



Routage Météorologique. Le capitaine est-il encore libre de son choix de route?

Yann Vachias

► To cite this version:

Yann Vachias. Routage Météorologique. Le capitaine est-il encore libre de son choix de route?. Neptunus, 2012, 18 (1), pp.9. hal-03811182

HAL Id: hal-03811182

<https://nantes-universite.hal.science/hal-03811182>

Submitted on 11 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Routage Météorologique. Le capitaine est-il encore libre de son choix de route ?

YANN VACHIAS
Chef du Département Sciences Nautique
Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM)

INTRODUCTION

La météorologie est indispensable au marin qu'il soit professionnel ou plaisancier. Elle doit être analysée avant et pendant le voyage.

Lorsqu'il s'agit de la plaisance (navigation côtière), une analyse grossière est suffisante et la maîtrise de certaines connaissances de base permettra de déterminer si les conditions rencontrées permettront de naviguer en toute sécurité.

Lorsque l'analyse doit être fine afin de déterminer une route permettant, par exemple, de tirer le meilleur profit des vents ou d'éviter une mer de face, des connaissances plus importantes (interprétation des phénomènes, lecture de carte,...) seront nécessaires ainsi que l'aide de logiciels spécialisés et même de centres experts dans le routage météorologique.

D'une manière générale, ce dernier consiste à trouver une route optimale pour un navire déterminé lors d'un voyage déterminé en prenant en compte différents éléments (caractéristiques du navire, sécurité, consommation,...) liés à l'activité pratiquée (transport de marchandises, courses au large ...).

Ainsi, le routage d'un porte-conteneurs transitant entre deux ports sera différent de celui d'un voilier lors d'une course. Dans le premier cas, il s'agit de proposer une route qui tient compte des contraintes commerciales et de la sécurité (durée de traversée minimum, consommation minimum et limitation des risques). Dans le second cas, le but est d'aller le plus vite possible afin de gagner des courses ou battre des records.

Les armateurs ont rapidement compris qu'ils pouvaient, en utilisant les services de sociétés de routage, éviter des dégâts importants, diminuer les jours de traversée, réduire la consommation et donc réaliser d'importantes économies. Aussi, ces services se sont énormément développés (notamment les logiciels), et sont utilisés sur de nombreuses passerelles.

Le capitaine va choisir la route qu'il considère optimale ou conseillée par une société de routage. Quelles sont les responsabilités du routeur lorsqu'il propose une route ? L'armateur peut-il reprocher au capitaine de ne pas avoir suivi la route conseillée ? Nous répondrons à ces questions en s'appuyant sur deux exemples ainsi que sur les conclusions de leur jugement.

Mais au préalable, il est nécessaire de définir de manière précise le routage météorologique en présentant notamment les objectifs, les coûts des différents services proposés et les économies que ces derniers permettent de réaliser.

1. Présentation du routage météorologique

Le but du routage météorologique est de déterminer la meilleure route qu'un navire peut suivre lors d'une traversée en tenant compte des conditions météorologiques, climatologiques et océanographiques. L'opérateur (capitaine ou armement) va préciser le ou les critères que cette route doit respecter : la rapidité, la sécurité, l'économie de carburant ou un compromis de ces trois critères.

Ce choix sera réalisé en prenant en compte l'activité du navire et ces éventuels impératifs commerciaux.

La route pourra être définie à l'aide d'un logiciel embarqué ou par un centre de routage établi à terre. Bien entendu, ces deux services sont payants. Les sociétés de routage proposent principalement des abonnements mensuels (logiciel et abonnement au mois) dont le coût est d'environ 1000 \$/mois/navire.

Les objectifs du routage météorologique sont multiples :

- déterminer une route afin de naviguer en sécurité et d'éviter d'éventuels dommages ;
- déterminer une route afin de réduire la traversée en temps et en distance ;
- déterminer une route afin de limiter la consommation de carburant.

Les principaux services sont :

- transmission des prévisions météorologiques permettant aux abonnés de recevoir des informations précises concernant la zone traversée mais sans conseil de route. Ce choix de route sera réalisé par le capitaine à l'aide d'un logiciel de routage ;
- transmission des prévisions météorologiques et d'une recommandation de route. Il s'agit du *routage météorologique au moindre temps* ;
- transmission des prévisions météorologiques, d'une recommandation de route et d'un régime moteur. Il s'agit de *fuel Routing*.

2. Le routage météorologique et le droit

Deux affaires concernant le routage météorologique ont été portées devant la Haute Cour de justice du Royaume-Uni.

La première est dramatique car il s'agit du naufrage du vraquier britannique Derbyshire disparu avec son équipage, dans l'océan pacifique, après avoir croisé la route du typhon Orchid en septembre 1980.

La seconde porte sur un litige financier. En effet, l'affrèteur du navire Hill Harmony, reprocha au capitaine d'avoir choisi inutilement une route nettement plus longue que celle recommandée par le service de routage et réclama une compensation financière liée au préjudice causé.

2.1. Le MV Derbyshire

Le vraquier britannique MV Derbyshire a disparu, avec son équipage (42 membres), au sud du Japon par 25°30' N et 130°30' E le 9 septembre 1980. Il venait de passer Cape Town et se dirigeait vers Kawasaki au Japon.

À l'origine, la négligence de l'équipage fut considérée comme la principale cause du naufrage mais l'International Transport Workers' Federation (ITF) lança sa propre enquête pour localiser l'épave.

L'épave fut retrouvée en juin 1994. Après étude des différentes photos prises, le gouvernement britannique décida d'ouvrir à nouveau une enquête sur les causes de l'accident. Le rapport (mars 1998) innocentait l'équipage tout en concluant que le naufrage était dû à une entrée d'eau par différents dégagements d'air. Ces entrées d'eau alourdirent l'avant du navire entraînant un embarquement d'eau supplémentaire puis son naufrage.

Au cours de la traversée, le capitaine bénéficiait d'un routage météorologique fourni par la société « Ocean Route ».

Cette dernière a communiqué ses conseils pendant les six premiers jours de la traversée avant de stopper les transmissions et ceci sans prévenir le bord. Le capitaine a vraisemblablement conclu que l'absence d'informations indiquait que le cap et la vitesse devaient être maintenus. Hélas, durant cette période de silence radio, une tempête tropicale s'était formée et le navire se dirigea vers la zone la plus turbulente, ce qui entraîna sa perte.

A partir des conclusions du rapport d'enquête, il fallut déterminer les responsabilités de chacun. En effet, le naufrage est-il imputable au capitaine qui décida de maintenir les éléments cinématiques (route et vitesse) du navire bien qu'il ne recevait plus aucun bulletin météorologique depuis 6 jours ou à la société de routage qui, suite à un problème technique, stoppa ces émissions sans prévenir le capitaine.

Pour répondre à cette question, le tribunal s'appuya sur le contrat entre la société « Ocean Route » et l'armateur. Ce document restait très approximatif quant aux services que le bord était en droit d'attendre dans le cas d'un typhon sur la route d'un navire.

Aussi, le juge de la Haute Cour, estimant que la société de routage n'avait aucune obligation contractuelle concernant la sécurité de la navigation, ne fit aucun reproche à celle-ci.

De manière générale, il faut se demander quelles sont les responsabilités d'une société proposant ce type de service.

Après consultations de deux sociétés de routage (météoconsult, Weathernews WNI), il apparaît qu'elles n'ont aucune obligation de résultats. Elles fournissent uniquement un conseil. Le contrat signé entre une société de routage et une compagnie maritime décrit les services ou prestations fournis à l'armement. Par contre, aucune obligation de résultat et aucune responsabilité de la société de routage ne sont mentionnées.

Le seul risque pour cette société est le non renouvellement du contrat dans le cas où l'armement n'est pas satisfait des services fournis.

Si une société de routage n'a aucune obligation de résultat, qu'en est-il du capitaine vis-à-vis de la proposition de route? Nous allons tâcher de répondre à cette question en s'appuyant sur le cas du Hill Harmony.

2.2. Le Hill Harmony

Le Hill Harmony était un navire affrété à temps¹, selon le formulaire NYPE modifié COSCO, à l'armement Whistler qui « sous-affrétait » à un autre armement Kawasaki selon le même formulaire. La charte partie a été conclue le 27 octobre 1993 et s'est terminée le 25 juillet 1994.

Certains termes des deux chartes-parties indiquaient :

Article 8 : *le capitaine exécutera ses voyages avec la plus grande promptitude et fournira l'assistance habituelle concernant l'armement du navire. Le capitaine (bien que rémunéré par le propriétaire du navire) sera sous les ordres de l'affréteur en ce qui concerne l'exploitation du navire,*

¹ **Affrètement à temps** (*time charter* en anglais) : se définit comme le contrat par lequel le fréteur met à la disposition de l'affréteur un navire armé, équipé et doté d'un équipage complet pour un temps défini par la charte-partie, cela en contrepartie d'un fret. L'affréteur assure la gestion commerciale tandis que le fréteur conserve la gestion nautique.

Article 26 : le propriétaire reste responsable de la navigation et de l'équipage comme s'il agissait pour son propre compte.

L'article IV des Règles de La Haye et de La Haye-Visby, incorporé dans les chartes parties, prévoit que :

2. *Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages découlant ou résultant :*

(a) : d'actes, négligences ou fautes du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur pour la navigation ou la gestion du navire...

Durant cette période, le navire devait effectuer deux voyages transpacifiques. Le voyage qui nous intéresse ici partait de Vancouver pour rejoindre Shigama. Il se déroule fin avril 1994. Concernant le routage météorologique, l'affrètement utilisait les services de la société «Ocean Route». Les affréteurs, suivant les conseils de routeur, ordonnèrent au navire de suivre l'orthodromie de Vancouver à Yokkaichi.

Or, le capitaine, lors du même voyage effectué au mois d'octobre précédent et en suivant une route orthodromique, avait rencontré des conditions météorologiques défavorables ayant entraîné de sérieux dommages.

Par conséquent, il refusa de suivre les consignes de l'affrètement et pris une route loxodromique entre Vancouver et Yokkaichi entraînant une augmentation considérable de la durée du voyage.

Aussi, les affréteurs prirent la décision de déduire du fret le temps perdu et les coûts des soutes supplémentaires provoqués par l'allongement du parcours.

Ces derniers estimaient que, selon les termes de la charte-partie, le capitaine devait « conduire le navire en droiture » (traduction de l'anglais *the captain shall proceed with his voyage with the utmost despatch*²).

Le voyage devait donc s'exécuter avec « la plus grande promptitude » ou encore avec « la meilleure diligence ».

De plus, le document précisait que le capitaine serait sous les ordres de l'affrètement en ce qui concerne l'emploi (*employment*), le propriétaire devenant responsable de la navigation.

L'armateur eut recours aux tribunaux afin de recouvrer ces sommes car il considérait que l'itinéraire à suivre était une question concernant la navigation et donc du ressort du seul capitaine.

Avant de présenter le déroulement du procès, il est important de garder à l'esprit que les justificatifs du capitaine expliquant son choix étaient plutôt succincts. En effet, seul un télex expliquait que sa décision avait été prise (suivre la route la plus sud) sur les bases de sa mauvaise expérience du mois d'octobre précédent (il avait alors emprunté la route nord).

Cependant, des études montraient que la route nord (orthodromie) était la plus habituelle et qu'elle avait été suivie par 360 navires au cours des trois derniers mois sans dommage particulier.

Le premier jugement reprocha au capitaine de ne pas avoir suivi la route proposée par l'affrètement via la société de routage.

² *Despatch* ou *dispatch* : *promptness and efficiency* (3ème entrée dans le *Concise Oxford Dictionary*), soit diligence, promptitude.

Par conséquent, le propriétaire ne pouvait recouvrer les sommes gardées par les affréteurs en compensation du préjudice estimé.

Le propriétaire décida de s'adresser à la Haute Cour de Justice de Grande Bretagne qui, pour se prononcer, s'attacha davantage aux principes. Elle chercha à déterminer si les instructions de routage étaient :

- des ordres relatifs à l'exploitation, que le capitaine était donc tenu de suivre à l'exception de sa responsabilité pour la sécurité du navire qui prime toute autre obligation ;
- des ordres relatifs à la navigation laquelle est de la seule responsabilité du capitaine.

Le juge Clark de la Haute Cour de justice de Grande Bretagne, considéra que la route à suivre était une affaire de navigation.

Ainsi, il déclara : *« une instruction concernant la destination du navire, comme par exemple, rejoindre un port A ou B pour charger ou décharger serait une instruction relative à l'exploitation que le capitaine serait tenu de suivre, sous réserve bien entendu d'assurer la sécurité du navire. Par contre, une instruction relative à la façon de se rendre au port A ou B à partir de l'endroit où se trouve le navire ne concernerait pas l'exploitation du navire mais la navigation. Aussi, la décision de suivre une route orthodromique ou loxodromique est une décision concernant la navigation du navire et non son exploitation commerciale ».*

Pour ce juge, le seul responsable était le capitaine qui avait commis une faute dans la navigation en choisissant la route la plus longue. Les armateurs étaient exonérés par l'article IV règle 2 (a) de la Haye-Visby. Par conséquent, les affréteurs n'étaient pas habilités à donner des instructions concernant la route à suivre pour rejoindre un port et ne pouvaient diminuer le fret.

L'affréteur n'étant pas satisfait des conclusions de la Haute Cour (1ère instance) s'adressa à la Cour d'appel qui confirma le jugement de la Haute Cour. Selon Lord Potter, les décisions concernant la route à suivre étaient des questions de navigation et donc du ressort du capitaine. Si ce dernier décida de suivre la route au motif qu'elle lui permettrait d'éviter le risque de mauvais temps et de possibles dommages du navire, il s'agissait d'une décision relative à la navigation.

L'affréteur décida de s'adresser alors à la Chambre des Lords. Lord Bingham, en charge de ce dossier, considéra que le point de départ de son argumentation était l'obligation faite au capitaine de conduire le navire en droiture (utmost despatch).

Il estima que le droit de l'affréteur d'utiliser le navire devait être plein et entier, mais il ne peut pas empiéter sur les questions relevant de l'expertise maritime professionnelle du capitaine, en particulier lorsque la sécurité du navire et de son équipage sont en jeu.

Le capitaine est la personne, sur le navire, immédiatement responsable. Les questions techniques relatives à la conduite du navire sont de son ressort. Ainsi, une décision qui consiste à tenir compte des risques météorologiques pour le choix de la route à suivre, est manifestement une question de navigation.

Par contre, une décision, sans raison valable, de rester au port au lieu de poursuivre le voyage est considéré comme ne relevant pas du domaine de la navigation réservé au jugement professionnel du capitaine.

Pour Lord Bingham, la route à suivre était une question concernant l'exploitation commerciale du navire et donc rentrait dans le champ de la responsabilité des affréteurs.

Il estima que l'obligation pour le capitaine, d'effectuer le voyage avec la plus grande diligence engageait les armateurs dès lors que le risque de navigation n'existait pas. Le fait que le capitaine préféra naviguer dans des eaux calmes ou chercha à éviter le gros temps n'était pas une raison valable. Les navires sont conçus et construits pour être en mesure de naviguer en toute sécurité par gros temps.

Bien que le jugement semble à première vue limiter le pouvoir du capitaine, la Chambre des Lords souligna que le capitaine reste responsable de la sécurité du navire, de son équipage et de sa cargaison. Si un ordre donné expose le navire, il a le droit et même le devoir (dans le cas d'une situation météorologique extrême) de refuser de le suivre.

Enfin, les Règles de La Haye-Visby furent commentées et la Chambre des Lords indiqua qu'elles ne protégeaient pas les armateurs car elles ne s'appliquent pas à la désobéissance du capitaine de son obligation de poursuivre le voyage avec toute la diligence possible et de se conformer aux ordres de l'affrètement et aux directives en matière d'exploitation commerciale.

2.3. Analyse

Malgré les disparités existantes entre le droit latin et le droit anglo-saxon, ces deux études sont intéressantes car elles permettent de soulever deux problèmes juridiques :

- quelles sont les responsabilités du routeur quant à la proposition de route ?
- quelles sont les responsabilités du capitaine quant au choix de suivre ou non la route préconisée par le routeur ?

2.3.1 Responsabilités du routeur

Le cas de la responsabilité du routeur est assez simple à résoudre. En effet, il n'a aucune obligation. Il fournit juste un conseil quant à la route à suivre ou la vitesse à adopter dans le cas de *fuel routing* (routage à but d'économie de consommation de soute).

A ce niveau, la responsabilité du choix de la route revient au capitaine. Il ne pourra être fait aucun reproche à la société de routage en cas d'erreur dans la proposition de route à suivre ou d'absence d'information. Le cas du Derbyshire illustre bien ce point de vue.

De plus, les contrats de routage, signés entre la société de routage et l'armateur n'aborde pas la notion d'obligation de résultat du routeur.

Ce dernier s'oblige uniquement à fournir un certain nombre de services comprenant notamment une cellule d'experts disponibles 24/24 heures et 7/7 jours. Il n'a aucune responsabilité en cas d'erreur sur le routage ou de défaillance de son système de communication.

2.3.2 Responsabilités du capitaine

Si les responsabilités d'une société de routage sont assez faciles à définir selon le contrat, le cas du capitaine du navire est plus complexe.

En effet, dans le cas où celui-ci ne suit pas les conseils du routeur et adopte une route différente occasionnant un retard, l'armateur peut-il démettre le capitaine de ses fonctions, voir le licencier ?

Pour répondre à cette question, il est nécessaire de revenir sur certaines fonctions de capitaine :

- responsable de la conduite du navire ;
- agent commercial de l'armateur.

Concernant la responsabilité de la conduite du navire, le capitaine est le maître de la sécurité de l'expédition maritime « *il a le choix de la route... ; s'il est aidé par des professionnels, pilotes ou aiguilleurs des mers, ceux-ci ne font que l'assister et ne prennent pas la*

responsabilité du navire ; il prend les décisions qui s'imposent en mer et doit répondre de tout manquement aux règles de navigation »³.

En clair, le capitaine a le monopole de la fonction nautique et donc du choix de la route. Au regard de cet élément, il est aisé de penser que le capitaine a la liberté d'adopter ou pas la route proposée par le routeur.

Cependant, la responsabilité d'agent commercial vient compliquer cette étude. Ainsi, le capitaine exerce aussi des fonctions commerciales. De nos jours, ses attributions ne lui sont conférées que si le navire se trouve hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale. Dans ce cas, il lui appartient de pourvoir aux besoins normaux du navire et de l'expédition (achat de carburant et réparation du navire).

S'il prend des engagements dépassant la simple satisfaction desdits besoins normaux (remplacement d'un moteur par exemple), il doit obtenir l'accord de l'armateur⁴.

Bien que les fonctions commerciales du capitaine soient assez restreintes, la responsabilité d'agent commercial amène à se demander si l'armateur ne pourrait pas reprocher au capitaine de ne pas avoir suivi une route préconisée par le routeur, son choix ayant entraîné un retard certain ou une surconsommation de combustible.

Dans un premier temps, le capitaine est protégé par des dispositions d'ordre pénal contre toute immixtion dans ces attributions, fût-ce de la part de l'armateur⁵.

Cependant, sans s'immiscer dans les attributions du capitaine, l'armateur pourrait être tenté de congédier de sa fonction, voir licencier le capitaine dans le cas où son choix de route, différent de la proposition du routeur, occasionne un retard important ou une surconsommation.

Cette hypothèse doit être prise en compte puisque certains armements, utilisent maintenant, des services (Route Guard proposé par Météoconsult) permettant de comparer les heures d'arrivée en un point ou de consommation de combustible entre la route du capitaine et celle du routeur dans le cas où elles sont différentes.

Afin d'étudier ce point, il est nécessaire de revenir sur les conditions de recrutement et de licenciement.

En effet, bien que le code du travail maritime indique que « le contrat d'engagement maritime conclu entre un armateur et un capitaine prend fin dans les conditions fixées au titre V (il s'agit ici du titre sur le congédiement des marins), l'application des dispositions du mandat confié au capitaine par l'armateur est indépendante de la procédure de licenciement du capitaine ». Il résulte de ce texte que le capitaine bénéficiera des mêmes protections que le simple marin lors de son licenciement (entretien préalable, lettre motivée et indemnité de

³ Commandant J.P. Declercq, docteur en droit « Présentations de quelques points montrant les distorsions entre la pratique et le droit..... », colloque : *Relations professionnelles et conditions de travail dans la marine marchande internationale*, Ecole nationale de la Marine Marchande, Le Havre, 11 avril 1991.

⁴ En cas de communication impossible, le capitaine demandera l'autorisation, sur le territoire français du tribunal de commerce et à l'étranger de l'autorité consulaire ou du tribunal local. Article 6 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes – art. L. 5412-3 Code des Transports.

⁵ Art. 45 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande – art. L. 5531-12 code des Transports : « Est puni de six mois d'emprisonnement, tout capitaine qui favorise, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord. La même peine d'emprisonnement, à laquelle il peut être joint une amende de 3 750 euros, est prononcée contre toute personne qui a pris indûment le commandement d'un navire et contre l'armateur qui serait son complice.

licenciement). Cependant, l'armateur conservera le droit de mettre fin librement tant au pouvoir du capitaine de le représenter à l'égard des tiers qu'à celui d'exercer le commandement du navire. Concrètement, cela veut dire que le capitaine sera débarqué et remplacé mais conservera sa solde jusqu'au règlement du contentieux l'opposant à son armateur.

L'armateur a la possibilité (au regard de ce texte) de mettre fin aux fonctions du capitaine s'il n'est pas satisfait des prestations de ce dernier dans le domaine du routage. Ceci est d'autant plus vrai que le capitaine doit disposer de l'entière confiance de l'armateur.

Souhaitant réaliser une analyse la plus complète possible, l'Association Française des Capitaine de Navires (AFCAN) ainsi que le Professeur Patrick Chaumette ont été interrogés sur ce point particulier.

Pour cette association, il est clair que la décision finale concernant le choix de la route revient au capitaine. Le routeur n'est qu'un conseiller, au même titre que le pilote de port ou le médecin du centre de consultation. Ainsi, si la route adoptée correspond à celle préconisée par le routeur et qu'elle s'avère inadéquate, entraînant des avaries ou dégâts, la responsabilité incombera entièrement au capitaine.

S'il ne suit pas les recommandations d'un conseiller (routeur, pilote ou médecin), il doit non seulement avoir des raisons solides mais aussi être prêt à justifier son choix. Une erreur de jugement peut toujours être reprochée au capitaine mais le licenciement est difficilement imaginable. Pour cela, il faudrait que l'armement puisse démontrer une faute grave (traversée d'une dépression et dégâts sur le navire par exemple).

D'une manière plus générale, s'il y a conflit d'intérêt entre la sécurité et le commerce, la sécurité prime et le capitaine décide. Pour P. Chaumette, ce point relève du domaine de la navigation. Il estime qu'une mesure disciplinaire pour faute nécessite la mise en place d'une commission d'enquête imposée par la convention collective nationale étendue des officiers de la marine marchande. Une telle procédure doit, donc, être dûment justifiée.

Le cas du Hill Harmony est un cas extrême. En effet, la décision du capitaine entraîna plusieurs jours de retard et augmenta considérablement le parcours. Les justifications du capitaine furent succinctes. En effet, il expliqua que les mauvaises conditions météorologiques rencontrées 6 mois auparavant sur cette même route l'avaient décidé à adopter la route loxodromique. Il faut rappeler que l'évènement présenté ici se déroule au mois d'avril et qu'une étude montra que 360 navires avaient adopté cette route orthodromique sans subir de dommage notable les trois derniers mois.

Cependant, cet exemple permet de mettre en exergue les responsabilités du capitaine lors du choix de la route suite aux conseils d'un routeur.

L'analyse juridique ci-dessus, les témoignages des professionnels (AFCAN, le Professeur Chaumette) et mon expérience maritime permettent de dire que le choix de la route relève de la fonction navigation. Par conséquent, le capitaine choisit la route qu'il estime la meilleure même si celle-ci ne correspond pas au choix du routeur. Cependant, en cas de retard ou de surconsommation il devra être capable de justifier précisément son choix. Si les explications conviennent, il est fort probable que l'armateur ne lui reprochera pas sa décision.

Par contre, dans un cas semblable au Hill Harmony, le capitaine sera certainement démis de ses fonctions.

Alors comment utiliser les logiciels de routage et les services associés ? Dans un premier temps, il est souhaitable d'équiper les navires de logiciels de routage permettant ainsi à

l'opérateur d'observer les éléments ayant permis d'obtenir la recommandation. Dans un second temps, il est nécessaire de sensibiliser les futurs capitaines sur les points suivants :

- la présentation des sociétés de routage ;
- les méthodes d'analyse des sociétés de routage ;
- les limites des propositions de route.

CONCLUSION

Les contraintes actuelles des capitaines sont importantes puisqu'ils doivent conduire le navire en sécurité, le plus économiquement possible tout en respectant les délais.

L'une des solutions est d'éviter de rencontrer de mauvaises conditions météorologiques qui pourraient entraîner des blessures, des avaries, une consommation excessive et des retards.

Pour cela, les compagnies utilisent de plus en plus souvent les services de sociétés de routage. Ces dernières proposent de fournir une route qui tient compte des conditions météorologiques limites fixées par l'opérateur et qui propose une consommation minimum.

Cependant, cette étude reste très théorique et certaines compagnies incitent les capitaines à utiliser ces propositions comme un élément supplémentaire à leur réflexion.

L'autre possibilité est d'équiper le navire d'un logiciel de routage. Dans ce cas, seules les prévisions de conditions météorologiques proviennent d'un service externe. Les calculs de route, les limites acceptables et les caractéristiques du navire sont saisies par l'opérateur.

Ces logiciels déterminent la route la plus intéressante en termes de temps et de consommation. Cependant, si ces nouveaux services font maintenant partie intégrante de l'univers du marin, il n'existe aucune réglementation internationale encadrant ces activités. Les sociétés de routage n'ont pas d'obligation de résultats mais fournissent juste un conseil. Concernant le capitaine, il est libre de ne pas suivre les recommandations de route mais devra, vis à vis de l'armement, expliquer et justifier son choix.

Alors quel est l'avenir de ce type de service? Bien qu'optionnel, son faible coût au regard des économies réalisées va pousser les grandes compagnies, dont les navires effectuent de longues traversées, à utiliser ces services. Cependant, il semble nécessaire que les études soient plus « maritimes » et moins théoriques.

ACRONYMES

AFCAN : Association Française des Capitaines de Navires

EVP : Equivalent vingt pieds

FO : Fuel Oil

FOC : Fuel Oil Consumption

NM : Nautical Miles

OMI : Organisation Maritime Internationale

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

- *Cours de droit maritime*, Pierre Angelelli et Yves Morreti, INFOMER, Rennes, 2008.

- « Routeing Instructions and the “Hill Harmony” », Finbarr Leahy, MNI, *IFSMA - Newsletter* n°30 (March 2001), Fédération internationale des associations de capitaines de navires (IFSMA), traduction libre de Marc Prébot, capitaine de 1^{ère} classe de la navigation maritime.

- « Choix de la route et routage Météorologique : la responsabilité du capitaine de navire », J.N. Pasquay, *Navigation*, revue de l'Institut Français de la Navigation, n° 197, volume 49, p. 28, juillet 1995.