

Réglementations, eaux territoriales et maritimes, ICC et autres

Beaucoup des éléments du droit maritime se retrouvent aujourd'hui dans les documents établis par l'United Nations Convention on the Law of the Seas (UNCLOS). Ces thèmes sont abordés dans le cadre des cours de permis mer, mais les quelques remarques ci-dessous pourraient être un rappel utile au navigateur.

Nous savons que la Suisse a, dès le début, joué un rôle important dans le cadre de l'élaboration de ces règles maritimes internationales.

Dans ces textes, on retrouve en particulier les bases relatives aux limites territoriales qui définissent, entre autres, si un navire est soumis aux lois de son pavillon ou à celles de l'Etat dont il traverse les eaux maritimes. La notion de zone économique ou de zone d'influence doivent être connues du navigateur, tout comme celle des eaux territoriales.

Pour les eaux intérieures (lacs, rivières, etc), il n'en est pas de même : les Autorités du Pays traversé ont les mêmes droits sur un navire étranger que sur un bateau du pays concerné.

En ce qui touche la liberté des océans (la haute mer), un bateau ne peut être arraisonné que par un navire de guerre de son propre pavillon, sauf en cas de crime, comme par exemple la piraterie. Donc, seul un navire de guerre suisse serait en droit d'arraisonner un yacht suisse en haute mer.

Dans les eaux côtières, le droit de passage est assujéti à l'obligation de respecter des règles internationales, tel SOLAS et RIPAM mais le pays traversé a aussi un droit de contrôle. On mentionnera le yacht qui a dû réparer ses feux de route avant d'être autorisé à poursuivre sa navigation.

Dernièrement, il nous a été signalé que les autorités françaises, par le biais des Douanes, semblent être devenues pointilleuses en vérifiant, entre autres :

- documents usuels de bord, principalement le livre de bord
- présence d'un gilet de sauvetage par personne à bord
- des pyrotechnique en cours de validité (interdiction d'être en possession de matériel périmé et présumé dangereux)
- contrôle du délai de validité du radeau de sauvetage et des services

Et si vous doutez des droits de ces représentants de l'Hexagone, vous pouvez toujours essayer...si vous aimez les oranges et votre yacht apprécie les chaînes !

Le navigateur étranger doit aussi adhérer à des règles locales tels :

- trafic maritime
- protection de la navigation
- environnement
- matériel de pêche emporté
- sanitaire
- immigration
- fiscal.

On pensera ici non seulement à la TVA, mais aussi à une infraction telle la sortie du port de St-Héliér sans informer les autorités ni demander leur autorisation. Dans un tel cas, il y a de plus dénonciation auprès du pays concerné (Parquet de Bâle pour la Suisse). Les amendes pour utilisation des wc marins avec décharge directe sont devenues courantes dans certaines zones de la Méditerranée en particulier.

Si vous avez à bord des équipiers nécessitant des visas, soyez prudents et vérifiez que ces documents soient en cours de validité et en ordre.

Au pied de la lettre, dès qu'on s'arrête dans un port, une marina ou un mouillage, le droit du pays visité s'applique. Une collision entre deux yachts suisses dans un port maritime relève ainsi du droit du pays visité et non du seul droit suisse.

Si on s'arrête longtemps dans une marina (en principe plus de 183 jours), il peut vous être demandé un permis de résidence et même, dans certains pays et en tant que résident étranger, un permis de conduire votre yacht (autre que le certificat international de conducteur de bateau de plaisance).

Actuellement, notre permis suisse (ICC en anglais) est globalement bien admis, mais il faut noter les points suivants :

- ce n'est pas un document de la CE, mais de l'ONU
- il n'est pas considéré comme un permis international et il n'est pas forcément reconnu par toutes les nations ; certaines peuvent exiger d'autres preuves de capacité.

A noter que (à ma connaissance) la résolution 40 de l'ONU-CE n'a été adoptée à ce jour que par l'Allemagne, l'Autriche, la Croatie, la Lituanie, le Royaume Uni, la Suisse, la Slovaquie et la Tchéquie. Cette Résolution et l'ICC sont cependant beaucoup plus largement reconnus que cette simple liste de signataires formels.

La France, la Belgique, la Bulgarie, la Finlande, la Hongrie, l'Italie et la Pologne sont encore restées sous la Résolution no 14 (soit avant l'introduction de l'ICC).

Certains pays comme l'Espagne, l'Estonie, la Grèce, le Portugal, la Slovénie, la Turquie, n'ont pas adopté l'ICC et demandent toujours un certificat de capacité reconnu par ces états.

Certains pays nordiques, tels le Danemark, la Lettonie, la Norvège, la Suède, n'ont pas adopté l'ICC mais n'exigent pas de permis de conduire pour la plaisance.

L'Allemagne, la France et les Pays Bas ont en plus des règles particulières, principalement pour les navires qui pourraient être soumis à une réglementation de navigation de commerce.

En guise de conclusion, l'idée que certains ont de penser que notre yacht est un petit morceau de territoire national, protégé par son pavillon doit être modulée et il faut tenir compte du fait que nous sommes bienvenus dans les eaux étrangères, mais que nous devons adapter notre comportement aux règles de nos hôtes... une forme de convivialité qui semble bien élémentaire.