

Gantey

Gantey SA
Pedro-Meylan 1
1208 Genève
Suisse

www.gantey.ch
Rec. +41(0)227070080

Memorandum

De :
Christophe Buchwalder

A :
APB

Date :
8 juin 2026

Concerne :
Codétention de places d'amarrage

Madame, Monsieur,

Je fais référence à nos récents échanges.

Vous m'avez informé de la volonté de l'APB de garantir l'accès à la navigation à un maximum de plaisanciers et d'assurer une utilisation rationnelle et équitable des infrastructures.

Dans ce cadre, vous avez sollicité de ma part un avis de droit concernant la codétention de bateaux.

Cet avis est structuré comme suit :

A	Questions	2
B	Réponse sommaire.....	2
C	Discussion.....	3
I	La codétention d'un bateau par des plaisanciers est-elle licite au regard de la LNav et du RNav ?	3
II	La codétention conduit-elle à une qualification du bénéficiaire de l'autorisation comme professionnel ?	4
III	Transfert entre codétenteurs.....	7
D	Conclusion	9

A Questions

- 1 Vous me soumettez plus précisément les questions suivantes :
 - (a) La loi permet-elle la détention commune de bateaux (« codétention ») ?
 - (b) La codétention doit-elle être considérée comme un activité professionnelle ?
 - (c) La loi permet-elle le transfert de l'autorisation d'un codétenteur à un autre ?

B Réponse sommaire

- 2 La réponse sommaire à ces questions est la suivante :
 - (d) La loi permet au plaisancier qui figure sur le permis de navigation (le bénéficiaire formel de l'autorisation de place d'amarrage) de détenir le bateau pour son compte et celui de codétenteurs et de partager avec eux l'usage et les frais du bateau pour leur loisir.
 - (e) La codétention d'un bateau entre plaisanciers pour l'exercice de la plaisance, sans rémunération du codétenteur inscrit sur le permis de navigation de la place d'amarrage autre qu'une contribution aux frais (mutualisation) ne conduit pas à une requalification du détenteur en professionnel.
 - (f) Le règlement permet à l'autorité d'autoriser le transfert de la place d'amarrage, du détenteur qui figure sur le permis de navigation à un autre codétenteur, les conditions et modalités de cette autorisation devant être précisées par voie de directive. Contrairement aux autres cas de rigueur, cette dérogation n'est pas limitée à un cercle restreint de codétenteurs.

C Discussion

I La codétention d'un bateau par des plaisanciers est-elle licite au regard de la LNav et du RNav ?

- 1 Nous examinerons ci-dessous si le plaisancier bénéficiaire d'une autorisation d'amarrage peut partager l'usage du bateau et de la place avec des codétenteurs.
- 2 L'amarrage de bateaux dans les eaux genevoises et sur le domaine public le long des rives est subordonné à autorisation.¹
- 3 Selon lettre de la LNav, l'autorisation d'amarrage est « *personnelle et intransmissible* ». ²
- 4 L'autorisation d'amarrage est octroyée au détenteur du bateau, *i.e.* à la personne dont le nom figure sur le permis de navigation.³
- 5 Conformément à l'art. 97 al. 6 ONI, en cas de codétention du bateau, les codétenteurs doivent nommer parmi eux un représentant responsable, lequel est alors seul inscrit sur le permis de navigation.
- 6 La détention est une notion de droit public administratif : elle désigne la personne qui exerce la maîtrise effective d'un véhicule, en supporte les coûts et en tire les bénéfices d'usage.
- 7 Il y a codétention lorsque deux personnes ou plus exercent cette maîtrise sur le véhicule : est ainsi codétenteur celui qui peut disposer habituellement du véhicule, participe à son entretien ou en supporte régulièrement les charges.
- 8 Les travaux préparatoires de la LNav montrent que le législateur a voulu non pas exclure la codétention de bateaux par des plaisanciers mais, au contraire, la soutenir. L'exposé des motifs de la LNav (PL 13407) présentait ainsi la codétention de bateaux comme une :

*« pratique ayant pour but de favoriser le partage de bateaux et, partant, la mutualisation des places d'amarrage, ainsi que d'optimiser l'usage de la navigation et des installations portuaires ».*⁴
- 9 Le RNav reconnaît lui-même la codétention puisqu'il envisage même la possibilité d'autoriser le transfert entre codétenteurs « en cas de codétention d'un bateau ». ⁵

¹ Art. 1 LNav.

² Art. 11 al. 1 LNav.

³ Art. Art. 2 let a) LNav

⁴ Exposé des motifs, Annexe 3, Ad. 10 « Places d'amarrage, p. 10.

⁵ Art. 18 al. 4 let. e.

- 10 La codétention, comme notion de droit public administratif, doit être distinguée des rapports de droit civil entre codétenteurs.
- Le bateau peut être la propriété d'un des codétenteurs ou la copropriété de plusieurs codétenteurs.
 - Les conditions d'utilisation du bateau et la mutualisation des charges peuvent quant à elles être arrêtées dans un règlement de copropriété ou dans une simple convention d'utilisation du bateau.
 - Si les codétenteurs forment une association ayant pour but l'utilisation commune du bateau, elles peuvent aussi être réglées dans les statuts ou les règlements internes de l'association.
- 11 Le partage du bateau entre codétenteurs ne s'oppose pas au caractère personnel et intransmissible de l'autorisation d'amarrage.
- 12 En effet, l'autorisation d'amarrage règle l'usage du domaine public par l'amarrage d'un bateau et non l'utilisation du bateau lui-même.
- 13 Si le bénéficiaire de l'autorisation qui apparaît comme détenteur sur le permis de navigation ne peut laisser un autre bateau utiliser la place d'amarrage, il peut en revanche laisser ses codétenteurs utiliser le bateau sur la place d'amarrage.
- 14 Le caractère personnel et intransmissible de la place d'amarrage requiert uniquement que le détenteur inscrit sur le permis de navigation fasse effectivement usage de la place d'amarrage et qu'il ne soit pas un simple prête-nom.
- 15 Une telle interprétation est en harmonie avec la volonté du législateur de favoriser le partage de bateaux et la mutualisation des places d'amarrage par la codétention et la seule compatible avec le RNav, qui reconnaît les cas de codétention.
- 16 Il résulte de ce qui précède que la codétention d'un bateau entre le bénéficiaire de l'autorisation inscrit comme détenteur sur le permis de navigation et d'autres codétenteurs est licite.

II La codétention conduit-elle à une qualification du bénéficiaire de l'autorisation comme professionnel ?

- 17 Nous examinerons ci-dessous si la codétention fait du détenteur bénéficiaire de l'autorisation d'amarrage un professionnel au sens de la LNav.
- 18 La LNav distingue, dans ses définitions, entre plaisanciers et professionnels, une distinction qui se traduit par des régimes distincts en matière d'autorisations d'amarrage et de permissions d'exercer.
- 19 D'après la lettre de la loi, est plaisancier « la personne physique qui navigue pour son loisir », tandis qu'est professionnel « la personne physique ou morale développant

une activité sportive, commerciale ou associative dans les eaux genevoises, avec ou sans but lucratif, ouverte ou non au public ».

- 20 Pour les plaisanciers, les autorisations d'amarrage sont délivrées selon une « liste d'attente cantonale des places d'amarrage, administrée de manière centralisée pour l'ensemble du canton », les modalités d'administration de cette liste étant fixées par voie réglementaire.
- 21 Pour les professionnels, la loi permet de réserver une partie des places d'amarrage à leurs activités. Le RNav prévoit que les places professionnelles sont attribuées « au terme d'une procédure d'appel à candidatures renouvelée périodiquement », l'office coordonnant, le cas échéant, l'octroi des autorisations d'amarrage avec la permission d'exercer une activité professionnelle dans les eaux genevoises.
- 22 Pour les plaisancières et plaisanciers, l'exercice de la navigation de plaisance n'est pas, en tant que tel, subordonné à une permission d'exercer au sens de la LNav; l'usage accru du domaine public lacustre est régi, pour eux, par le régime général des autorisations d'amarrage prévu par la LNav et le RNav. En revanche, l'utilisation du domaine public lacustre à des fins professionnelles est subordonnée à une permission d'exercer une activité professionnelle dans les eaux genevoises, personnelle et intransmissible, en plus des autorisations d'amarrage éventuellement nécessaires, dont la durée est limitée de 5 à 10 ans.
- 23 Selon la lettre de la loi, le statut de plaisancier ou de professionnel est indépendant de l'existence ou non d'une codétention du bateau.
- 24 Par rapport au but de la loi, la distinction entre plaisanciers et professionnels vise principalement à permettre une réglementation adéquate de ces derniers, notamment :
 - (a) En donnant aux autorités le pouvoir de réserver certains espaces à des activités professionnelles, *i.e.* autres que la plaisance ;
 - (b) En introduisant une réglementation de l'octroi de places d'amarrage qui tienne compte des besoins pour les divers types d'activités professionnelles ;
 - (c) Et en créant un système d'appel de candidatures, couplé à une durée limitée des autorisations visant à permettre un réexamen régulier de la situation.
- 25 Qu'un bateau soit utilisé par un seul détenteur ou par plusieurs codétenteurs à des fins de loisir, l'activité déployée reste la plaisance et aucune des dispositions spécifiques applicables aux professionnels n'a vocation à s'appliquer.
- 26 Il résulte ainsi du but de la loi que la codétention d'un bateau ne doit pas conduire en soi à qualifier le bénéficiaire de l'autorisation de professionnel.
- 27 Sur le plan systématique, la notion d'activité professionnelle doit être interprétée selon les dispositions du RNav relatives aux activités soumises à permission,

lesquelles considèrent comme activités professionnelles, notamment, le « *louage de bateaux* », le « *transport de personnes* », « *l'enseignement de la navigation* », « *l'encadrement de la pratique du rafting* », « *l'encadrement de la pratique du ski nautique* » et les « *activités associatives sans but lucratif (y compris les clubs de voile)* ».

- 28 Cette liste démontre qu'une activité professionnelle suppose toujours, en plus de la navigation elle-même, un but particulier (transport, encadrement, enseignement, but associatif plus large) qui va au-delà de la plaisance. Or, la codétention d'un bateau entre plaisanciers n'implique pas d'autre but que celui de naviguer pour le loisir.
- 29 Toujours sur le plan systématique, on notera que le régime de dérogation pour le transfert entre codétenteurs figure à la sous-section 1 « Plaisancières et plaisanciers » du RNav, ce qui démontre également que la codétention d'un bateau pour des activités de plaisance doit être traitée comme tel (et non comme une activité professionnelle).
- 30 Sur le plan historique, les travaux préparatoires de la LNav soulignent comme on l'a vu une volonté du législateur de favoriser la codétention. Or, traiter la codétention comme une activité professionnelle du détenteur serait contraire à la volonté de favoriser la codétention (appel à candidature, permission d'exercer, limitation dans le temps, etc.).
- 31 Il résulte de ce qui précède que, sur le plan historique, rien ne justifie de traiter le partage d'un bateau par des plaisanciers comme une activité professionnelle au sens de la LNav.
- 32 Avant de conclure, on examinera encore brièvement dans quelle mesure les rapports entre les codétenteurs peuvent avoir une influence sur la qualification du bénéficiaire de l'autorisation.
 - (a) Tant que les codétenteurs participent aux frais et charges dans une perspective de partage de l'usage du bateau et de mutualisation inhérente à la notion de codétention, celle-ci ne saurait être requalifiée d'activité professionnelle.
 - (b) De même, la forme de la codétention (copropriété ou droit d'usage donné par un codétenteur en faveur des autres codétenteurs) et de la gestion de l'utilisation du bateau (règlement de copropriété, convention d'utilisation du bateau) ne doit pas non plus conduire à une requalification de l'usage en activité professionnelle.
 - (c) Par rapport une association visant à régler le partage d'un bateau à des fins de loisir, celle-ci ne constitue pas non plus une activité professionnelle. On rappellera ici que l'art. 42 du projet de RNav, sous le titre « *Activités professionnelles subordonnées à l'octroi d'une permission* », ne visait initialement pas les « *activités sans but lucratif (y compris les clubs de voile)* » et que cet ajout n'est historiquement aucunement lié à une volonté d'exclure l'utilisation d'un

bateau par des codétenteurs selon les statuts et règlement d'une association constituée à cet effet.

- 33 Si la codétention vise toutefois à réaliser des objectifs plus larges du bénéficiaire de l'exploitation (exploitation d'un club ou d'une association avec des buts plus large que le partage d'un bateau pour la plaisance) ou qui vont au-delà de l'exercice de la navigation comme loisir (existence d'un but lucratif s'apparentant à du louage), une qualification d'activité professionnelle pourra être retenue. Cette qualification n'est cependant pas inhérente à la codétention elle-même.
- 34 En conclusion, le fait pour un plaisancier titulaire d'une place d'amarrage de partager l'usage d'un bateau avec d'autres plaisanciers ne constitue pas une activité professionnelle. Dans ce cadre, une mutualisation des charges doit être admise. Seule une mise à disposition avec un but lucratif ou dans le cadre d'une association qui viserait un but plus large que l'usage du bateau pourrait conduire à une requalification comme professionnel.
- 35 Par rapport aux questionnaire envoyés aux navigateurs pour déterminer s'ils constituent des professionnels, il est recommandé, en cas de codétention, de retourner le questionnaire en fournissant les informations factuelles pertinentes sur la codétention, notamment :
- (a) en rappelant clairement que l'activité des codétenteurs se limite à la plaisance et
 - (b) en expliquant en quoi consiste la codétention du bateau (partage de l'utilisation du bateau, mutualisation des frais, répartition du travail)
- 36 Si l'usage du bateau entre codétenteurs est réglé par le biais des statuts ou règlements d'une association, il faudra veiller à ce que les buts de l'association soient limités à pratique de la plaisance en évitant tout but plus large.

III Transfert entre codétenteurs

- 37 En application de l'art. 11 al. 1 LNav, l'art. 18 RNav prévoit que les places d'amarrage pour la plaisance peuvent exceptionnellement être transférées.
- 38 Il revient à l'OCEau de définir par voie de directive les modalités et les conditions de ces transfert (Art. 18 al. 4 RNav).
- 39 Si la directive n'est pas encore été publiée, on peut cependant noter d'ores et déjà ce qui suit :
- (a) Parmi les cas de rigueurs à réglementer, l'art. 18 al. 4 let. e) RNav retient expressément les transferts « *entre codétentrices et codétenteurs en cas de codétention d'un bateau* ».
 - (b) Contrairement aux cas de rigueur en cas de de décès ou de donation (art. 18 al. 4 let c et d RNav), qui ne permettent un transfert que s'il intervient entre

conjointes ou dans un cercle familial restreint, le RNav ne limite pas le transfert entre codétenteurs.

- (c) Cette approche libérale en matière de codétention, qui tranche volontairement des autres cas de rigueur, reflète la volonté expresse du législateur de favoriser la codétention pour mutualiser l'usage des places d'amarrage.

- 40 Il faudra veiller à ce que l'OCEau respecte la volonté du législateur de favoriser la codétention et prévoie dans la directive des modalités et conditions suffisamment souples. Encourager le partage des places d'amarrage par la codétention correspond en effet à un intérêt public qui justifie un traitement privilégié, par opposition aux cas de transfert d'un détenteur exclusif à un autre.
- 41 D'après des informations fournies par l'APB, l'OCEau voudrait permettre le transfert entre codétenteurs que si la codétention peut être établie par une prise en charge mutualisée des frais pendant une durée de cinq à sept ans.
- 42 Comme cela a été rappelé ci-dessus, il y a codétention notamment en cas de possibilité de disposer habituellement du véhicule, de participation régulière à son entretien ou de participation aux frais.
- 43 Une codétention qui serait définie uniquement par le critère d'une participation aux frais, prouvée par des paiements, serait trop restrictive par rapport au sens de ce terme et violerait l'art. 18 al. 4 let e) RNav.
- 44 Une telle définition exclurait en effet sans raison le transfert à des codétenteurs qui utiliseraient simplement régulièrement le bateau et pénaliserait ceux qui participent à son entretien par leur travail plutôt que financièrement, un cas pourtant fréquent parmi les navigateurs.
- 45 Par ailleurs, la codétention d'un bateau peut naître immédiatement des rapports entre les codétenteurs et leur usage de la chose et ne suppose en aucun cas une durée de 5 ou 7 ans d'usage, de prise en charge des frais ou de participation aux travaux. Un délai de deux ans serait à cet égard largement suffisant pour démontrer le caractère régulier de ces éléments et pour éviter qu'un tiers acquéreur ne puisse être annoncé au dernier moment comme détenteur pour contourner la liste d'attente.
- 46 Afin d'appréhender la notion de codétenteur conformément au RNav, sans exigences disproportionnées, la directive devrait ainsi permettre le transfert entre codétenteurs si le détenteur déclare l'acquéreur comme codétenteur pendant au moins deux années consécutives à l'OCEau et que le codétenteur établit de manière raisonnable (i) un usage régulier du bateau pendant cette période, (ii) une participation aux frais ou (iii) des travaux réguliers sur le bateau.

D Conclusion

- 47 La codétention d'un bateau disposant d'une autorisation d'amarrage est licite. Elle ne constitue pas en soi une activité professionnelle au sens de la LNav tant qu'elle vise le partage du bateau sans but lucratif en vue d'une activité de plaisance. Que l'usage du bateau, la contribution au frais ou au travail soit réglé dans un règlement, un contrat ou les statuts d'une association n'est pas pertinent. Le transfert de la place d'amarrage du détenteur à l'un des codétenteurs devra être facilité sans réduire les acquéreurs potentiels aux seuls codétenteurs qui pourraient établir une participation aux frais ni exiger une codétention d'une durée disproportionnée.
- 48 Pour éviter tout malentendu, j'autorise l'APB à partager cet avis ou ses conclusions avec ses membres ou dans ses relations avec les autorités. Vu le caractère général de ce mémo et l'évolution rapide du cadre réglementaire, ce mémo ne constitue cependant pas un conseil et ne dispense pas les membres de prendre contact avec un avocat pour toute question concrète.

Avec mes sentiments distingués.

Christophe Buchwalder