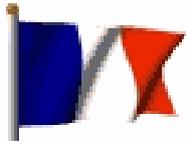


LES PAVILLONS

LE PAVILLON NATIONAL



Le plus grand en taille des pavillons du bord, il doit cependant être proportionnel à la taille du navire. Le maximum est d'1/10 de la taille du bateau, à la condition expresse que le pavillon ne touche jamais l'eau, ni le pont. Pour un bateau de 15 m, le pavillon fera au maximum 1,5 m de long et 1 m de haut puisque les pavillons sont au format 2/3.

Les termes qui lui sont appliqués sont également spécifiques au langage marin : étant rectangulaire, son grand côté, sur la longueur, est appelé « battant » et le petit côté « guindant ». Le rapport longueur/largeur de ce rectangle doit donner un battant égal à un guindant et demi (2:3).

On n'emploie jamais pour un navire le terme « drapeau ». En effet, le pavillon est envoyé sur une drisse, elle-même fixée par deux points, la pomme et le taquet, au mat de pavillon ou mâtereau, ou bien directement sur une drisse dans la voilure. Le drapeau, symbole terrestre de l'Etat, est au contraire fixé à une hampe.

Le pavillon national de la France est tricolore bleu-blanc-rouge : bleu (bleu sombre) au mât, blanc au centre, rouge (rouge vif) flottant. Il a été adopté pour la marine le 15 février 1794 sur une idée du peintre David. Les trois bandes de couleur sont de dimensions et mesures très précises : si on prend pour référence un battant de 1 m, les dimensions des couleurs seront les suivantes :

Le bleu : 0,30 m.

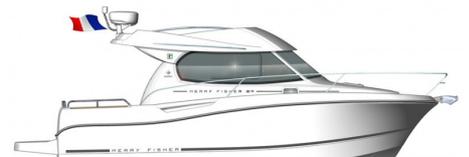
Le blanc : 0,33 m.

Le rouge : 0,37 m.

Emplacement :

Le pavillon doit être hissé à bloc. Le pavillon ne peut pas être fixé sur le pataras sauf pour les petites unités :

- gréement sloop : il se place sur un mâtereau droit (également appelé digon) à la poupe et à tribord du bateau. Le mâtereau peut être incliné vers l'arrière pour mieux présenter le pavillon avec peu ou pas de vent.
- gréement ketch ou yawl, il doit être installé en tête de mât d'artimon ou de tape-cul. Une petite drisse extérieure déportée sur l'arrière résout ce problème.
- gréement aurique, il doit être installé en bout de corne.
- gréement goélette, il doit être installé en tête du grand mât



Le hisser à mi-hampe indique que le navire est en deuil. (Voir ci-dessous)

Au mouillage ou au port :

- pour tous les gréements, le pavillon doit être à la poupe comme indiqué pour le sloop. Ce qui implique un double système pour les gréements autres que sloop. Pas de chance ...

Usage :

- De jour à l'entrée et sortie d'un port.
- Au port, entre 08 heures et 20 heures, mais pas plus tard que le coucher du soleil et au minimum le dimanche et jours fériés.
- Au mouillage entre 08 heures et 20 heures, mais pas plus tard que le coucher du soleil
- En mer, dans les eaux territoriales (notion très variable suivant les pays) à la requête ou en vue de bateaux officiels. (Marine Nationale, Douanes, Gendarmerie ...)
- Si le pavillon national n'est pas à poste, aucun autre pavillon ne peut être à poste (à l'exception du pavillon de course).

Deuil :

Le pavillon flottant librement est hissé à bloc, puis descendu lentement à mi hauteur. Comme sur nos sloops, le mâtereau est bien souvent trop petit pour que cela ait un sens, la solution de remplacement est d'utiliser une drisse et le pataras. Le signe de deuil sera alors le pavillon national porté à mi hauteur du pataras. Ce devrait être le seul cas de l'utilisation du pataras.

Le deuil se porte le jour de l'annonce du décès, jusqu'au coucher du soleil. Pas plus. Le deuil est porté en cas de décès du propriétaire, d'un membre important du club nautique ou du chef d'Etat ou du Chef de la famille régnante.

Salut :

Pour mémoire, car même si les mouvements de pavillon national pour le salut restent d'application, ils ne sont en pratique, pas utilisés pour la plaisance.

Le pavillon national doit être le plus grand pavillon arboré à bord. Par respect pour le pays d'enregistrement, le pavillon doit être en bon état (pas d'usure ou de déchirure). Comme la plupart du temps ces couleurs sont celles de votre propre pays ...

- La règle veut que les pavillons soient toujours envoyés seuls sur une drisse. Ce qui implique d'installer plusieurs drisses de pavillon. Ce n'est pas compliqué à faire. Juste une paire de pontets à riveter sous les barres de flèches et quelques mètres de bout de 5 mm .
- Seuls les pavillons du « Code International des Signaux » peuvent être superposés, pour signifier un message standard. A ce propos, est-ce que la superposition des pavillons N et C vous dit quelque chose ?

LE PAVILLON DE COURTOISIE :



Témoignage de respect envers le pays qui accueille le bateau, le pavillon de courtoisie s'envoie à bloc à tribord, sous le premier étage de barre de flèche du mât le plus en avant. Il est obligatoire de le faire dès l'arrivée dans les eaux territoriales du pays en question.

Comme pour le pavillon national, le pavillon de courtoisie n'est pas nécessairement le même que le drapeau national. Par contre, il est toujours de forme rectangulaire. La taille « courtoise » est de 30 x 40 cm .

Au mouillage et au port, les pavillons de courtoisie se rentrent aux mêmes moments que le pavillon national (pas de pavillons la nuit).

LE PAVILLON DE PROPRIETAIRE

Il peut être rectangulaire ou triangulaire. Il doit se hisser sur la drisse de pavillon tribord, sauf dans le cas où un pavillon de courtoisie est requis. Alors et seulement alors, il s'envoie sous la barre de flèche bâbord. Le pavillon de propriétaire ne s'arbore que s'il est lui-même à bord et on ne navigue pas avec ce pavillon.

Toutefois, il semble admis qu'au cas où la nationalité du propriétaire est différente de celle du bateau, il puisse hisser les couleurs de son pays en lieu, place et aux mêmes conditions que le pavillon de propriétaire.

Propriétaire absent : rectangle bleu

Propriétaire déjeune : rectangle blanc

LE PAVILLON DE CLUB (ou Guidon)

L'étiquette vous oblige à le porter aux nues, c'est-à-dire au point le plus haut du bateau. Comme son installation est une contrainte, il est permis de l'y laisser à poste tant que le bateau est utilisé. On l'appelle guidon, car sa forme est triangulaire (battant = 2 guindant). Comme nos têtes de mâts deviennent de plus en plus encombrées d'antennes et accessoires en tous genres, le guidon de Club a tendance à disparaître ou à descendre d'un étage sous les barres de flèche bâbord. Ce qui est en principe infâmant.

LE PAVILLON DE COURSE

C'est le seul pavillon qui trouve sa place normale sur le pataras et le seul à pouvoir flotter sans le pavillon national. S'arbore uniquement durant la régates suivant les instructions de courses.

LE PAVILLON Q

 Le pavillon « Q » (tout jaune) s'envoie à bloc à bâbord, sous le premier étage de barres de flèche du mât le plus en avant. Ce pavillon du « Code International des Signaux » indique que vous demandez la « libre pratique », c'est-à-dire le droit de pénétrer et d'accoster dans les eaux du pays en question (immigration – douanes – police – santé – capitainerie). Il est obligatoire de l'arborer dès l'arrivée dans les eaux territoriales de certains pays non européens. En général tous, même si des deux côtés de l'Atlantique, cela se pratique de moins en moins. Une fois les formalités effectuées, le pavillon « Q » peut être rentré. Et céder sa place à d'éventuels autres pavillons (voir ci-dessous).

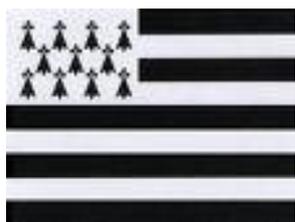
LE PAVILLON D'INVITES :

Si vous recevez des invités étrangers à bord, il est de bon goût d'arborer le pavillon national du plus important d'entre eux sur une drisse de pavillon à bâbord. Des choix diplomatiques en vue ...
Erreur diplomatique et d'étiquette : 2 pavillons d'invités sur la même drisse



LE PAVILLON DE REGION :

L'Europe des régions est en mouvement. Le signe de ralliement régional est souvent un fanion typé (Bretagne, Catalogne, Corse, etc ...).



Le Gwenn-Ha-Du



la croix occitane



La tête de Maure

Ceux qui se reconnaissent d'une région et qui soutiennent son identité peuvent arborer le fanion de celle-ci sous les barres de flèches bâbord (esprit de pavillon de propriétaire). Par contre, vous pouvez souhaiter honorer cette région si vous êtes de passage dans celle-ci. Il faut alors le hisser à tribord (esprit de pavillon de courtoisie). Jamais à l'arrière, à la place du pavillon national à peine d'amende.

LE PAVILLON DE COMPLAISANCE

On a coutume de donner une définition du pavillon de complaisance comme étant la faculté d'immatriculer un navire dans un pays bénéficiant d'une fiscalité avantageuse ou de faible protection sociale. Il s'agit d'une définition large et non-juridique.

On devrait donner comme définition du pavillon de complaisance :

La possibilité d'immatriculer un bateau conférée par un Etat alors que ses propriétaires n'ont aucune attache avec le pays d'immatriculation et profitent de sa législation nationale favorable en arborant son pavillon, l'Etat n'exerçant qu'un faible ou aucun contrôle sur les navires immatriculés.

Ainsi, est-il possible d'immatriculer un navire dans un autre pays européen en ayant son port d'attache en France. On connaît d'ailleurs l'engouement aux immatriculations en Belgique, en raison de contraintes fiscales et en matière d'exigence de permis et de dispositif de sécurité moindre. Pour autant, la Belgique ne délivre pas de « pavillons de complaisance ». Il s'agit juste de profiter d'une législation moins contraignante.

Afin de tenter de lutter contre la concurrence sauvage et déloyale des immatriculations sous pavillon de complaisance, la France a créé les immatriculations RIF (registre international français) qui permet de bénéficier d'une législation notamment sociale allégée. Elle ne concerne que les navires de commerce international et plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout.

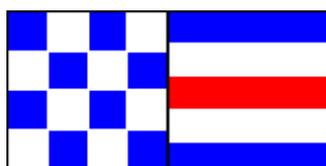
Pavillons divers :

Certains bateaux arborent des fanions publicitaires sous les barres de flèche ou un grand pavillon publicitaire hissé à mi course sur l'étai durant les événements festifs au port. Nous sommes évidemment en dehors de toute étiquette. Alors plus de raison de ne pas se lâcher ...

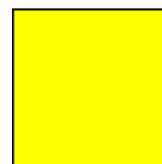
Quant aux pavillons noirs, (pavillons « Pirate » emblèmes de la terreur en mer), appelés communément « Jolly Roger », leur utilisation est de mauvais goût.



Pavillons du « Code International des Signaux » :



N C
(MAYDAY)



Q

Certains sont obligatoires à bord (N – C) ou utiles (Q). Les autres sont rarement à bord de nos bateaux pour la bonne raison que plus personne ne les utilise pour leur fonction première : la transmission par signaux visuels. Radio et téléphone ont pris le relais depuis bien longtemps.

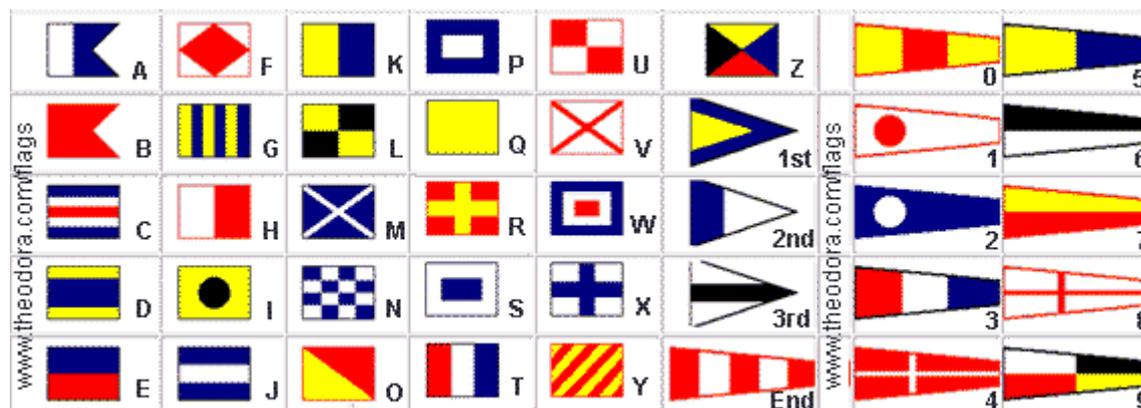
Il reste toutefois un aspect festif qui ne vous a pas échappé :

LES PAVOIS

Les pavois s'arborent à l'occasion des fêtes locales ou nationales. Le but est de montrer que l'on honore et partage les événements du pays.

Le Grand Pavois :

Il peut être arboré du mouillage ou à quai, mais on ne navigue pas avec le grand pavois.



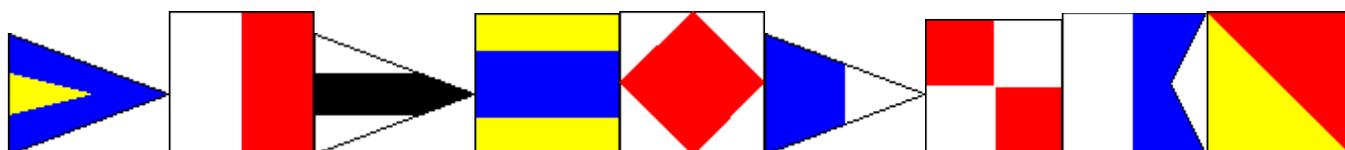
Le grand pavois est uniquement composé des 40 pavillons du « Code » dans l'ordre suivant :
E Q 3 G 8 Z 4 W 6 P 1 I aperçu T Y B X 1er substitut H 3eme substitut D F 2eme substitut U A
O M R 2 J O N 9 K 7 V 5 L C S

Il est élégant et permis de hisser un pavillon national à chaque tête de mât, même si cela demande un peu de préparation.

L'idéal est d'avoir des sections de pavois qui tombent juste avec les écarts entre les points de fixation. Ce ne sera jamais le cas, à moins de faire faire votre pavois sur mesure. Sinon placez votre pavois pour qu'il fasse une ligne continue dans les hauteurs et rallonger dans les bas avec du bout. Un grand pavois bien arboré, c'est splendide et vous en serez le premier ému.

Le Petit Pavois :

Celui-ci a été créé pour naviguer sans le tracassé que causerait le Grand Pavois. Le petit pavois se compose simplement d'un pavillon national en tête de chaque mât et d'un pavillon national de plus petite dimension (25% de l'arrière) dans le balcon avant. Ceci en plus du pavillon national de poupe. Si le petit pavois est porté en honneur d'une nation étrangère. Il faut remplacer en tête du plus grand mât, le pavillon national par celui de la nation à honorer. Ces pavillons ont la préséance de place sur tous les autres habituellement arborés.



La législation maritime internationale en matière de pavillon.

L'ensemble des conventions internationales, notamment édictées sous l'égide de l'OMI font systématiquement référence à l'usage du pavillon national du bateau.

Les conventions de Genève du 29 avril 1958 de la CNUCED de 1986 et celle de Montégo Bay de 1982 fourmillent de références au « pavillon ».

La convention dispose :

Article 91 Nationalité des navires :

- 1. Chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire.*
- 2. Chaque État délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.*
- 3.*

Article 92 Condition juridique des navires :

- 1. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la convention, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation.*
- 2. Un navire qui navigue sous les pavillons de plusieurs États, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout État tiers, d'aucune de ces nationalités et peut être assimilé à un navire sans nationalité.*

A la lecture de ces articles, on comprend bien l'importance d'arborer le pavillon à la poupe de son bateau. 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 Etat sans pavillon déployé. Certes, les documents de bord et administratifs relatifs à l'identification du navire peuvent y suppléer. Mais le pavillon est le seul signe visuel de la nationalité du navire. Autant éviter un tir de semonce d'un navire de guerre avant de pouvoir présenter vos papiers...

EXEMPLES

- Je bats pavillon français (Pavillon National 1/10^{ème} longueur bateau)
- Je suis dans les eaux territoriales espagnoles (Pavillon de courtoisie 30x40 à Tribord)
- Je demande l'autorisation de me mettre à quai pour effectuer des formalités (Pavillon Q 30x40 bâbord)
- J'appartient au club SNPLN (pavillon de club guidon Tribord haut)

