

# Résumé des bonnes manières en bateau

24/09/2013

synthèse des différents fils et sujets rencontrés sur la toile par QUEBEC (STW et H&O)

## AU PORT

### arrivée

;. Bien préparer les manœuvres d'arrivée et de départ, définir le rôle de chacun évite de faire subir aux voisins les éclats de voix d'un équipage mal coordonné.

#### arrivée de jour

contacter sur VHF la Capitainerie en lui communiquant les caractéristiques de votre navire nom, longueur, largeur et tirant d'eau. Attendre l'autorisation d'entrer. le faire à l'extérieur du port où l'espace de manœuvre est moins restreint que dans le port

Dans tous les cas, suivre les recommandations de la capitainerie

#### au ponton

passer ses amarres sous celles des bateaux en place

Utiliser les toilettes du port, pas celles du bord. Déposer ses poubelles aux endroits adéquats.

Solliciter l'avis de ses voisins avant de se servir d'une prise d'eau ou d'une prise de courant déjà utilisée, avant d'encombrer provisoirement une partie du ponton, avant de l'utiliser pour bricoler, pour étaler ses coussins, ses matelas ou d'autres éléments du bord.

On fait sécher les matelas sur le pont du bateau et non à même le ponton, en les coinçant verticalement entre les haubans, les planchers sont posés en appui sur les rails de fargue

Accueillir un bateau qui arrive à quai en récupérant ses amarres et en lui présentant la bonne pendille.

#### à couple

l'amarrage à couple n'est admis qu'après autorisation des surveillants de port, ou des agents portuaires. 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.

La politesse étant néanmoins de mise, demander l'autorisation au propriétaire du bateau semble une démarche incontournable

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

s'inquiéter de l'heure d'appareillage qu'envisage celui-ci. Si elle est plus matinale que celle du nouveau venu, mieux vaut s'amarrer à l'intérieur (entre lui et le quai) voire ailleurs !

C'est à l'arrivant de protéger les coques avec ses pare-battage, d'établir ses propres amarres.

C'est aussi à l'arrivant d'établir les amarres plus longues, qui passent sous toutes les autres pour être frappées à quai.

préparer et mettre ses propres pare battage (et veiller à protéger la coque du bateau voisin par toute mesure appropriée )(si les pare battage de votre voisin ont des chaussettes, préparer une toile de protection pour sa coque)

se placer dans le même sens que les navires déjà installés.

Veiller à décaler les barres de flèche pour éviter les accrochages

.

## **les amarres à couple**

On doit si possible envoyer ses propres amarres à terre et parer des défenses efficaces.  
ne pas "jeter" les amarres dans la figure de celui qui est censé les récupérer mais les lancer vers sur son bras tendu en travers

ne pas écarter un bateau en poussant sur ses filières

s'amarrer au ponton si possible pour éviter de trop tirer sur le bateau voisin

Tout le mou des amarres doit être ramené à bord ; il n'est jamais lové sur le quai, sur le ponton ou sur le bateau du voisin.

Si une bitte ou un taquet est déjà occupé par une amarre, l'œil de la nouvelle amarre est passé dans et par-dessous l'œil de l'aussière du premier occupant avant d'être capelé.

*(A l'inverse, si un bateau manœuvre pour venir s'amarrer à couple du sien, on doit l'aider à frapper les amarres qu'il passe et dégager au maximum la plage avant pour laisser le passage.*

*Pas de tas de bouts , tuyaux , sacs à voile,tangon dans le passage ni annexe gonflée sur une plage avant., et ramener les écoute de génois à plat pont , de nuit c'est le coup de la corde à linge*

*Fermez le panneau avant ou laissez le entre ouvert.)*

## **Une fois amarré**

passer aussi loin que possible sur l'avant du mât du bateau traversé, c'est une question de discrétion et de courtoisie (marcher doucement avec des chaussures appropriées ou pied nu, et en silence)

être le plus discret possible et éviter tous bruits inutiles surtout le soir au retour à bord. au retour, nettoyer ses semelles avant de rejoindre son bord ; limiter les allées et venues inutiles.

Les pare-battages grincent ?

peu de produit vaisselle sur les pare-battages, "met de l'huile dans les rouages"...

## **arrivée de nuit**

Si l'on n'a pas pu joindre la capitainerie par VHF avant l'arrivée au port, on s'amarre au ponton d'accueil en évitant de prendre une place qui a l'air libre mais qui est peut-être réservée.

## **à l'escale**

### **Tenues des équipages**

Le savoir vivre commence par le respect de soi même. Il n'est pas marin et de plus pas conforme à l'étiquette navale de faire « clochard ». La tenue d'un équipage signe la valeur du Capitaine et la qualité du navire. Le marin, qu'il soit à terre ou en mer, a par tradition le souci de la tenue de son bateau, et de sa personne

Quant aux débordements sonores tardifs (fêtes et autres anniversaires), il vaut mieux les éviter :

ne pas courir sur les pontons, c'est un risque de chute et c'est bruyant !

### **tenue du bateau**

Au port, écartez les drisses de votre mât pour qu'elles ne dérangent pas vos voisins pendant la nuit.

Le pavillon est ferlé avec une petite garcette, le linge rentré, l'éolienne bloquée

Pour recharger ses batteries au moteur, on attend d'être en dehors du port, l'idéal étant de disposer d'un chargeur de quai

### **Lessive et autres étendages à bord.**

Bien entendu, il est normal et logique de mettre 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.

### **Poubelles et autres rejets**

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.

### Les eaux noires et les eaux grises :

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.

Il existe des produits à vaisselle qui sont biodégradables à 99 %. Ils sont à utiliser de préférence. Dès lors, on ne saurait ignorer les possibilités d'utiliser les éviers d'un club.

### 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.

Lorsqu'on embarque dans un canots de service ou une annexe, les jeunes et les femmes le feront les premiers. Au débarquement au contraire ce sont les femmes et les plus anciens qui débarqueront d'abord.

### 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 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 .

### Le départ du port

Inutile de faire chauffer le moteur avant de quitter sa place, dès qu'il est en route, il faut quitter son emplacement.

ayez la courtoisie de ne jamais quitter le port sans en aviser la Capitainerie de vos intentions. Un simple contact VHF suffit,

Sitôt sorti du port, il convient de rentrer les pare-battages.

## EN MER

### Prévention des abordages

Ne jamais s'arquer bouter à sa priorité mais plutôt privilégier, chaque fois que possible, un changement de route visant à réduire le risque".

### saluer

On se salue fréquemment en mer , d'un geste,

il est convenable de respecter cette tradition et de répondre au salut, (voir aussi le chapitre PAVILLONS)

mais aussi au Pavillon et maintenant en VHF

salut à la corne de brume en même temps qu'au Pavillon : Ce salut consiste à donner 3 coups de sifflet durant quelques secondes et pour finir par un coup long.

Sachez répondre après cet impressionnant salut, faites-le à la main, au Pavillon, puis à la VHF en l'appelant par son nom.

### Au mouillage forain

on ne se met pas à couple d'un navire au mouillage. Le nouvel arrivant fait en sorte de ne pas gêner les premiers arrivés.

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. 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.

On essaiera, dans la mesure du possible, de mouiller à une distance raisonnable des voisins. Si c'est possible, Mouiller l'ancre au cul d'un bateau

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.

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

Les bateaux au mouillage ne doivent pas avoir besoin d'allonger ou de raccourcir leur mouillage. Si le mouillage chasse (si l'ancre se met à glisser sur le fond), ce n'est pas aux autres de s'écarter, mais au navire qui chasse de régler le problème... en relevant le mouillage.

Ne pas démarrer son moteur ou son groupe électrogène au mouillage quand il y a d'autres bateau ....et pire quitter le bord pendant la recharge des batteries parce que c'est bruyant.

Éviter de faire de la cuisine au barbecue à charbon, pas seulement à cause de l'odeur, mais des braises qui volent au vent, percent les tauds, les voiles ...

Laisser cet endroit aussi propre que vous l'avez trouvé en arrivant

## Les communications radio

Ne pas laisser les enfants (ou autres) jouer avec la VHF ...

Respecter l'usage de sécurité en utilisant les canaux privés pour les conversations privées et ceci à puissance réduite pour les communication de proximité.

## En rivière

Ne pas rentrer dans une écluse en 1er quand on arrive en dernier.....

## LES PAVILLONS

Ne jamais envoyer deux pavillons superposés sur la même drisse.

Les pavillons se hissent de 8H à 20H (ou au coucher du soleil).

Pas de pavillon la nuit.

On notera que le fait de hisser un pavillon de nuit est considéré comme un manque de respect des couleurs nationales.

En l'absence d'équipage à bord, aucun pavillon ne devrait battre.

## Pavillon national

### dimensions

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.**

C'est une grande particularité du droit maritime où le statut juridique est défini, en principe, par la nationalité du bien lui-même, et non par la nationalité de son propriétaire. Le droit de rattachement est ainsi celui de l'objet, non de la personne .

L'absence de pavillon fait considérer le bateau comme sans nationalité.

Les conséquences en sont importantes ; Il n'est pas possible de se prévaloir de la condition de justiciable de votre État sans pavillon déployé.

Dans les ports et rades, les capitaines des navires françaises de commerce, de pêche ou de plaisance sont

tenus d'arborer le pavillon national :

a – Les dimanches, jours fériés et fêtes légales ;

b – Dans toutes les circonstances intéressant notamment la police des eaux et rades et la police de la navigation maritime dans lesquelles l'ordre leur en sera donné par les Préfets maritimes ou commandants de la Marine dans les ports militaires, par l'Administrateur de l'Inscription maritime dans les ports de commerce, et par les Consuls de France en pays étrangers.

A la mer, les capitaines des navires sont tenus d'arborer le pavillon national :

a – A l'entrée ou à la sortie d'un port ;

b – Sur toute réquisition d'un bâtiment de guerre français ou étranger

Le pavillon national est porté à la poupe ou à la corne d'artimon, sur une hampe ou sur le pataras pour les petites unités

Les amateurs des navires français peuvent, s'ils le jugent convenable, joindre au pavillon national une marque ou guidon particulier de reconnaissance. Ces marques ou guidons ne peuvent être utilisés qu'après avoir été autorisés par l'Administrateur de l'Inscription maritime du port où le bâtiment est immatriculé. Les marques de reconnaissance sont hissés en tête de mât. Elles ne doivent jamais être mises à la place réservée au pavillon national. Quand ces marques seront hissés, le pavillon national devra toujours être déployé.

Le hisser à mi-hampe indique que le navire est en deuil.

## **pavillon de courtoisie**

Le pavillon de courtoisie ne semble pas régir en droit national mais certaines législations étrangères l'incorporent dans leur droit maritime.

Il se hisse à tribord, dans le mat dès franchissement des eaux territoriales.

Rappelons qu'il doit être de dimension réduite, par rapport au pavillon national

hissé à bâbord, il a comme signification que se trouve à bord un membre de l'État du pavois bâbord.

Les législations nationales comportent souvent des infractions nées de l'outrage au drapeau national. Ainsi il convient, au-delà de la faute d'éducation évidente à ne pas respecter cette règle relative au bon usage des pavillons, de ne pas prendre le risque de commettre une infraction pénale.

## **Pavillon de propriétaire**

Se hisse à tribord lorsque le propriétaire est à bord.

Il passe à bâbord dès que l'on hisse le pavillon de courtoisie.

Propriétaire absent : rectangle bleu

Propriétaire déjeune : rectangle blanc

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.

## **pavillon de club**

Se hisse sur un mâtereau en tête de mât .

De forme triangulaire , sa longueur (battant) est le double de son guindant.

## **Grand pavois**

Se hisse les jours de fête au port entre 8H et 20H .

Composé de 40 pavillons dans cet ordre :

- De la proue au haut du mat  
E, Q, 3, G, 8, Z, 4, W, 6, P, 1, I, Aperçu, T, Y, B, X, 1er substitut, H, 3ème substitut.
- Du haut du mât à la poupe  
D, F, 2ème substitut, U, A, O, M, R, 2, J, 0, N, 9, K, 7, V, 5, L, C, S.

*(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. )*

## **pavillon Q**

Se hisse à bâbord pour demander la libre pratique dans un port.

## **Le salut d'un bâtiment de guerre ou officiel**

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. Cependant, cette facette de l'étiquette navale reste particulièrement sensible dans certains pays où il vaut mieux la respecter.

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.

## **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.**

## **Folklore maritime**

### **Changement de nom d'un navire**

L'administration permet de changer le nom d'un navire en remplissant les formulaires prévus à cet effet. Mais, la tradition maritime dit que de changer le nom d'un navire porte malheur. Toutefois, si vous voulez tout de même débaptiser votre bateau, et conjurer ce malheur, vous pouvez suivre le rituel suivant :

1. Désigner une marraine.
2. Afficher, sur le bateau, le nouveau nom à la place de l'ancien.
3. Embarquer une bouteille de champagne.
4. Sortez en mer, la marraine doit être à bord.
5. Faites faire un 8 à votre navire.
6. Après que le bateau ait croisé son propre sillage, tirez un coup de fusil dans l'eau, là où les sillages se croisent. (à blanc c'est plus prudent !).
7. Le navire a alors son nouveau nom.
8. Embrassez la marraine.
9. Débouchez la bouteille de champagne.

Cérémonie d'origine incertaine, mais pratiquée dans les ports Bretons...

**En annexe :**  
**quelques chartes d'usagers de la mer**

# La charte des plaisanciers (Courseulles sur mer )

En adhérant à la charte que le Pavillon Bleu vous propose, vous affichez votre engagement solennel à protéger la mer et les milieux aquatiques et à les transmettre intacte aux générations futures.

La mer est un espace de richesses qui abrite de nombreuses formes de vie, nourrit et fait rêver les hommes. Malgré sa très grande taille, c'est un espace fragile.

## La charte

1- Le plaisancier qui arbore le Pavillon Bleu sait que le rejet en mer, en rivière ou dans le port de détritiques solides (bouteilles, plastiques...) ou liquides (détergents, huiles...) est une atteinte physique et esthétique au milieu naturel ; c'est pour cela qu'il utilise les équipements prévus à quai.

2- Il a conscience qu'il doit préserver la vie aquatique en respectant les espaces protégés, en ne troublant pas les zones de nidification, et en ne poursuivant pas les animaux.

3- Il sait que des mouillages intempestifs peuvent notamment entraîner la dégradation des fonds et des écosystèmes aquatiques. Il limite l'utilisation d'engins de pêche pouvant occasionner une trop grande prédation sur la faune halieutique.

4- Il sait que les mers et les rivières sont un patrimoine commun, dont les usages sont multiples (plaisance, pêche, baignade...). C'est pour cela que le plaisancier, qui arbore le Pavillon Bleu observe les règles élémentaires de courtoisie qui prévalent en mer, en rivière ou en lac, aussi bien vis-à-vis de ceux qui l'utilisent pour leur plaisir, que de ceux qui en vivent.

5- Il se rend solidaire de la propreté et de la préservation des milieux aquatiques et alerte les autorités compétentes sur les atteintes à l'intégrité de ces milieux qu'il serait amené à constater, car une pollution vite localisée est une pollution vite traitée.

6- Le plaisancier Pavillon Bleu est le relais des idées qui prévalent dans cette charte. Par son comportement responsable, il est un exemple auprès des utilisateurs des milieux naturels qu'il aura l'occasion de côtoyer.

## Les Ports de Cannes, Golfe-Juan, Nice et Villefranche

ont décidé de profiter des Journées de la Mer pour démarrer l'opération estivale de sensibilisation environnementale.

Un Pavillon Vert sera décerné aux plaisanciers qui s'engagent en accomplissant des actions respectueuses de l'environnement. Nos équipes seront présentes dans nos ports pour délivrer des messages environnementaux.

## **Les "Pavillon vert" sont organisés pour la quatrième année consécutive par la CCI Nice Côte d'Azur du 5 au 9 juin 2013 pendant les Journées de la Mer**

Cette opération a ainsi pour objectif d'informer et de sensibiliser les plaisanciers et les gens de mer aux écogestes et notamment :

- ne pas rejeter les eaux usées dans les Ports ou à proximité des côtes
- bien trier les déchets et les déposer dans les installations prévues sur les Ports
- participer à la protection de la biodiversité marine à travers le thème de cette édition 2013 : **Pêche responsable et cultures marines**

**La Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Alpes-Maritimes s'associe à cette opération du 5 au 9 juin en sensibilisant plaisanciers et équipages sur les thèmes :**

- Les bonnes pratiques en mer et les bonnes pratiques de pêche de loisir
- Le respect des règles de sécurité à bord
- Le respect de la faune et la flore maritime

Et ainsi agir pour limiter l'impact écologique et les risques d'accident lié à la navigation.