



## Directive relative à l'équipement des yachts battant pavillon suisse

**Préambule :** le conducteur du bateau s'assure que tous les équipements et matériel de sécurité qui répondent aux dispositions de cette directive sont embarqués, adaptés à l'équipage, entretenus et en bon état. Il les exploite lorsque les conditions l'exigent.

### A. L'équipement d'un yacht suisse doit comprendre au minimum (pt. I. – V.) :

#### I. Matériel de sauvetage

- Un dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau
- Trois feux rouges automatiques, trois fusées à parachute, deux fumigènes flottants
- Un miroir de signalisation
- Une corne / Un sifflet de détresse
- Un ou plusieurs radeaux de survie gonflables d'une capacité totale correspondant au nombre de personnes à bord et dépendant de la zone maritime parcourue, conformes à la norme ISO 9650-1 (24h+) ; les radeaux doivent être aisément accessibles et faciles à déployer. Le radeau et son équipement doivent être contrôlés et entretenus périodiquement selon les indications du fabricant.
- Un gilet de sauvetage par personne, d'une poussée hydrostatique minimum de 150 N
- Un harnais par personne (peut être combiné avec le gilet de sauvetage)
- Un moyen de repérage lumineux étanche par personne (point lumineux pour le repérage en cas de POB ; éventuellement intégré au gilet de sauvetage)
- Un dispositif permettant à une personne dans l'eau de remonter à bord
- Un éclairage fixe ou portable pour la recherche et le repérage d'une personne en mer (la nuit)
- Une trousse de secours avec instructions
- Pavillons B, C et N selon le code international des signaux
- Tableau illustré décrivant les signaux de détresse et de sauvetage en mer

#### II. Matériel de lutte contre l'incendie

- Au moins deux dispositifs mobiles de lutte contre l'incendie d'une capacité minimale de 2 kg chacun
- Une couverture anti-feu près de l'installation de cuisson

#### III. Matériel d'assèchement

- Une pompe d'assèchement manuelle pouvant être commandée depuis le cockpit et capable d'assécher tous les compartiments étanches
- Un système d'assèchement fixe pouvant être utilisé dans la cabine et capable d'assécher tous les compartiments étanches
- D'autres accessoires d'assèchement (seau, écope et éponge)

#### IV. Équipement de pilotage, de navigation, de signalisation et de communication

- Feux de route et de mouillage conformes au règlement international pour prévenir les abordages en mer RIPAM (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, COLREGs ; RS 0.747.363.321)
- Feux de route de secours avec batteries

- Un réflecteur radar
- Une corne de brume
- Un dispositif permettant de recevoir les prévisions météorologiques maritimes à bord
- Un compas magnétique fixe, visible depuis le poste de conduite et pouvant être éclairé ou auto-éclairé la nuit
- Cartes maritimes requises pour la zone de navigation, extraits officiels de ces cartes ou extraits établis à partir des informations d'un service hydrographique national, sur papier ou sous forme électronique, tenus à jour ; en cas de système électronique, un autre système indépendant ou des cartes maritimes correspondantes sur papier doivent être disponibles
- Documents nautiques nécessaires à la zone de navigation : guides des zones et des ports, calendriers des marées tenus à jour, etc.
- Matériel permettant de définir, de tracer et de suivre une route (notamment un dispositif de relèvement indépendant de l'alimentation en énergie permettant un relèvement sur 360° [par exemple, un compas de relèvement] et des moyens permettant de corriger la route pour obtenir un relèvement vrai [par exemple, un tableau de déviation])
- Récepteur d'un système mondial de navigation par satellite ou d'un système terrestre de radionavigation ou autre dispositif de localisation pouvant être utilisé à tout moment pendant le voyage pour déterminer et mettre à jour automatiquement la position du bateau
- Règlement international pour prévenir les abordages en mer RIPAM (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, COLREGs)
- Journal de bord (la langue de travail à bord doit être inscrite à chaque fois) / loch avec totalisateur / sonde de profondeur
- Lorsque le cockpit est fermé, possibilité d'entendre les signaux acoustiques provenant de l'extérieur
- Un dispositif de pilotage de secours pouvant pallier une défaillance du système de barre (p. ex. barre franche de secours)
- Un système de communication du poste de pilotage vers le poste de pilotage de secours si celui-ci n'est pas situé à portée de voix

Les équipements électriques ou électroniques situés sur le poste de pilotage ou à proximité de celui-ci et/ou les systèmes de communication doivent être testés en termes de compatibilité électromagnétique ; les équipements doivent être installés de manière à ce que les perturbations électromagnétiques n'empêchent pas le bon fonctionnement des systèmes et des équipements de navigation.

#### **V. Équipement de mouillage, de récupération et de remorquage**

- Gaffe et pagaie
- Deux ancres complètes avec un poids et une longueur d'ancre adaptés à la taille et à la masse du bateau
- Une ligne de remorquage d'une longueur égale ou supérieure à 5 fois celle du bateau (peut servir comme ligne d'ancre)
- Une ancre flottante
- Outillage d'avarie selon le type de bateau et l'itinéraire prévu
- Pour les voiliers :
  - cisaille à haubans adaptée au diamètre des câbles
  - dispositif permettant de réduire la voilure en cas de gros temps. Dans le cas d'un génois sur enrrouleur, la voile de tempête doit pouvoir être mise en place sans affaler le génois.

#### **B. Équipement facultatif recommandé pour les yachts de moins de 150 tjb :**

L'équipement suivant est fortement recommandé par l'OSNM :

- Radio VHF
- Balises de détresse (406 MHz EPIRB, Emergency Position Indicating Radio Beacons)
- Code international des signaux

Pour tous les yachts, indépendamment de la taille du bateau, l'équipement suivant est également recommandé :

- Automatic Identification System AIS (éventuellement uniquement réception passive)
- Dispositif de pilotage automatique (autopilote)
- Radar

**C. Équipement obligatoire pour les yachts d'une jauge brute supérieure à 150 ou 300 tonneaux :**

Conformément aux règles 19.2.2 ss du chapitre V de 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), certains moyens et systèmes de navigation sont obligatoires pour les bateaux d'une **jauge brute supérieure à 150 tonneaux**. Il s'agit notamment d'un compas de réserve, d'une radio VHF, d'une lampe de signalisation de jour, du code international des signaux et du manuel IAMSAR, partie III, et **à partir de 300 tjb** d'un échosondeur, d'un radar 9 GHz et d'un AIS.

**D. Équipement obligatoire pour les yachts d'une longueur supérieure à 12 mètres, d'une jauge brute supérieure à 100 tonneaux ou d'une capacité égale ou supérieure à 15 personnes :**

Sur tous les bateaux **d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 12 mètres**, une pancarte doit être apposée conformément à la règle 10 de l'annexe 5 de 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). Cette pancarte doit mentionner les dispositions des règles 3 et 5 de cette annexe et être rédigée dans l'une des langues nationales ainsi qu'en français ou en anglais (quand ces deux dernières langues ne comptent pas comme langues nationales). La pancarte peut être achetée par exemple auprès du Cruising Club de Suisse ([www.cruisingclub.ch](http://www.cruisingclub.ch)).

Les bateaux **d'une jauge brute supérieure à 100 tonneaux** et les bateaux **d'une capacité égale ou supérieure à 15 personnes** doivent en outre être munis d'un « plan de gestion des ordures » (Garbage Management Plan) auquel l'équipage doit se conformer.

Les bateaux **d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux** et les bateaux **d'une capacité égale ou supérieure à 15 personnes** doivent en outre tenir à bord un « registre des ordures » (Garbage Record Book) dans lequel les informations pertinentes doivent être consignées.