



## Dispositions générales concernant les petits bateaux (navigation côtière et intérieure)

### Remarques générales :

L'*attestation de pavillon pour petits bateaux* (pour les eaux côtières et intérieures étrangères) a été conçue pour permettre aux propriétaires de bateaux qui ne sont pas en état de tenir la mer de naviguer dans des eaux étrangères. **Dans ces eaux territoriales d'États étrangers, la législation locale doit être respectée et prime toute autre disposition.** L'attestation de pavillon pour petits bateaux est prévue pour la navigation dans les eaux intérieures ainsi que dans les eaux côtières à une **distance maximale de 12 ou 24 milles marins** par rapport à la ligne de rive ou de côte la plus proche, conformément aux limites respectives des eaux territoriales étrangères. Cette restriction ne s'applique pas aux régates officielles, la sécurité étant alors garantie par des bateaux d'accompagnement.

Les explications suivantes reprennent les principales dispositions de l'ordonnance sur les yachts (ordonnance du 15 mars 1971 sur les yachts suisses naviguant en mer ; RS 747.321.7) qu'il convient de respecter lors de la conduite d'un petit bateau suisse.

En tant qu'État membre de l'Organisation maritime internationale (OMI), la Suisse a en outre signé différents traités internationaux régissant la navigation maritime internationale. Ceux-ci sont dès lors considérés comme du droit suisse. Les conventions en question concernent principalement la navigation commerciale. Néanmoins, certaines dispositions s'appliquent également à la navigation de sport et de plaisance.

L'énumération suivante des dispositions de l'ordonnance sur les yachts et des conventions internationales pertinentes sert d'aide et d'aperçu et n'a pas de caractère exhaustif. Il est de la responsabilité des propriétaires et des conducteurs des bateaux de connaître et de respecter les prescriptions pertinentes, en particulier dans le domaine de la souveraineté d'autres États.

### 1. Pavillon suisse, port d'attache et nom du bateau (par analogie avec l'art. 1, al. 3, de l'ordonnance sur les yachts)

Le pavillon maritime suisse est rectangulaire : la longueur représente une fois et demi la largeur (art. 3, al. 2 et annexe I de la loi sur la navigation maritime [loi fédérale du 23 septembre 1953 sur la navigation maritime sous pavillon suisse ; RS 747.30]). Le nom du port d'attache de Bâle doit être indiqué sur le bateau sous la forme habituelle dans l'une des trois langues officielles de la Confédération (Basel, Bâle, Basilea ; art. 1, al. 2, et art. 9 de l'ordonnance sur les yachts).

### 2. Modification d'une donnée inscrite dans l'attestation de pavillon (par analogie avec l'art. 3, al. 3, de l'ordonnance sur les yachts)

Toute modification d'une donnée inscrite dans l'attestation de pavillon doit être notifiée par le propriétaire à l'OSNM, auquel est adressé le document. Les modifications dans l'attestation de pavillon ne peuvent être effectuées que par l'OSNM.

### **3. Prorogation de la durée de validité de l'attestation de pavillon (par analogie avec l'art. 12 de l'ordonnance sur les yachts)**

L'attestation de pavillon est valable pour trois ans au maximum. Une prolongation d'un, de deux ou de trois ans peut être demandée auprès de l'OSNM. Le formulaire correspondant se trouve sur le site web de l'OSNM. Les justificatifs correspondants doivent être fournis.

Après expiration de la validité de l'attestation de pavillon, le propriétaire n'est plus autorisé à arborer le pavillon suisse. La durée de validité de l'attestation de pavillon ne peut pas être interrompue, même si le bateau n'est par exemple pas utilisé ou est à terre.

### **4. Responsabilité (par analogie avec l'art. 15 de l'ordonnance sur les yachts)**

Le propriétaire d'un petit bateau suisse répond des dommages occasionnés à des tiers par l'exploitation du bateau selon les dispositions des art. 48, 49 et 121 de la loi sur la navigation maritime, ainsi que des art. 41 et suivants du code des obligations (loi fédérale du 30 mars 1911 complétant le code civil suisse [Livre cinquième : Droit des obligations] ; RS 220).

### **5. Exploitation et conduite du bateau (par analogie avec l'art. 16 de l'ordonnance sur les yachts)**

Le propriétaire d'un bateau suisse doit le conduire lui-même ou en confier la conduite à un conducteur. Une association doit en particulier désigner un conducteur responsable. Un étranger ne peut être désigné comme conducteur que dans la mesure où sa nomination n'équivaut pas à éluder les prescriptions sur la nationalité. Lorsqu'elles concernent le capitaine d'un navire, les dispositions de la loi sur la navigation maritime qui s'appliquent aux yachts suisses visent également le conducteur et le propriétaire du bateau lorsque celui-ci conduit le bateau lui-même ou n'a pas désigné de conducteur.

### **6. Conducteur du bateau (par analogie avec l'art. 19 de l'ordonnance sur les yachts)**

Tout conducteur d'un petit bateau suisse doit, pour le conduire, être au bénéfice d'un certificat de capacité. Le certificat doit au moins correspondre aux qualifications respectives pour les eaux intérieures suisses. Les autres exigences dépendent du droit local des eaux étrangères naviguées.

### **7. Transport contre rémunération (par analogie avec l'art. 17 de l'ordonnance sur les yachts)**

Le transport professionnel de personnes ou de marchandises est interdit sur des des petits bateaux suisses. Au sens de l'ordonnance sur les yachts, il y a transport professionnel de personnes ou de marchandises lorsque celui-ci donne lieu, sous quelque forme que ce soit, à une rémunération couvrant plus que la proportion des frais habituels d'exploitation pendant la période du transport. Est considérée comme une rémunération toute forme de contrepartie, notamment une prestation en espèces ou en nature.

### **8. Exploitation par des tiers (par analogie avec l'art. 18 de l'ordonnance sur les yachts)**

Un petit bateau suisse peut exceptionnellement être confié à des tiers étrangers lorsque cela n'équivaut pas à éluder les prescriptions touchant la nationalité du propriétaire.

La cession à titre professionnel est interdite. Il y a cession à titre professionnel lorsqu'une rémunération (loyer) est versée sous quelque forme que ce soit couvrant plus que les frais habituels d'exploitation pendant la période de cession.

Le propriétaire reste responsable de l'exploitation du yacht. Il répond des dommages occasionnés par cette exploitation selon les dispositions de la loi sur la navigation maritime et de l'ordonnance sur les yachts.

## **9. Documents à conserver constamment à bord (par analogie avec l'art. 20, al. 2, de l'ordonnance sur les yachts)**

- l'attestation de pavillon ainsi que les présentes directives (en cas de non-utilisation du bateau, l'attestation de pavillon est à conserver soigneusement ; des émoluments sont perçus pour l'établissement d'un duplicata) ;
- le certificat de capacité du conducteur (cf. pt. 6) ;
- l'attestation d'assurance responsabilité civile.
- Pour la navigation côtière : le livre de bord, dans lequel sont consignées les principales informations relatives aux parcours, soit :
  - le nom du bateau et le numéro de l'attestation de pavillon ;
  - le nom, l'adresse, la nationalité et le certificat de capacité du conducteur ;
  - le nom, les coordonnées et la nationalité des autres personnes présentes à bord ;
  - la langue de travail à bord ;
  - le rapport de mer (vent et conditions météorologiques, caps et corrections, loch, voileure, heures au moteur et indication, à intervalles réguliers, de la route suivie et de la position estimée du bateau, entrées et sorties des ports et des rades, mouillages, etc.) ;
  - les événements et observations importantes ou particulières, tels qu'accidents, avaries, etc. ;
- le contrat de copropriété (de préférence en anglais) si le nombre de copropriétaires est supérieur à six.

La tenue d'un livre de bord est également recommandée pour la navigation intérieure. L'emport d'autres documents dépend des prescriptions internationales et nationales en vigueur pour les eaux naviguées. Il incombe au conducteur du bateau de s'informer à ce sujet.

## **10. Sécurité de construction (art. 12a, al. 2, let. c, ordonnance sur les yachts)**

Les propriétaires de bateaux inscrits dans un registre cantonal en vertu de la loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure (RS 747.201) ne sont pas soumis à un contrôle de sécurité supplémentaire, pour autant qu'ils puissent produire le permis de navigation (original) valable.

Pour les bateaux stationnés en permanence à l'étranger et qui ne disposent pas d'une immatriculation cantonale, le certificat de sécurité en cas de demande de délivrance ou de prorogation de l'attestation de pavillon pour petit bateau) et/ou un certificat de sécurité étranger valable doivent être présentés. Ceux-ci doivent confirmer que le bateau, dans son état actuel, satisfait au moins aux prescriptions pour la navigation côtière et/ou les eaux intérieures en vigueur dans le pays concerné et qu'il est équipé en conséquence.

Pour les bateaux neufs sortis de chantier naval, une copie de l'attestation de type correspondante et/ou du certificat de construction peut également être remise pour la première délivrance de l'attestation de pavillon en tant que certificat de sécurité. Il est également possible d'attester le respect des prescriptions applicables aux bateaux de sport et de plaisance naviguant sur les eaux intérieures suisses.

## **11. Équipement de sécurité (par analogie avec l'art. 7, al. 1, de l'ordonnance sur les yachts)**

Pour les petits bateaux, les prescriptions des pays et des catégories concernés sont obligatoires. L'équipement de sécurité minimum prescrit par la loi suisse sur la navigation intérieure (art. 132 et annexe 15 de l'ordonnance du 8 novembre 1978 sur la navigation dans les eaux suisses ; RS 747.201.1) doit être emporté à bord.

## **12. Équipage engagé (par analogie avec l'art. 21 de l'ordonnance sur les yachts)**

Lorsque le propriétaire d'un yacht ou d'un petit bateau suisse d'une jauge brute inférieure à 300 tonneaux engage, pour le conduire, un chef de bord, des officiers ou des marins contre

rémunération, les dispositions de la loi sur la navigation maritime et de l'ordonnance du 20 novembre 1956 sur la navigation maritime (RS 747.301) énumérés à l'art. 21, al. 1, de l'ordonnance sur les yachts s'appliquent. Le code suisse des obligations (dispositions relatives au contrat de travail) s'applique en complément.

Toutes les dispositions de la loi sur la navigation maritime et de l'ordonnance y relative qui concernent les conditions de travail s'appliquent aux bateaux d'une jauge brute supérieure à 300 tonneaux.

### **13. Annulation de l'attestation de pavillon (par analogie avec l'art. 13 de l'ordonnance sur les yachts)**

Si la propriété change (vente, donation, perte totale etc.), le propriétaire doit demander immédiatement l'annulation de l'attestation de pavillon auprès de l'OSNM. Le formulaire de demande d'annulation se trouve sur le site web de l'OSNM.

Une immatriculation du bateau dans un registre étranger nécessite en général une attestation de radiation officielle, qui est délivrée par l'OSNM conformément à la demande faite dans le formulaire d'annulation (formulaire Demande d'annulation).

Si l'une des conditions de délivrance de l'attestation n'est plus remplie, l'attestation de pavillon est annulée d'office. Cela est notamment le cas lorsque le bateau n'est durablement plus en mesure de tenir la mer, lorsque le propriétaire est privé durablement de son pouvoir de disposition ou lorsque l'attestation de pavillon est échue depuis une longue période. Des violations graves ou répétées des prescriptions de l'ordonnance sur les yachts (telles que l'utilisation commerciale, une assurance responsabilité civile insuffisante ou inexistante ou la conduite sans permis) ou des dispositions applicables de la loi ou de l'ordonnance sur la navigation maritime peuvent également entraîner l'annulation de l'attestation de pavillon, en plus d'éventuelles conséquences pénales.

### **14. Dispositions applicables de conventions internationales (par analogie avec l'art. 16 de l'ordonnance sur les yachts)**

Les dispositions de conventions internationales, les règles et les usages de la navigation maritime ratifiés par la Suisse ou déclarés applicables s'appliquent à la conduite et à l'exploitation d'un petit bateau suisse lorsqu'ils visent également de tels bateaux (art. 16, al. 3, ordonnance sur les yachts).

#### **A. COLREG**

Le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM ; Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer ; International Regulations for Preventing Collisions at Sea [COLREG] ; RS 0.747.363.321) s'applique à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer et doit donc être respecté à tout moment par les petits bateaux naviguant en mer.

#### **B. SOLAS**

La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (International Convention for the Safety of Life at Sea [SOLAS] ; RS 0.747.363.33) définit des normes minimales de sécurité des navires afin de garantir la sauvegarde de la vie humaine en mer.

La Convention SOLAS se concentre sur la navigation commerciale. Le cinquième chapitre (chap. V, SOLAS) sur la sécurité de la navigation s'applique toutefois à tous les navires de mer de la même manière, et donc également aux petits bateaux suisses **de mer**.

#### **Il convient notamment de respecter les règles suivantes :**

- 29 Le quart doit disposer d'un tableau d'images avec les signaux de sauvetage.
- 31 / 32 Obligation de communiquer les dangers perçus tels que la glace, les conditions météorologiques extrêmes ou d'autres dangers imminents pour la navigation maritime
- 33 Obligation d'assistance

- 34 Obligation de planifier correctement le voyage en tenant compte de la sécurité de la navigation, de la prévention des situations dangereuses et de la protection de l'environnement ; et
- 35 Interdiction d'utiliser abusivement des signaux de détresse

Les règles 15 à 28 du chap. V, SOLAS ne s'appliquent pas aux petits bateaux de mer de moins de 150 tjb, mais uniquement aux petits bateaux de mer de plus de 150 tjb.

### C. MARPOL

La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships [MARPOL] ; RS 0.814.288.2) s'appliquent en grande partie à tous les bateaux, donc également aux petits bateaux **de mer**.

L'annexe I (MARPOL I) régit la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Le champ d'application des différentes dispositions varie fortement. Certaines dispositions s'appliquent également aux petits bateaux (p. ex. art. 14, al. 4, ou art. 15, al. 6). La plupart des dispositions s'appliquent **à partir de 400 tjb** ou uniquement à certains types de bateaux à usage commercial, comme les pétroliers.

L'annexe IV (MARPOL IV) régit la **prévention de la pollution par les eaux usées des navires**. Cette annexe s'applique à tous les bateaux d'une **jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux** et à tous les bateaux d'une **capacité égale ou supérieure à 15 personnes**.

L'annexe V (MARPOL V) contient les dispositions relatives à la **prévention de la pollution marine par les ordures des navires**. Certaines dispositions s'appliquent aux bateaux de tous types et de toutes tailles (art. 3 et ss). Des prescriptions spéciales en matière d'équipement s'appliquent en outre à partir de certaines tailles (art. 10 ; bateaux d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres : pancarte ; bateaux d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux ou d'une capacité égale ou supérieure à 15 personnes : plan de gestion des ordures et registre des ordures).

L'annexe VI (MARPOL VI) régit la prévention de la pollution de l'air par les bateaux. Les dispositions s'appliquent également aux petits bateaux (notamment en ce qui concerne les substances qui appauvrissent la couche d'ozone, les oxydes d'azote, les oxydes de soufre, les particules fines, les composés organiques volatils et la combustion à bord des navires) ; **à partir de 400 tjb et pour les moteurs diesel de 130 kW et plus**, des obligations supplémentaires s'appliquent en matière d'efficacité énergétique et d'oxydes d'azote.

### D. Convention sur le jaugeage des navires

La Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (International Convention on Tonnage Measurement of Ships [Tonnage Convention] ; RS 747.305.412) prévoit un jaugeage selon des règles internationales pour les navires à partir de certaines dimensions.

Pour les petits bateaux **de mer** d'une longueur hors tout d'au moins 24 mètres, un certificat de jauge établi selon les règles internationales doit être présenté à l'OSNM. La longueur hors tout est déterminée conformément à la définition fournie par la Convention internationale sur le jaugeage des navires (art. 2, ch. 8).

Le jaugeage des navires conformément aux règles internationales et la délivrance du certificat de jauge correspondant peuvent être obtenus auprès de toutes les sociétés de classification reconnues par l'OSNM et de diverses autorités portuaires et maritimes étrangères, dont l'Office fédéral allemand de la navigation maritime et de l'hydrographie ([www.bsh.de](http://www.bsh.de)).

La liste des sociétés de classification reconnues par l'OSNM peut être consultée sur le site web de l'OSNM.

#### **E. Autres conventions internationales applicables le cas échéant (liste non exhaustive)**

- Convention internationale du 5 octobre 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships [AFS Convention] ; RS 0.814.295)
- Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks [Nairobi Convention] ; RS 0.747.363.5)
- Convention internationale du 13 février 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Ballast Water Management Convention [BWM Convention] ; RS 0.814.296)
- Convention internationale du 23 mars 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage [CLC Bunker Oil Convention] ; RS 0.814.294)