sur le sens de votre manœuvre dans l'esprit de celui pour qui vous manœuvrez.

Ne pas hésiter à se servir des machines, et, si besoin est, signaler la manœuvre au sifflet.

Par temps clair ne jamais passer à moins d'un mille d'un autre navire. En vue de côte, près des ports et au cours des manœuvres, contrôler constamment la position du navire. Porter l'estime sur la carte pour une période de temps suffisamment longue : 8 à 12 heures par exemple. Comparaison fréquente des compas, surveillance des gyros. Ne jamais négliger une occasion d'observer et de contrôler la variation des compas ou l'erreur du gyro. Tenir le cahier des variations à jour. Vérifier la courbe du gonio à chaque occasion et le zéro des sondeurs ultra-son après chaque réglage.

La dérive due au courant sera calculée et ordonnée par l'Officier de Navigation. L'appréciation de la dérive due au vent étant laissée à l'Officier de quart.

D'une façon générale, les appareils de navigation doivent être employés. Ce serait une erreur grave d'en négliger un sans raison valable, lorsque les renseignements qu'il pourrait apporter, risquent de faire défaut lors du calcul de la position.

De même on observera et on calculera un point astronomique chaque fois que l'occasion s'en présentera en ne perdant pas de vue que ce procédé reste encore le plus sûr.

Le "Decca" et le "Loran" seront utilisés avec précaution, surtout venant du large.

L'Officier Chef de quart se tiendra le moins possible dans la chambre des cartes, en particulier la nuit. S'il lui est indispensable d'y pénétrer et d'y séjourner il s'assurera au préalable que son Adjoint le remplace sur la passerelle et que les timoniers sont à leur poste de veille, parés à le prévenir.

Veiller la gîte : la Machine a des consignes pour tenir le bateau droit. Par gros temps ne pas laisser prendre de gîte au vent.

Maintenir l'ordre et une tenue correcte sur la passerelle. Eviter les parties de blagues. Vérifier la ponctualité des relèves et ne pas tolérer que les hommes de quart quittent leur poste sans autorisation.

En cas de mauvais temps, prendre de bonne heure les précautions nécessaires et d'usage concernant la fermeture des hublots et contre-hublots, la mise en place des filières de roulis, les cabarets, la condamnation des ponts extérieurs, etc. Ces mesures seront contrôlées dans leur à-propos et leur exécution par le Second Capitaine et le Second Capitaine de Sécurité.

Aucun passager ne sera admis sur la passerelle sans mon autorisation, celle du Commandant Adjoint ou celle du Second Capitaine.

Les visites autorisées feront l'objet de listes établies par les Services de réception, et communiquées à la passerelle. Elles pourront être suspendues à tout moment et impérativement en cas de brume.

L'Officier Chef de quart devra apporter un soin particulier à la rédaction du journal de bord et du Carnet de passerelle ; ainsi d'ailleurs que de tout document qu'il doit tenir à jour. Cette observation est valable quelle que soit la position du navire : à la mer ou au port. En cas d'événement important me consulter avant de rédiger le Journal de bord.

Mention sera portée en temps utile de la fouille de douane et de son résultat, signée des Chefs de Service.

#### 4° - UTILISATION DES STABILISATEURS.

La décision d'employer les stabilisateurs appartient au Commandant, en possession des divers éléments d'appréciation. Sauf consignes particulières de sa part, elle est déléguée, de droit, à l'Officier Chef de quart.

Ce dernier s'inspirera des directives suivantes :

a) L'installation sera mise en service lorsque le roulis moyen atteindra 3° de chaque bord.

b) L'amplitude des ailerons sera limitée à 15°, mais pourra être portée à 20°, si les circonstances de temps et l'état de la mer font craindre un fort roulis. Cette modification du réglage devra être réalisée suffisamment à temps.

c) Chaque fois que cela sera possible on n'utilisera qu'une paire de stabilisateurs.

d) L'Officier Chef de quart restera attentif à toute amélioration de l'état de la mer, à toute atténuation du roulis pour réduire dès que possible l'utilisation des stabilisateurs au juste nécessaire. Toutefois cette réduction sera effectuée avec des précautions particulières pendant la durée normale des soirées, qui sont les périodes pendant lesquelles les risques d'accidents sont les plus nombreux et les plus dangereux.

e) Les stabilisateurs, ainsi que le loch, devront être rentrés si le navire est susceptible de prendre de l'erre en AR.

#### 5° - RAPPEL DE QUELQUES MANŒUVRES ESSENTIELLES

##### ET DISPOSITIONS DIVERSES.

- *Homme à la mer.*

Il est de première importance de baliser le point de chute en lançant immédiatement une ou plusieurs bouées lumineuses. Le largage des bouées situées le plus sur l'arrière sera toujours préférable, en prenant soin toutefois qu'elles ne tombent pas sur le naufragé.

On choisira évidemment le bord de chute, s'il est connu, et l'on abattra aussitôt sur ce bord pour exécuter un Boutakoff ; la Machine ayant été alertée et mise sur "Avant 1/2" devra être ensuite parée à manœuvrer rapidement.

Appeler l'armement de la baleinière et me prévenir.

*- Allure par mauvais temps.*

Lorsque le tangage devient accentué se tenir prêt à réagir, s'il se produit une succession de coups de ballast modérés ou pour un violent coup isolé.

Diminuer immédiatement de 20 tours/minute, si cette réduction ne suffit pas, diminuer encore de 10 t/m, puis de 5 t/m, etc.

Lorsque pour une allure déterminée et après une période de temps assez longue, le navire ne donne pas de coups de ballast : on augmentera par paliers de 5 t/m en marquant chaque fois un temps d'observation suffisant, jusqu'à reprendre si possible l'allure normale ou celle qu'il deviendra nécessaire d'adopter étant donné le retard pris.

On m'aura, bien entendu, tenu au courant de la diminution d'allure et de l'évolution de la situation.

*- Avarie de barre.*

L'Officier de quart, tenant compte des circonstances de temps et de lieux, sera prêt à réduire la vitesse en différenciant au besoin les machines, puis à stopper le navire, l'alerte ayant été donnée à la Machine.

J'aurai, bien entendu, été prévenu.

*- Avarie de hublot.*

Il peut arriver qu'un hublot soit cassé par une lame alors que le contre-hublot n'était pas en place, ou que ce dernier soit lui-même cassé.

L'Officier de quart préviendra le Second Capitaine de Sécurité, le Charpentier, ainsi que l'Equipe de Sécurité pour les dispositions à prendre afin d'assécher le local envahi. Prendre un cap qui évite le choc de la mer et permette la mise en place d'une tôle de fermeture.

- Il ne semble pas inutile enfin de demander que les jumelles, sextants et autres appareils à la disposition des Officiers soient traités avec le soin que l'on apporterait à des instruments personnels.

- De nuit comme de jour, pour tout incident, doute ou manœuvre de navire qui pourrait paraître anormale ou dangereuse, ne jamais hésiter à me prévenir ni à me réveiller.

Utiliser pour cela le téléphone ; si je ne réponds pas, envoyer un timonier. Si je ne suis pas chez moi et qu'il y ait urgence, prévenir le Commandant Adjoint ou le Second Capitaine.

A la mer, si ma présence est désirée d'urgence sur la passerelle pour quelque raison que ce soit, utiliser les haut-parleurs : "1121 appelle 1101" 2 fois.

- Les Officiers, Chefs de quart, ne devront jamais perdre de vue qu'ils sont sur un paquebot, par conséquent exposés à ce que leurs décisions, leur tenue, leur attitude, soient interprétées par les passagers et commentées. Ils devront donc faire preuve du plus grand discernement et dans le doute sur la conduite à tenir, m'avertir.

#### *- Télégrammes.*

Pour la conduite à tenir à ce sujet, se reporter au chapitre concernant le Service Radio.

### 6° - FIN DE TRAVERSÉE.

L'Officier de Navigation sera sur la passerelle en temps utile, pour régler l'allure nécessaire, afin d'être au pilote à l'heure fixée.

La Machine sera prévenue 30 minutes avant l'arrivée au pilote. Confirmer par téléphone. Elle devra pouvoir manœuvrer 15 minutes plus tard ; elle réduira donc progressivement pour être à 85 tours à partir de ce moment-là.

En cas de nécessité, il pourra être demandé de réduire le plus tard possible, sur ma demande.

Si je ne suis pas sur la passerelle, mettre sur "attention" au plus tard 3 milles avant le pilote ou le mouillage et me prévenir aussitôt.

### 7° - UTILISATION DES RADARS.

#### *A - Temps clair.*

Ne pas hésiter à se servir des radars, comme instrument de navigation, en particulier pour les entrées et sorties des ports et chaque fois que leurs indications peuvent apporter une certitude supplémentaire sur la position.

Profiter chaque fois des périodes de temps clair pour contrôler l'exactitude des données fournies ainsi que le réglage de la ligne de foi.

Se méfier des échos obtenus sur une côte basse, car ils peuvent n'être que ceux des premières élévations de terrain situées plus à l'intérieur ; le navire se trouverait dans ce cas plus près de la côte.

#### *B - Temps de brume.*

Les Ordres Généraux, à la mer, précisent un certain nombre de dispositions qui auront été prises par l'Officier Chef de quart.

En particulier le Commandant, le Commandant Adjoint ou l'un des Seconds Capitaines, sera sur la passerelle, la veille aura été doublée, la Machine sera sur "attention", le sifflet automatique sera en fonction.

L'observation radar continue sera assurée par un des Officiers présents dès que la visibilité deviendra inférieure à 6 milles.

Les 2 radars seront en service :

- Le Decca sur 12 ou 24 milles ;
- Le Raythéon sur 20 milles avec exploration de temps en temps sur l'échelle de 8 milles.

Ne pas perdre de vue que par mer agitée, les échos de petits navires ou embarcations seront moins bien décelés par le Decca, aux effets de mer très importants.

#### 8° - DIRECTIVES GÉNÉRALES POUR LE TEMPS DE BRUME.

Les consignes d'utilisation des radars, définies précédemment, précisent également les mesures qui auront été prises pour : assurer une veille renforcée, être paré à manœuvrer et émettre les signaux phoniques prévus par les règlements.

L'annexe n° 1 aux Ordres Généraux donne les modalités de l'organisation de la veille pour les Timoniers et Seconds-Maîtres.

Tous les échos de navires doivent être plottés et ne sont abandonnés que lorsqu'ils sont parés d'une façon certaine.

Ne jamais prendre ou conserver une route faisant passer à moins de 3 milles d'un navire.

Avoir toujours présent à l'esprit, les prescriptions de la règle 16 : qui sont rappelées ci-après pour l'essentiel :

a) Tout navire en cas de brume ou mauvaise visibilité doit marcher à vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes.

b) Tout navire qui entend sur l'avant du travers, un signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger soit passé.

c) Tout navire qui détecte la présence d'un autre navire sur l'avant du travers avant d'avoir entendu ses signaux de brume ou d'être en contact visuel avec lui, peut manœuvrer de bonne heure et franchement pour éviter de se trouver en position très rapprochée. Mais si cette dernière position ne peut être évitée, il doit, dans toute la mesure où les circonstances le permettent, stopper sa machine en temps utile et ensuite naviguer avec précaution.

Les Officiers de quart s'inspireront des "Recommandations" qui constituent l'annexe aux Règles de barre et de route et viennent après l'article 31. Ils noteront en particulier que l'abattée sur tribord doit toujours être préférée à une abattée sur bâbord, et que toute manœuvre doit être faite de bonne heure, franchement, tout changement de vitesse doit être important.

De ce qui précède et des conditions habituelles de navigation, on dégagera la règle impérative suivante :

La vitesse et le cap doivent être tels que l'on puisse toujours étaler le navire dans la demi-distance de l'écho.

Ce qui permet de définir 2 procédures d'ordres à la Machine :

1er cas — Signal sonore imprévu sur l'avant du travers et/ou détection inopinée d'un écho sur l'avant à moins de 3 milles.

— Stopper immédiatement et mettre en AR toute les 4, en conservant son cap, jusqu'à casser l'erre du navire.

2me cas — Détection inopinée sur l'avant d'un écho à moins de 6 milles et/ou risque d'une "situation très rapprochée" dangereuse, c'est-à-dire moins de 3 milles.

— AV demie, puis AV lente.

— Stopper ensuite et casser l'erre si l'écho est à moins de 3 milles et/ou si le gisement reste constant.

Reprendre ensuite vitesse et route avec précaution.

Bien entendu j'aurai été prévenu le plus rapidement possible, mais on ne doit pas m'attendre pour décider d'une manœuvre, dont je ne critiquerai jamais l'opportunité, tant qu'elle restera dictée par un souci de prudence et aura pour effet d'éloigner le navire d'un risque possible.

## SIGNAUX SONORES.

### *Par temps de brume.*

Les sifflets sont sur signal automatique.

Les signaux de manœuvre : 1, 2 ou 3 coups brefs seront émis par commande manuelle et seulement à la vue de l'autre navire.

Les coups brefs doivent avoir au moins 1 seconde de durée.

### *Par temps clair.*

Ne pas hésiter à utiliser les sifflets pour marquer une manœuvre, afin d'attirer l'attention du navire pour lequel on manœuvre ; mais se souvenir également que la portée des sifflets est considérablement modifiée par la direction du vent. Par exemple, par vent debout de force 5 à 6, il ne faut pas espérer être entendu à plus de 500 mètres sur l'avant.

V. H. F.

Lorsque aucune confusion de navires n'est à craindre, on s'efforcera, par temps de brume, d'entrer en contact avec le navire dont on aura détecté l'écho, pour confirmation des caps adoptés respectivement.

Ceci peut également être valable par temps clair.

#### 9° - NAVIGATION DANS LES PARAGES FRÉQUENTÉS.

Celle qui est pratiquée en Manche et de Nantucket à New York et vice versa ; ou au cours des croisières dans tel ou tel parage qui en justifierait l'appellation.

Dans les parages indiqués ci-dessus, par brume ou mauvais temps, et chaque fois qu'une embardée peut être dangereuse, on gouvernera avec la barre hydraulique.

Un Second Capitaine se tiendra prêt à intervenir immédiatement en attendant l'arrivée du Commandant en cas d'incident quelconque ou de difficulté se présentant à l'Officier Chef de quart.

Ceci sera en particulier valable pour la durée du croisement de la ligne de trafic, Pas-de-Calais-les Casquets.

L'initiative, l'autorité et la responsabilité de l'Officier Chef de quart ne sont en aucune manière modifiées par ce qui précède ; pas plus d'ailleurs par ma présence sur la passerelle, tant que la direction du quart n'a pas été expressément prise et l'Officier Chef de quart dégagé par cela-même de sa responsabilité.

Ce dont je dois être informé immédiatement.

# SERVICE AU PORT

- Un service intérieur efficace doit être assuré par les Officiers de Garde en exécution des consignes générales de sécurité et des consignes particulières établies par le Second Capitaine, qui rédigera le Cahier d'Ordres Journaliers. J'attire l'attention des Officiers de Garde sur l'importance que j'attache à cette partie du service.

- Tenir les coupées et leurs abords propres, dégagés et bien éclairés (Timonier en tenue, bouée, halin, téléphone si possible).

- Tous les Officiers seront en tenue quand ils seront de service, en particulier les Officiers assurant la permanence du Commandement ou la Garde au Port.

- Les Personnalités et les Autorités seront reçues à la coupée et accompagnées à leur départ par un Officier en tenue.

- L'Officier de Garde se tiendra en particulier au courant de la situation météorologique et sera prêt à appliquer, en cas de mauvais temps ou saute de vent possible, toutes mesures utiles pour conserver au navire un bon amarrage.

Il en rendra compte à l'Officier Supérieur de Garde.

- Au Havre, par exemple, il peut devenir nécessaire de faire appel aux services d'un ou plusieurs remorqueurs, pour maintenir le navire à quai, en cas de tempête de Nord.

- Le Commandant sera informé de l'évolution de la situation et des mesures prises.

- Dans l'exercice de leurs fonctions, l'Officier Supérieur assurant la Permanence du Commandement et l'Officier de Garde, ne doivent pas perdre de vue qu'ils remplacent effectivement le Commandant du navire.

# SERVICE MACHINE

- Ce service est placé sous l'autorité du Chef Mécanicien qui me tiendra au courant de tous les incidents ou avaries qui viendraient à se produire.

- En particulier, le Service Pont sera tenu au courant de la situation journalière des ballasts, peaks, soutes, et en général de tous les compartiments contenant du lest liquide.

- Les mouvements de ballast importants seront toujours faits en accord avec le Second Capitaine.

- Le Chef Mécanicien Adjoint est chargé de la sécurité du Service Machine en collaboration avec le Second Capitaine Adjoint.

- Le Service Pont sera tenu informé du début et de la fin des embarquements de combustibles de façon que les précautions qui s'imposent puissent être prises en temps utile. (Pavillons, signaux, recertifications d'amarrage, fermeture des hublots du Pont "C", etc.).

- Un exercice de fermeture des portes étanches aura lieu tous les jours à la mer, de façon à s'assurer du bon fonctionnement permanent de cet important dispositif de sécurité.

- Je serai également tenu au courant, soit directement soit par l'intermédiaire du Commandant Adjoint, de toutes les questions de discipline comme de toute réclamation qui pourrait avoir pour conséquence une entrave quelconque à la marche normale du navire.

## Arrivée au pilote.

Prendre les dispositions suivantes :

- 30 minutes avant - la passerelle prévient la Machine, qui réduit l'allure à "Avant toute manœuvre" ou conserve l'allure précédente si celle-ci est inférieure à "Avant toute manœuvre".

- 15 minutes avant - la Machine doit être en mesure de manœuvrer et la passerelle peut mettre le télégraphe sur "Attention" à partir de ce moment. Ceci est confirmé par téléphone.

Le régime "En manœuvre" est alors observé et la vitesse demandée signalée par le transmetteur d'ordres.

En cas de brume.

Le règlement pour prévenir les abordages, les exigences de sécurité, la vitesse croissante des navires en service ainsi que la densité toujours plus grande du trafic maritime, rendent plus que jamais, impératives les dispositions à prendre en temps de brume pour satisfaire aux règles 16 et 29.

La Machine étant déjà alertée, les télégraphes sur "Attention"; toute manœuvre ordonnée par la passerelle doit être scrupuleusement exécutée. Seule, la rapidité de succession des ordres peut donner une idée de l'urgence.

La passerelle a pour consigne de procéder progressivement dans la mesure où elle dispose du temps nécessaire.

L'ordre "Stop", suivi immédiatement par "R toute les 4", doit être exécuté le plus rapidement possible.

Le Chef Mécanicien donnera dans son Service les directives nécessaires pour permettre la bonne exécution des manœuvres ci-dessus indiquées.

# SERVICE CIVIL

- Placé sous l'autorité du Commissaire Principal qui prendra toutes les dispositions de détail utiles, me tiendra au courant des incidents éventuels et attirera mon attention sur nos passagers importants.
- Les différentes listes d'invitations officielles seront mises au point par le Commissaire Principal, avec mon accord.
- Il procédera aux améliorations de cabine souhaitables pour la bonne marche du Service et m'en rendra compte.
- De jour, au port, un Commissaire en tenue assurera la permanence du Service Civil.
- Le Commissaire Administratif est chargé de la Sécurité en collaboration avec le Second Capitaine Adjoint et tient la caisse du bord en collaboration avec le Commissaire Principal.
- Le Commissaire Administratif est chargé de l'exécution du rôle de propreté de la partie des locaux dont il a la charge.
- Le Commissaire Administratif est chargé du maintien de l'ordre et de la discipline parmi les moussettes et novices. Il organise dans ce but, leur service, et décide en accord avec le Commandant Adjoint, de toutes mesures à prendre.
- Le Commissaire Administratif, après avoir informé le Commissaire Principal, me rendra compte sans délai, soit directement, soit par l'intermédiaire du Commandant Adjoint, de toutes les questions de discipline, comme de toute réclamation qui pourraient avoir pour conséquence une entrave quelconque à la marche normale du navire. Dans le cas où l'ordre serait troublé, le Second Capitaine doit également être immédiatement prévenu.
- Les différents Concessionnaires sont placés sous l'autorité directe du Commissaire Principal et sont soumis aux règles générales de sécurité, d'ordre et de discipline en vigueur à bord.

# SERVICE MÉDICAL

- Placé sous l'autorité du Médecin Principal, qui prendra toutes les dispositions de détail utiles, et me tiendra au courant des incidents éventuels, ainsi que de la santé générale des personnes présentes à bord.

- Il veillera dans l'exercice de ses fonctions, à ce que toutes mesures soient prises pour que le navire réponde aux règlements sanitaires des pays fréquentés ; en me signalant au besoin tout ce qui pourrait entraîner des conséquences défavorables, aussi bien pour l'état sanitaire des personnes embarquées que pour nos relations avec les Autorités Sanitaires.

- Les instructions Compagnie en ce qui concerne les consultations payantes seront appliquées.

- Dans certaines circonstances, en particulier pendant les visites publiques du navire, pour les entrées et sorties de cale sèche, une permanence sera assurée à l'hôpital.

- Un médecin sera présent à bord pendant les manœuvres d'entrée et de sortie de cale sèche.

# SERVICE RADIO

- Placé sous l'autorité du Chef de Poste qui prendra les dispositions de détail et me tiendra au courant des incidents éventuels.

- Ne pas hésiter à me consulter avant de faire suivre - à l'arrivée ou au départ - une information pouvant être préjudiciable pour le navire ou l'Armateur ou de nature à interférer dans la bonne marche du service, ou enfin soulevant un doute dans votre esprit.

- Tenir la passerelle informée de tous les renseignements concernant la sécurité de la navigation dans la zone dans laquelle se trouve le navire et sur l'avant de sa route (météos, glaces, avis aux navigateurs, messages urgents, signaux de détresse, S. O. S., etc.).

- Maintenir les appareils radio-électriques en bon état de marche. Provoquer au besoin les visites des spécialistes chargés de leur entretien, et surveiller le cas échéant leur intervention, en particulier pour les radars.

- Veiller à la formation éventuelle et au bon entraînement des Opérateurs Radio qui seraient nouveaux à bord ou débutants.

- Collaborer avec le Service Pont à la surveillance régulière des courbes de correction du gonio chaque fois qu'une occasion favorable se présente en cours de navigation.

- Vérifier de temps à autre le zéro du sondeur U S, en particulier après chaque modification de réglage.

- Les messages de prévisions météorologiques seront écoutés et pris sur demande faite par l'Officier de Navigation, en plus des messages codés ou en clair habituellement reçus à bord.

## Télégrammes de service.

Au départ - Doivent porter mon visa ou celui du Commandant Adjoint.

A l'arrivée - Etablir les copies suivantes :  
Commandant  
Commandant Adjoint

Second Capitaine

puis

Chef de Service intéressé

et

Commissaire Administratif pour tous les télégrammes concernant les vivres, les approvisionnements.

Si un message paraît de nature confidentielle, il sera adressé seulement au Commandant.

Tout message "urgent" ou paraissant l'être sera remis sans délai au Commandant, ou Commandant Adjoint et au Second Capitaine.

Lorsque aucun des destinataires ne peut être joint et en particulier la nuit ; l'Officier Chef de quart prendra connaissance de l'exemplaire du Second Capitaine et fera le nécessaire pour alerter ce dernier et l'un ou les Commandants.

Les messages émanant de l'Autorité Maritime Militaire, messages FB., sont à remettre au Commandant par l'intermédiaire de l'Officier Chef de quart.

La Consigne Radio Marine Militaire est affichée dans le Central Radio. Se conformer à ses prescriptions.

# ANNEXE N° 1

## aux ordres généraux permanents du Commandant

---

### NAVIGATION PAR MAUVAISE VISIBILITÉ

#### ORGANISATION DE LA VEILLE

En cas de mauvaise visibilité, le Second-Maître de quart sera appelé à doubler la veille. Il participera par roulement avec les Timoniers à la veille sur le gaillard.

Dans certaines circonstances de visibilité et de navigation, une veille haute peut se révéler plus efficace et, alors, l'homme prévu pour aller sur le gaillard sera envoyé dans la vigie.

Par mauvais temps, si le gaillard est trop exposé, l'homme de veille prévu restera sur la passerelle.

En dehors des passages fréquentés - dans la pratique, lorsque le navire se trouve par des fonds supérieurs à 200 mètres - lorsque les circonstances le lui permettront, l'Officier Chef de quart pourra ne pas utiliser l'homme de veille sur le gaillard. Dans ces conditions, de nuit, le Second-Maître de quart pourra effectuer ses rondes habituelles, mais devra les accomplir plus rapidement, et en dehors de ses rondes il restera sur la passerelle.

L'Officier Chef de quart est chargé d'appliquer ces consignes. Il attachera la plus grande importance à la bonne tenue des hommes de quart sur la passerelle et, en particulier, il interdira les bavardages inutiles.