

ETIQUETTE NAVALE

Introduction

L'étiquette navale et son respect font partie des connaissances et de la culture de tout navigateur.

Ces règles de courtoisie sont des conventions destinées à faciliter les relations entre les gens et à éviter des conflits.

Par ailleurs, nous sommes de plus en plus nombreux à utiliser des ports et mouillages et de telles règles de savoir-vivre, de respect de l'autre, sont ainsi encore plus nécessaires de nos jours.

En effet, plus les gens sont nombreux à cohabiter, plus il devient utile d'appliquer une telle codification des comportements. On évite ainsi les conflits qui surgiraient irrévocablement si chacun faisait ce qu'il veut et n'importe comment, une tendance qui se remarque hélas de plus en plus dans notre société où la courtoisie est souvent de moins en moins présente.

Beaucoup des points abordés ci-dessous peuvent sembler de première évidence, mais quelques rappels de l'étiquette navale ne sont pas forcément inutiles.

Certaines règles peuvent sembler arbitraires ou stupides, voire inutiles. Elles ont cependant le mérite d'exister et, pour beaucoup, elles remontent à une époque où les bateaux étaient en bois et les marins en acier, alors que dans bien des cas, c'est le contraire aujourd'hui.

A relever que ce sont des règles et non des lois ; une sorte de code de bonnes manières. Elles font partie des connaissances nautiques au même titre que le calcul des marées ou l'art de faire usage du bon nœud au bon moment et à l'endroit approprié.

Ces règles de bienséance ne sont pas toujours les mêmes dans tous les pays ; rarement écrites, elles ne sont pas absolues, ce qui fait un de leurs charmes.

10 règles de base de l'étiquette navale

Dans ce vaste domaine des règles de bienséance nautique, on peut retenir 10 règles de base.

1. Observation scrupuleuse du RIPAM
2. Le bon sens à la barre comme au gaz
3. Pas de vague dans les ports ou proche des autres
4. Pratique appropriée du mouillage
5. Poubelles et autres rejets
6. Manœuvres silencieuses
7. Communications appropriées à la radio, comme de vive voix
8. Propreté du navire
9. Pavillons
10. Lessive et autres étendages à bord.
11. Divers

1. Observation scrupuleuse du RIPAM

Le règlement international pour prévenir les abordages en mer est plus qu'un simple "code de la route" pour les navires. Cette réglementation ne doit pas être uniquement un vieux souvenir livresque des connaissances nécessaires pour passer l'examen du permis mer. On reste étonné de voir le peu de respect de certains navigateurs quant à ces règles essentielles pour la navigation, qui vont bien entendu au-delà de la simple politesse et convivialité.

Le but de ces lignes n'est pas de parler du règlement du RIPAM, mais s'il y a 2 choses qui doivent être retenues de ce règlement, c'est l'absence totale de la notion de bateau prioritaire, doublée du fait que, quoiqu'il en soit, l'abordage ou le simple contact sont en eux-mêmes interdits et que les responsabilités sont pratiquement toujours partagées. Même et surtout si certains osent encore imaginer qu'ils avaient le droit pour eux, ils se trompent lourdement car ils n'avaient que des obligations et peu de droits.

Les grands clubs, conscients de ce problème, sont d'avis que les skippers qui conduisent des yachts de club devraient revoir toute cette approche des règles de base, principalement dans le cadre d'une formation en tant qu'opérateur radar.

2. Le bon sens à la barre comme aux commandes moteur

La chose semble aller de soi, mais n'est pas toujours respectée. On n'oubliera pas que l'on pourrait être responsabilisé des dommages causés par votre vague d'étrave ou de sillage. Une vitesse adaptée reste de mise, principalement à l'approche des ports, d'un mouillage ou d'une zone de baignade. On constate bien trop souvent que la vitesse à laquelle un yacht entre dans une marina reste encore très élevée. Il est évident que la vitesse est un facteur de manoeuvrabilité, principalement au moteur. Si vous ne vous sentez pas à l'aise dans de telles situations, n'oubliez pas qu'il y a d'excellentes écoles, tout comme de la littérature concernant ce sujet.

3. Pas de vague dans les ports ou proche des autres

Nous venons de traiter partiellement de cet aspect de la navigation dans des zones confinées. La difficulté pour le chef de bord réside principalement dans le fait qu'il doit conduire et diriger la manoeuvre, mais qu'il n'est pas forcément lui-même à la barre ou à la manette de l'inverseur. Il est en effet toujours plus facile de donner soi-même un petit coup de marche arrière, que d'avoir la situation parfaitement claire dans la tête et de donner les ordres en conséquence.

Dans les petits trucs qui peuvent être utiles, on saura apprécier une manière de conduire relevant de l'usage professionnel :

Le skipper annonce en avance la manoeuvre qui va suivre. Par exemple, il indique à la machine que la prochaine manoeuvre sera "en arrière ou en avant".

Exercez-vous à cette délicate tâche de donner des ordres sans les exécuter vous-même ; une belle et bonne manoeuvre relève aussi de l'étiquette navale.

4. Pratique appropriée du mouillage

Dans un port, ou dans une baie, lorsque les bateaux se trouvent au mouillage, il est usuel que les divers yachts se trouvent très proches les uns des autres. Le choix de l'endroit d'un mouillage est en lui-même tout un art si l'on veut à la fois ne pas gêner les autres et se trouver dans une profondeur d'eau correcte, tout en étant, bien entendu, le plus près possible de la plage convoitée.

Sur beaucoup de petits bateaux, cette manœuvre nécessite de "prendre une bitture". Si certains ne connaissent pas cette expression, ils risquent également d'oublier " l'étalingure " et se retrouveront ainsi sans ancre, ni chaîne, dans le meilleur style Obélix, ce qui donnera de la bonne humeur chez les autres dans le mouillage, mais peut également mal se terminer.

On essayera, dans la mesure du possible, de mouiller à une distance raisonnable des voisins, par simple discrétion et pour éviter d'avoir envie de leur marque de Caviar préférée ou pour ne pas vous retrouver sous le vent de leur barbecue.

Il n'est pas toujours évident que l'ancre croche du premier coup. Si celle-ci dérape, il faut l'admettre tout de suite et ne pas chercher midi à 14 h. : il faut recommencer la manœuvre à un autre endroit ou avec une autre ligne de mouillage, un autre type d'ancre, etc.

On n'oubliera pas que le bateau qui était mouillé avant vous a le droit de rester où il se trouve, pour autant que sa propre ancre ne dérape pas. Le premier arrivé au mouillage donne ainsi le ton.

On prendra donc note de son cercle d'évitage, sans oublier de vérifier si le premier arrivé a affourché ou s'il a disposé d'une seconde ancre à l'arrière, voire d'une amarre à terre.

Il n'est pas recommandé de se mouiller au milieu d'une série de bateaux étant amarrés sur des corps-morts.

N'utilisez pas non plus un mouillage inoccupé, car le propriétaire peut revenir d'un instant à l'autre et vous n'avez aucune idée de la qualité de ce mouillage ou du déplacement du navire qui utilise habituellement cette place.

L'étiquette navale impliquera aussi que l'on signale le fait que le bateau est au mouillage en installant à l'endroit prescrit par le RIPAM la boule de mouillage que vous aurez finalement retrouvée tout au fond du coffre, là où sont rangés tous les objets inutiles du bord. De nuit, le feu de mouillage doit être allumé et il doit être visible sur 360 degrés, comme chacun le sait.

La non-observation de cette règle élémentaire pourrait très mal se terminer pour vous en cas de collision. L'abordeur utilisera de toute évidence votre manquement en indiquant que rien ne permettait de savoir que vous n'étiez pas un bateau " en route ", mais au mouillage.

5. Poubelles et autres rejets

Chacun connaît maintenant l'annexe V de la convention MARPOL, visant à l'interdiction des rejets à bord des navires.

Toutes les marinas sont actuellement équipées de solutions d'évacuation pour les poubelles. Nous n'avons donc plus aucune excuse pour noyer nos bouteilles vides, jeter nos coquilles d'œufs ou nos noyaux d'olives. La chose peut paraître cocasse, mais avez-vous déjà entendu parler de l'appétit vorace des perchettes ou autres sardines pour les olives Kalamata ? Bien entendu, on fera toujours de magnifiques photos de ce goéland qui est venu prendre la couenne de fromage que vous lui avez tendue au bout des doigts. Il y a là une juste mesure, mais nous n'avons plus aucune excuse pour souiller le fond des baies idylliques avec nos déchets, notre papier de toilette, restes de scène de ménage, de soirée trop arrosée et j'en passe.

Venons-en ainsi à ce que l'on appelle pudiquement les eaux noires et les eaux grises :

Au large, on peut considérer qu'un rejet de matières fécales ne sera pas gênant pour Dame Nature. Les statistiques ont montré que le papier WC se recycle en moins d'une semaine. Si on peut en admettre le rejet au large, il n'en est pas de même dans les eaux côtières et surtout dans les mouillages. Attention au papier recyclé : il est chargé en chlore donc nettement moins biodégradable que le papier non recyclé. Une fausse écologie.

Certains pays ont instauré l'interdiction totale d'utiliser les WC dans les ports et dans les mouillages. Par exemple, la Turquie peut amender le navigateur non discipliné et le coût de l'opération vous coûtera largement plus que la simple installation d'un bac d'eaux usées.

En ce qui concerne les eaux grises, on différenciera bien évidemment l'eau nécessitée pour laver votre salade, de celle qui aura servi à la vaisselle avec un produit bien agressif pour enlever toutes les amas de graisse grillée bien incrustés au fond de vos plats ou autres poêles.

Il existe des produits à vaisselle qui sont biodégradables à 99 %. Ils sont à utiliser de préférence et, expérience faite, ils sont d'excellente qualité. Votre droguiste pourrait même être en mesure de pouvoir y ajouter un produit anti-moussant mais le mieux peut être l'ennemi du bien, soyons-en conscients.

Dès lors, on ne saurait ignorer les possibilités d'utiliser les éviers d'un club, lui-même relié à une STEP.

Un réservoir pour les eaux grises, comme on le voit, peut s'avérer fort utile, quand il n'est pas obligatoire, ce qui serait le cas sur les eaux intérieures américaines par exemple.

6. Manœuvres silencieuses

Toutes manœuvres bien préparées devraient pouvoir se dérouler dans le calme, sans que le skipper ait à hausser la voix pour se faire comprendre ou entendre. Si chacun sait ce qu'il a précisément à faire, on peut prétendre effectuer un accostage à couple d'un bateau, sans que ce dernier se rende compte que vous êtes venus rejoindre son bord.

Ici aussi, l'étiquette navale et la bienséance ne veulent pas des cris, beuglements et autres bordées d'injures de la part du skipper ou de son équipage.

7. Communications appropriées à la radio, comme de vive voix

Il ne fait aucun doute qu'une bonne connaissance de la procédure radio fait partie du bagage d'un bon skipper. Les cours dispensés par les diverses instances d'enseignement vont dans ce sens, mais force est de constater qu'à chaque croisière en mer, on rencontre des opérateurs radio qui font fi de toutes règles, se donnant des recettes de cuisine sur le canal 16 par exemple.

Sans avoir besoin de radio, la communication de vive voix avec les bateaux voisins, proches ou lointains, peut se faire en respectant des règles de bienséance, qui ne sont somme toute que des règles d'éducation. On évitera ainsi de hurler à travers le port à un équipier de ne pas oublier les allumettes dans sa liste d'achats.

Les contacts avec le bateau voisin se font également de manière discrète et on se doit aussi d'être tout simplement poli, saluer, voire proposer de l'aide, etc.

8. Propreté du navire

Tout comme une personne, un yacht doit être maintenu propre et l'étiquette navale exige qu'un bateau soit maintenu en état. On veillera à une attention particulière de la ligne de flottaison, parfois fortement marquée par un long stationnement du bateau en attente de navigation. On évitera également les longues traînées noires à la sortie du pot d'échappement.

9. Pavillons

Le mot vient du latin papilio, le papillon. Le pavillon est probablement la première caractéristique d'un navire. A l'époque, c'était la seule manière de savoir s'il s'agissait d'un ami ou d'un ennemi. Aujourd'hui, cela permet de savoir aussi si le navire est en détresse, s'il veut communiquer avec vous ou si le skipper est à bord par exemple. Bref, les pavillons servent à la communication.

Pavillon national

On parle du pavillon national ou éventuellement des couleurs. En Suisse, comme en Angleterre ainsi que pour d'autres pays, il y a une différence entre le drapeau national et le pavillon maritime.

Dans ses dimensions, un pavillon devra être en relation avec celles du yacht. On peut retenir une règle qui indique que le battant (longueur) doit être de l'ordre de 7 à 8 cm par mètre de longueur du yacht. Par exemple, sur une unité de 12 m, on aura un pavillon de 100 cm de long.

Un pavillon s'envoie et se rentre. On ne doit cependant pas dire rentrer pour ce qui est du pavillon national : cela signifierait que l'on se rend à l'ennemi ! Ainsi, pour les couleurs, on dit amener.

Au large on enverra le pavillon national à la corne d'une voile aurique ou sur la balancine, au 2/3 de sa hauteur, éventuellement au pataras. Pour un navire à moteur, on l'envoie au couronnement.

Les couleurs sont toujours envoyées non ferlées, le pavillon national s'envoie donc déjà "ouvert".

Au port, les couleurs s'envoient sur le mât de pavillon prévu à cet effet, sur le couronnement. L'étiquette navale demande à ce que cette hampe de pavillons de trouve soit sur tribord, soit au milieu, jamais sur bâbord.

En ce qui concerne le pavillon suisse, les dimensions sont toutes précisées dans l'ordonnance fédérale ; comme vous le savez, les membres du CCS sont autorisés à marquer leur appartenance au club par un signe distinctif situé en haut du guindant. Pour la petite histoire, on rappellera que l'apport d'une bordure noire sur cet emblème a été dicté par la confusion qui a été faite de temps à autre entre le pavillon susmentionné et celui de l'ancienne Union soviétique. Reste encore le pavillon chinois !

L'étiquette navale demande qu'aucun pavillon ne batte entre le coucher du soleil (mais en France, au plus tard 20h, au Royaume Uni 21h) et 08h du matin. Les règles pouvant varier d'un pays à l'autre, on se conformera aux usages locaux. Pour ce faire, on observera l'usage des bateaux de guerre, du yacht le plus grand du port, du club nautique ou de la capitainerie.

On notera que le fait de laisser un pavillon de nuit est à considérer comme un manque de respect des couleurs nationales.

En l'absence d'équipage à bord, aucun pavillon ne devrait battre. Comme vous le constatez, l'étiquette a du bon pour les voleurs qui ont pour dieu de la mythologie Mercure (ou Hermès), le même dieu que celui des voyageurs.

Au large, on doit hisser le pavillon national lorsqu'un bateau officiel (police, douane, etc.) s'approche. Il est recommandé de le hisser également de nuit.

Le salut se fait avec le pavillon national. L'usage demande que les couleurs soient descendues lentement au 2/3 de la hauteur, le pavillon étant gardé ainsi jusqu'à ce que l'autre ait répondu ; on l'envoie alors à nouveau à bloc.

Un navire militaire se salue en principe deux fois, mais force est de constater qu'il ne répondra pas systématiquement. Il y a cependant de belles surprises qui peuvent nous réjouir et donner toute sa valeur à cette facette de l'étiquette navale.

Lorsque sur un yacht le pavillon national est sur le couronnement, il sera difficile de saluer selon cet usage. On pourra, à défaut, étouffer les couleurs et les redéployer.

Le pavillon national se met en berne lorsqu'il y a un deuil, voire un mort à bord. Dans un tel cas, le pavillon national se hisse à mi-hauteur. L'étiquette demande que si un deuil est ainsi honoré, les autres navires en fassent de même en se mettant en berne également.

On ne doit jamais mettre deux pavillons nationaux l'un en dessous de l'autre, ce serait une injure pour l'inférieur. Il y a cependant une exception à cette règle: lorsqu'on rentre au pays et que l'on veut honorer les divers pays qui ont été visités, en les mettant à la suite les uns des autres, sur une même drisse.

Pavillon de club ou guidon

On le place en tête de mât, du mât avant s'il y en a deux. Sur un bateau moteur, on peut le retrouver à l'étrave, s'il n'y a pas de mât.

Il est admis aujourd'hui que ce pavillon peut rester en tête de mât en permanence, comme une girouette. Il doit être triangulaire pour les membres ordinaires de club, en forme de guidon pour les membres du comité. Pour les clubs et associations, il a été instauré des pavillons de Commodore et de Vice Commodore.

Pavillon de propriétaire

Il bat en tête de second mât, s'il existe. Ce pavillon s'envoie sur une hampe. Autrement on le mettra en barre de flèche, à tribord s'il n'y a pas de pavillon de courtoisie, sinon à bâbord.

Le pavillon de propriétaire ne doit battre que si ce dernier est à bord.

Pour signaler que Madame est à bord, les Américains envoient un pavillon particulier. Dans les pays anglo-saxons en général, on envoie un pavillon blanc à la place du pavillon de propriétaire pour indiquer que l'on est à table et que l'on ne reçoit pas. On peut utiliser une serviette blanche.

A relever enfin que l'étiquette navale demande à ce que les pavillons autres que les couleurs soient envoyés ferlés, l'ouverture ne s'effectuant qu'une fois la drisse à bloc.

Il est à éviter de placer un pavillon juste en dessous d'un réflecteur radar ou, pire, d'une boule de mouillage : en effet, on rappellera qu'il s'agit d'un signal de détresse !

Pavillons folkloriques

On voit encore des yachts qui hissent des pavillons de type folklorique, tel le pavillon des pirates, avec une tête de mort et autres signes caractéristiques. Un tel pavillon sera très mal vu par les autorités en général et par les militaires en particulier.

Ne vous avisez pas de parader dans la rade de Brest avec une telle enseigne, vous pourriez vous retrouver touché coulé avec tout l'équipage aux galères en moins de temps qu'il n'y paraît.

Le grand pavois

Le mot, originaire de l'italien pavese, bouclier, vient de l'époque où l'on rangeait les écus et boucliers le long du bord, là où aujourd'hui on a une pièce de bordé qui prolonge la muraille au dessus du pont, le pavois.

C'est une décoration de fête arborée seulement à l'arrêt et faite uniquement des pavillons du code international.

Il est élégant de mettre le grand pavois de la flottaison avant à la flottaison arrière, et non de l'étrave au tableau. Mais de nos jours on ne veut plus se mouiller pour l'étiquette...

Pour obtenir une distribution harmonieuse des couleurs et des formes, on respectera un ordre bien précis qui n'est pas celui de l'alphabet. La flamme du code n'est normalement pas utilisée, le pavillon national en aucun cas.

Selon l'étiquette de l'Amirauté française, il est proposé l'alternance suivante : AB2, UJ1, KE3, GH6 IV5, FL4, DM7, PO(3^{es}), RN(1^{es}), STØ, CX9, WQ8, ZY(2^{es}).

Il y a d'autres possibilités, mais jamais celle d'une suite alphabétique.

Par exemple :

EQ3, G8Z, 4W6, P1I, aperçu, TYB, X1^{es}H, 3^{es}DF, 2^{es}UA, ØMR, 2JO, N9K, 7V5, LCS.

Le petit pavois prévoit que le navire se limite à arborer un petit pavillon national à la proue, le pavillon du pays ou club à honorer en tête du plus grand mât (en lieu et place du guidon de club) et du pavillon national à la poupe.

Pour terminer sur ce sujet des pavillons il doit être clair qu'en dehors des signes du code international, deux pavillons ne doivent sous aucun prétexte être envoyés sur la même drisse ; ce serait une insulte pour celui placé le plus bas. On le considérerait comme un pavillon de prise, un signe de défaite ou une injure.

Enfin, il peut se trouver qu'un navire de commerce souhaite saluer un yacht. Il le fera en émettant quatre sons sur son sifflet, trois brefs, suivis d'un long. L'usage actuel serait de remercier ce navire par un appel en VHF.

10. Lessive et autres étendages à bord.

Bien entendu, il est normal et logique de mettre à aérer votre sac de couchage ou de faire sécher vos cirés. Cependant, l'étiquette navale demande à ce que votre lessive ne soit pas exposée sur les filières.

Aussi, lorsque votre skipper vous demande " les cales sont sèches ? ", vous ne devez donc pas regarder les filières ou les drisses et chercher des sous-vêtements, mais voir s'il y a de l'eau dans les fonds...

Quelques autres règles de politesse

Avec un yacht on ne s'amarre ou ne s'emboîte pas sur un autre bateau, même avec une muraille de pare-battages. C'est une faute lourde qui peut entraîner de grosses difficultés, si l'ancre chasse par exemple.

L'accostage

Avec un youyou, il en est de même en ce qui concerne le principe de l'accostage, sauf que l'on peut être invité à s'amarrer. On accostera alors toujours à l'arrière des haubans.

Lorsque le youyou accoste un yacht au mouillage pour lui rendre visite, on le fait sur tribord du visité, mais sur bâbord d'un bâtiment de guerre.

Les pare-battages

A propos de ceux-ci, ce ne sont pas des instruments servant à la navigation. Ils n'ont donc rien à faire par dessus bord dès que le navire est « en route », donc dès que vous avez quitté le quai.

Laisser des pare-battages à poste, même dans l'avant-port, c'est un peu comme de sortir des urinoirs avec la braguette baissée. Qu'on se le dise !

Le youyou

Un youyou n'est pas à confondre avec une annexe. En effet, l'annexe ne se monte pas à bord, mais se tire derrière.

Sur un youyou ou une annexe, les plus jeunes embarquent les premiers et débarquent les derniers en prenant avec eux le bout. Donc le plus jeune doit, à l'accostage, être à l'avant. Comme le côté sous le vent est moins noble, le plus jeune ou celui qui doit le respect s'assiéra sous le vent ou à l'avant.

L'accostage de l'annexe

Il se fait en principe tribord à quai, même si le pas de l'hélice vous incite à faire l'inverse.

On se dégage par l'arrière et non par l'avant.

Amarrage à couple (rafting-up aux USA)

On ne se mettra en principe jamais tête-bêche. Une attention particulière sera accordée au croisement des mâts.

On ne devrait pas s'amarrer à l'extérieur d'un plus petit.

L'usage exige qu'on ne modifie pas l'amarrage du yacht ainsi accosté.

On doit si possible envoyer ses propres amarres à terre et parer des défenses efficaces.

La bienséance demande de ne pas monter sur le rouf du bateau accosté, et de toujours en avant du premier mât.

On évitera aussi de regarder par les hublots ou de perturber en mettant par exemple notre musique à fond.

Comme déjà indiqué, on ne se met pas à couple d'un navire au mouillage.

Par contre, l'amarrage à couple est un droit, que ce soit à quai ou sur des tonnes prévues à cet effet, voire sur un ponton flottant d'attente.

Ce droit ne peut être refusé que dans des cas très spéciaux.

Les échelles

Qu'elles soient extérieures ou intérieures, elles ne sont pas à prendre à la légère.

En effet, l'étiquette demande à ce que Madame descende avant ces Messieurs et qu'elle monte en dernier sur la dunette. Il est vrai que maintenant toutes les navigatrices sont en jeans et que la motivation de cette règle peut sembler désuète.

Il n'en reste pas moins que même de nos jours, le seuil des passerelles est toujours bien polis, comme un miroir, car les matelots, eux, ne sont pas toujours polis.

Le bruit

Il n'est pas interdit de faire la fête sur son bateau, mais toujours dans le respect des autres navigateurs.

En principe et comme dans la vie de tous les jours, on ne devrait plus faire du bruit passé 22h. Il y a assez de possibilités de continuer de fêter à terre, au bar du coin ou dans tout autre endroit prévu à cet effet.

Petite page étymologique

Bâbord vient du néerlandais « Bakboord », le bord du dos. Ceci vient du fait que sur les navires nordiques comme les Drakkars, la barre se trouve sur tribord, le barreur tournant ainsi son dos sur bâbord.

Les bâbordais sont les équipiers de la bordée bâbord, celle du second service, les numéros pairs, comme sur les bouées ou autres balises. Ces équipiers étaient de service les jours pairs et à terre les jours impairs. Un avantage pour les bâbordais le 31 du mois qui sera suivi du 1^{er}, soit deux jours à terre !

Tribord vient de « Stierboord », bord du gouvernail du drakkar ou de l'aviron de queue des anciens navires.

Tribord est le bord noble du navire : les officiers accostent sur tribord. Les jeunes ou ceux qui doivent le respect accostent sur bâbord, l'entrée de service. Tribord a le pas sur bâbord. Ne dit-on pas à la droite de Dieu ? Où place-t-on l'invité d'honneur ?

La coupée se place sur tribord.

Tribord est impair.

Les tribordais sont les hommes de la bordée tribord, la première de service, de service les jours impairs.

L'arrière d'un navire est sa partie noble. Au mouillage c'est le côté tribord qui est privilégié; en mer, donc au large, c'est le bord au vent.

Eaux territoriales

La “ **liberté des mers** ” est celle qui permet à un navire neutre de continuer à naviguer, même pendant un conflit. Ce principe remonte à Grotius (de son vrai nom Hugo de Groot, jurisconsulte et diplomate hollandais, XXX 1583-1645, auteur du “ droit de guerre et de paix ”).

La “ **liberté de la haute mer** ” est celle qui autorise des pays (avec ou sans accès à la mer) à arborer un pavillon et à naviguer en haute mer.

Au début, les eaux territoriales étaient déterminées par le critère de la portée du canon, un peu comme la longueur de la chaîne du chien.

Au 18^e siècle on peut dire que cette distance passe à 3 milles. Une notion de droit qui n'est devenue internationale que depuis les environs de la fin du 19^e siècle.

Le Président des Etats Unis MONROE, crée en 1823 la convention internationale pour la neutralité maritime et commerciale.

Puis, en 1856, c'est la déclaration du Congrès de Paris XXX qui met fin à la fameuse guerre des courses, à la flibuste, mais non à la piraterie, comme on peut le voir encore de nos jours.

En 1930 à la Haye la notion des 3 milles est contestée par la moitié des 36 états concernés.

Après la seconde guerre mondiale a eu lieu la fameuse CMB, **Conférence de Montego Bay** qui ouvre à la fois la notion du plateau continental et celle des ZEE, Zones Economiques Exclusives. C'est aussi l'obligation des Etats de protéger et de préserver le milieu marin, un équilibre entre la liberté de navigation et les droits de protection de l'Etat côtier. Puis une évolution rapide conduit à l'établissement d'un ordre mondial des mers qui devient l'unique expression du droit de la mer.

On notera que les **ZEE** sont généralement de 200 milles.

La notion des lignes de base droites permet de clarifier le contour géographique des divers pays et leurs frontières communes. Comme exemple, on citera la frontière maritime franco-espagnole dans le golfe de Gascogne.

La **mer territoriale** s'étend en principe sur 12 milles à partir desdites lignes de base.

A relever enfin la moins connue **zone contiguë** qui s'étend jusqu'à 24 milles nautiques des lignes de base. A l'intérieur de cette zone, l'Etat côtier peut intervenir pour prévenir les infractions à ses lois, règlements douaniers, fiscaux, etc.

Cela peut être le cas des contrôles des Douanes ou des Affaires maritimes concernant certains vieux pétroliers battant divers pavillons.

Le Tribunal International du Droit de la Mer a son siège à Hambourg.

On constate (arrogance d'une grande nation maritime ?) que les Etats-Unis ont signé la convention, mais ne l'ont toujours pas ratifiée !

Tous les signataires avaient jusqu'au 13 mai 2009 pour proposer une éventuelle modification de leurs eaux nationales et un groupe de travail des Nations Unies examinera les demandes. Gageons qu'on peut s'attendre à des discussions pour diverses zones, tels les eaux et passages boréaux ou la région des Malouines et en Antarctique.

Sur ces remarques se termine ce bref exposé sur l'étiquette navale, mais l'auteur reste volontiers à disposition pour discuter certains aspects qui vous auraient particulièrement accrochés.

P.-A. Reymond©

<reymondsveys@gmail.com>

Version 23-04-2010 ©