

BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES



Edition Chronologique n°54 du 23 décembre 2010

PARTIE PERMANENTE
Marine nationale

Texte n°13

INSTRUCTION N° 60/DEF/EMM/ROJ
relative à la tenue du journal de bord.

Du 3 décembre 2010

ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE : *bureau « réformes, organisation et affaires juridiques ».*

INSTRUCTION N° 60/DEF/EMM/ROJ relative à la tenue du journal de bord.

Du 3 décembre 2010

NOR D E F B 1 0 5 2 7 4 7 J

Références :

- a) Code de la défense - Partie réglementaire, II.
- b) Instruction n° 1702/DEF/EMA/OL/2 du 9 octobre 1992 (BOC, p. 4024. ; BOEM 363-1.3.5, 810.6) modifiée.
- c) Instruction générale n° 14/DEF/EMM/ORJ du 24 juin 2010 (BOC N° 32 du 6 août 2010, texte 8. ; BOEM 113.1)

Pièce(s) Jointe(s) :

Une annexe.

Texte abrogé :

Instruction n° 60/DEF/EMM/PL/ORA du 7 avril 2006 (BOC/PP 1, 2007, texte 25. ; BOEM 140.3.11) modifiée.

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 140.3.11

Référence de publication : BOC N°54 du 23 décembre 2010, texte 13.

Préambule.

La lecture des journaux de bord doit permettre une meilleure description et compréhension des évènements de toute nature, notamment opérationnelle, auxquels sont confrontés nos unités.

Dans cet esprit, la présente instruction réoriente les modalités de tenue des journaux de bord. Elle introduit la notion « d'appréciations circonstanciées » apportées par le commandant sous la forme d'insertions (IC).

Rédigé au fur et à mesure des événements sur la base d'un rythme journalier, le journal de bord relate, au quotidien et de façon objective les activités sous leurs deux aspects, juridique et historique.

Il est tenu en permanence dans tous les éléments navals, aériens et terrestres avec des dispositions adaptées dans chacun des cas.

Un exemple de journal de bord est annexé en pièce jointe, afin de montrer dans quel esprit le double objectif peut être atteint en utilisant de manière dynamique les règles de rédaction présentées ci-dessous.

1. CONTENU.

Le journal de bord contient les rubriques suivantes :

1.1. Des informations générales :

- jour de la semaine et la date ;
- heure en service ;
- conditions météorologiques ;
- points extrêmes de la traversée, le mouillage ou le lieu de stationnement ;
- événements extérieurs importants : incidents ou accidents dans l'environnement de l'élément.

1.2. Des informations concernant l'élément :

- suppléance du commandant ;
- régime de service ou de quart en vigueur ;
- prise de la garde ;
- appareillage et accostage ;
- tenue : repos, surface et plongée (pour les sous-marins) ;
- mesures particulières de protection ;
- stade de confinement (pour les sous-marins) ;
- mention des procès-verbaux numérotés du registre des actes d'administration relatif au matériel (perte de matériel, dépense de munitions, inventaire, dépense de matériel) ;
- opérations sensibles ;
- régime d'ouverture et de fermeture ou des dispositions de mise en sommeil (pour les unités à terre) ;

- prise de mesures de gardiennage.

1.3. Des informations concernant le personnel :

- disponibilité et les permissions du personnel ;
- embarquements et débarquements de personnel à la mer ;
- début et fin de la plongée ;
- mention des procès-verbaux numérotés du registre des actes d'administration relatifs au personnel ;
- mention des rapports circonstanciés d'accident [réf. b)] ;
- passage de personnel extérieur : détachement, unité en transit (pour les unités à terre) ;
- visites officielles, de personnalités, de groupes, ouverture au public.

1.4. Des informations concernant la disponibilité :

- existants ;
- situation électrique ;
- essais de dépression (pour les sous-marins) ;
- changement d'état de la chaufferie (pour les bâtiments nucléaires) ;
- délai d'appareillage des machines ;
- poste de combat de vérification effectué à quai ou à la mer ;
- indisponibilité des grands systèmes d'armes, ou des infrastructures ;
- changements de situation : disponible, à quai ou à la mer, arrêt technique ;
- mouvements de grève.

1.5. Des informations concernant les opérations :

- rappel à un poste de combat ;
- utilisation réelle des armes ;
- rappel des équipes à un poste particulier ;
- ravitaillements à la mer ;
- décollage sur alerte (pour les formations mettant en œuvre des avions).

1.6. Des informations de nature historique :

Servant à retracer ultérieurement l'activité de l'élément d'un point de vue historique dans sa fonction « journal de marche », le journal de bord comporte également des insertions occasionnelles, rédigées « au fil de l'eau » en fonction des circonstances. Dénommées insertion commandant (IC), elles complètent les éléments du journal de bord par des informations qui permettent une meilleure compréhension des événements.

Pour les unités navigantes, à la mer, une IC quotidienne est obligatoire dans le but de faire une courte synthèse des événements de la journée. Elle permet notamment au commandant d'y introduire des éléments d'appréciation personnels.

Pour les unités à terre, le commandant saisit l'échéance de signature fixée par son commandant de force conformément au point 2.2., pour retracer obligatoirement sous la forme d'une IC les grandes lignes de l'action de son commandement pendant la période écoulée.

2. TENUE.

2.1. Rédaction.

Les éléments techniques (objets des points 1.1. à 1.5.) sont rédigés chronologiquement :

- par l'officier chef du quart ou par un adjoint direct et qualifié, sur les bâtiments à la mer ;
- par l'officier de garde, l'adjoint à l'officier de garde ou l'officier de quart, sur les bâtiments au mouillage ;
- par le responsable de la tenue du journal de bord, désigné par le commandant, dans les éléments terrestres.

Pour les éléments de nature historique IC « au fil de l'eau », la rédaction peut être déléguée de manière explicite et au cas par cas à l'officier chef du quart. Dans ce cas, la rédaction est alors encadrée par des guillemets pour indiquer qu'il s'agit d'une citation des propos du commandant. En aucun cas l'officier chef du quart rédige une IC de sa propre initiative. Cependant il peut la suggérer et en proposer le contenu au commandant.

L'IC quotidienne à la mer est rédigée par le commandant lui-même, son suppléant désigné ou le commandant en second.

Dans les deux cas, dans la colonne « RENSEIGNEMENT DIVERS » du journal de bord l'insertion est signalée par le sigle IC souligné en début de texte (voir exemple en annexe).

2.2. Signature.

À la mer, le journal de bord est présenté quotidiennement à la signature du commandant en second puis du commandant. Les signatures valident l'ensemble des insertions de la journée.

Pour les éléments à terre, il est visé quotidiennement, selon l'élément et les circonstances par l'officier de garde, l'officier de permanence et le commandant en second ou le responsable désigné par le commandant.

L'autorité organique fixe le rythme de présentation à la signature du commandant pour les bâtiments au mouillage et les éléments à terre.

2.3. Tenue, archivage.

Dans la mesure du possible, il est tenu sous forme informatique. Le journal de bord est alors signé électroniquement et conservé de manière à en garantir l'intégrité.

Une copie du journal de bord est transmise tous les quatre mois à l'autorité organique.

Pour les éléments des forces maritimes à deux équipages, un journal de bord est tenu par chaque équipage, l'équipage en charge de l'élément et l'équipage à terre.

3. DIVERS.

Le journal de bord est susceptible d'être utilisé comme moyen d'information ou de preuve.

La présente circulaire entre en vigueur dès sa parution au *Bulletin officiel des armées*.

L'instruction n° 60/DEF/EMM/PL/ORA du 7 avril 2006 relative à la tenue du journal de bord est abrogée.

Pour le ministre d'État, ministre de la défense et des anciens combattants et par délégation :

*Le commissaire général de 1^{re} classe,
sous-chef d'état-major « soutiens et finances »,*

Hubert SCIORELLA.

MODÈLE DE JOURNAL DE BORD.

DE.....Toulon.....À	Cagliari.....
LE.....lundi 20 septembre...2010.....		AU MOUILLAGE DE
HEURE B = -2)	MÉTÉOROLOGIE vent direction, force, état de la mer, nébulosité	RENSEIGNEMENTS DIVERS.
0000	NE6-mer5-néb8	SE 3, SA 3, 2 MPX en fonction, DA n° 2, régime de quart par tiers, affût SIMBAD Tribord indisponible depuis l'appareillage de Toulon.
0900	NNE 5 - 4 - 3	Rappel au poste de RAM postes 2 et 4 pour transfert de gazole et vivre avec la Marne.
1130		Rompres du poste de RAM. IC : Ce ravitaillement avec la Marne s'est déroulé dans de bonnes conditions de sécurité malgré une tenue de poste délicate à tenir en raison de la forte houle résiduelle de trois quarts avant générée par la météo défavorable de cette nuit.
1145	NNE 5 - 3 - 3	RDV avec la Perle pour CASEX A3. IC : « CASEX A3 annulé sur décision OTC pour permettre de rattraper le retard sur le PIM pris lors du RAM ».
1230		Rappel des dispositions de NAVRES pour franchissement des bouches de Bonifacio.
1310	E 6 - 4 - 2	Rompres des dispositions de NAVRES. IC : « Fort vent d'Est avec bonne visibilité. À noter beaucoup de trafic (1 paquebot, 2 ferries, un RoRo) en route inverse. La mer se creuse à la sortie du détroit ».
1435		Le matelot Durand s'est blessé à la tête et a été dirigé vers l'infirmerie (PV n°..... au RAA)
1500	SE 3 - 3 - 2	Rappel au poste de combat.
1515		Pour exercice alarme incendie local DA Bâbord.
1640		Fin de l'exercice, rompres du poste de combat.
2230	SE 2 - 3 - 2	SE 3, SA 3, 2 MPX en fonction, passé sur DA n° 1, régime de quart par tiers, affût SIMBAD Tribord indisponible depuis l'appareillage de Toulon. IC : journée marquée par un rythme d'activités soutenu qui a permis une bonne remontée du niveau d'entraînement, notamment des équipes de RAM. Les nouvelles de la santé du matelot Durand sont bonnes, il a repris son poste de quart. L'état de la mer devrait nous permettre pendant la nuit de maintenir une vitesse suffisante pour revenir sur le PIM.
		Le capitaine de frégate Dupont Le capitaine de vaisseau Durand Commandant en second Commandant

LE.....mardi 21 septembre...2010.....

DE.....Toulon.....À

.....Cagliari.....

AU MOUILLAGE DE

HEURE (B = -2)	MÉTÉOROLOGIE vent direction, force, état de la mer, nébulosité	RENSEIGNEMENTS DIVERS.
0000	SE 2, mer 3, nébu 2	SE 3, SA 3, 2 MPX en fonction, passé sur DA n° 1, régime de quart par tiers, affût SIMBAD Tribord indisponible depuis l'appareillage de Toulon.
0735	SSE 2 - 2 - 2	Poste de NAVRES pour chenalage avant accostage à Cagliari.
0740		Poste de manœuvre général.
0750	SSE 4 - 3 - 2	Embarquement du pilote sur tribord, 2 remorqueurs à disposition.
0830		Accosté cul à quai au quai « Alpha » à Cagliari.
0840		Le pilote quitte le bord.
0845		Rompre du poste de manœuvre général. L'EV1 Martin prend la garde
		Service en escale à l'étranger. Alimentation en eau par le quai, en électricité par le bord DA n° 2, SE 5, SA 4, TAv=2,3m ; TAr=3,5m.
		IC : l'accostage cul à quai reste toujours une manoeuvre délicate !
		Heureusement le pilote et les remorqueurs étaient très professionnels ; un briefing poussé des équipes de plage a été fait en présence du pilote
		italien qui parlait très bien anglais.
		<p style="text-align: center;">Le capitaine de frégate Dupont Le capitaine de vaisseau Durand Commandant en second Commandant</p>

LE.....mardi 21 septembre...2005..... DE.....///.....ÀCagliari.....
 AU MOUILLAGE DE]

HEURE (B = -2)	MÉTÉOROLOGIE Vent direction,force, état de la mer,nébulosité	RENSEIGNEMENTS DIVERS.
0830	SSE 2 - mer 2 - nébu 2	En escale à Cagliari accosté cul à quai au quai « Alpha ». Alimentation en eau par le quai, en électricité par le bord DA n° 2, SE 5, SA 4, TAv=2,3m ; TAr=3,5m.
0900		Mesures de protection renforcées en escale prises.
1000		Départ du commandant avec le consul honoraire pour les visites officielles Le commandant monte à bord.
1100		Arrivée des invités pour le déjeuner officiel (5)
1200		Fin du déjeuner officiel, départ des invités.
1400		IC : le déjeuner s'est très bien déroulé, à regretter l'absence à la dernière minute du maire de Cagliari qui s'est fait représenter par son premier adjoint visiblement très gêné et peu habitué à ce type de représentation. Permissionnaires.
1430		Exercice sécurité
1730		Le commandant quitte le bord (dîner chez le consul honoraire).
1930		Le commandant monte à bord
2300		
		Officier de garde L'enseigne de vaisseau Martin Le capitaine de frégate Dupont Commandant en second