

Annexe 1

3003 Berne, le 27 janvier 2000

**Explications sur:
la révision de l'ordonnance sur la navigation intérieure dans les eaux
suisses (ONI, RS 747.201.1);
la révision de l'ordonnance sur l'expertise des types de bateaux
(RS 747.201.5)**

1. Introduction

La loi sur la navigation intérieure du 3 octobre 1975 (RS 747.201) constitue la base de la législation suisse sur la navigation intérieure. Elle énonce des principes. La loi est précisée par l'ONI du 8 novembre 1978. Celle-ci comporte des réglementations de police ainsi que des règles techniques. L'ONI a été modifiée deux fois, en 1991 et en 1998.

Le présent projet de la 3ème révision vise à:

- transposer dans le droit suisse la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de sport (directive UE);
- introduire des règles supplémentaires sur les bateaux à marchandises;
- éliminer les problèmes d'application des prescriptions, moderniser la réglementation et introduire d'autres modifications.

1. Explications sur l'introduction de la directive UE

1. Généralités

Déjà dans le cadre du programme de renouvellement de l'économie de marché, que le Conseil fédéral a décidé après le rejet de l'EEE le 6 décembre 1992, et vu l'entrée en vigueur de la loi fédérale du 6 octobre 1992 sur les entraves techniques au commerce (LETC; RS 946.51) la Suisse s'est engagée à modifier ses dispositions techniques de manière qu'elles n'entravent pas le commerce. Le secteur des bateaux de sport et de plaisance est aussi touché, puisque l'ONI inclut des dispositions techniques qui doivent être modifiées pour assurer la compatibilité avec les prescriptions de la directive UE.

Après une période transitoire de 4 ans, la directive UE est entrée en vigueur le 16 juin 1998 dans les Etats membres de la Communauté. Depuis lors, le nombre des bateaux de sport pénétrant sur le marché suisse et certifiés selon les prescriptions de la directive n'a cessé

d'augmenter. La transposition de celle-ci dans l'ONI a pour but de simplifier leur procédure d'admission (immatriculation).

La directive UE s'insère dans une nouvelle approche. Elle formule des objectifs de protection en des termes généraux. La réalisation de ces objectifs se fait par le biais de normes CEN harmonisées. Au total, la Communauté a édicté une cinquantaine de normes, dont 15 ont été complétées avant la fin de l'année 1999. Selon la planification actuelle, les autres normes seront achevées entre 2001 et 2002. Entre-temps, les constructeurs peuvent, pour les bateaux de sport, appliquer les directives d'un groupe qui s'appelle "Recreational craft sectoral group" (RSG). La RSG est une association des organes appelés à juger des contrôles de conformité (notified bodies, organes notifiés); elle fait partie des groupes de travail chargés de la normalisation. Ces directives n'ont, certes, pas force de loi, mais d'ici à l'achèvement des normes finales, elles servent de base technique reconnue lorsqu'il s'agit de construire et d'évaluer des bateaux de sport.

D'une manière générale, on constate que la transposition de la directive UE dans l'ONI va relayer le système actuel du "contrôle à l'accès au marché" par un système de "surveillance du marché". A l'avenir, l'immatriculation d'un bateau de sport sera largement fondée sur des certificats du constructeur ou des organes reconnus (organes notifiés), ce qui rend superflu la plupart des inspections par les autorités compétentes. Celles-ci peuvent, par contre, effectuer des contrôles supplémentaires afin de vérifier la conformité d'un bateau de sport avec les prescriptions de la directive UE ou de l'ONI. Ces contrôles supplémentaires peuvent être exécutés à partir du moment où un bateau de sport est mis sur le marché. L'introduction de la directive UE n'influence pas les inspections périodiques selon l'article 101 de l'ONI. Celles-ci subsistent toujours.

Le texte de la directive UE ainsi que des informations supplémentaires peuvent être trouvés, en anglais, dans l'Internet, sous le mot-clé "recreational craft", à l'adresse suivante:

<http://europa.eu.int/comm/dg03/directs/dg3d/d5/marind.htm>

Le texte de la directive dans les langues officielles de la Suisse peut être trouvé à l'adresse ci-après:

http://europa.eu.int/eur-lex/de/lif/dat/1994/de_394L0025.html

2. Protection de l'environnement

Par rapport à l'ONI, la directive UE ne contient peu ou pas de prescriptions sur la protection de l'environnement. C'est la raison pour laquelle les prescriptions actuelles de l'ONI seront toujours applicables aux bateaux de sport. Il s'agit notamment des prescriptions sur les installations de combustible à bord des bateaux de sport ainsi que des dispositions sur les émissions sonores et de gaz d'échappement. Avant d'immatriculer un bateau de sport, les autorités cantonales compétentes ou l'organe d'homologation doivent vérifier qu'elles sont respectées. Ils vérifient également si quelques autres règles sont observées.

3. Systématique de la transposition de la directive dans l'ONI

A l'article 2 de l'ONI, le renvoi à la directive UE est fait de manière statique. C'est-à-dire qu'on renvoie à la directive UE dans sa version actuelle. Cela exclut qu'une modification de celle-ci se répercute automatiquement sur l'ONI. Il faudra, pour cela, une décision formelle du Conseil fédéral.

Le champ d'application de la directive UE recouvre, dans les grandes lignes, la notion de "bateau de plaisance", telle qu'elle est définie dans la version actuelle de l'ONI. Cependant, il y a quelques petites différences, p. ex. en ce qui concerne les "pédalos" qui sont, dans le cas de l'ONI mais pas dans la directive UE, intégrés dans la notion de "bateau de plaisance". Afin de tenir compte de ces différences, on introduit dans l'ONI une nouvelle notion, celle de "bateau de sport", qui a la même signification que dans la directive UE. Le terme "bateau de plaisance" reste dans les définitions de l'ONI et désignera les mêmes bateaux que ceux qui ont été définis comme tels, mis à part ceux qui relèvent de la définition de bateau de sport. La législation suisse actuelle pour les bateaux de plaisance peut rester inchangée, mais cela implique un supplément dans plusieurs articles de l'ONI. Dans les articles qui comportent actuellement des réglementations spéciales pour les bateaux de plaisance, il faut introduire le terme de "bateau de sport" si ces règles doivent désormais être applicables à ce genre de bateaux.

Une grande partie du présent texte de l'ONI comprend de nouvelles annexes. Il s'agit d'annexes qui sont quasiment identiques à celles de la directive UE. Elles ont été modifiées sur le plan rédactionnel lorsqu'on n'utilise pas, en Suisse, les mêmes termes que ceux de la directive UE.

4. Informations concernant la systématique de la directive UE

La directive répartit les bateaux de sport en quatre catégories A –D (cf. directive UE, annexe I). Elle s'oriente, pour ce faire, sur le genre des eaux et table sur la force présumée du vent et la hauteur des vagues. Même si la plupart des plans d'eau suisses correspondent aux catégories C ou D, il peut malgré tout arriver que des bateaux de sport des catégories A et B soient mis sur le marché suisse. En principe, un bateau de sport, quelle que soit sa catégorie, peut être mis en service sur n'importe quel plan d'eau. La catégorie d'un bateau ne dit rien sur son utilisation. Il appartient à l'exploitant de veiller à un usage sûr, compte tenu des conditions météorologiques.

La catégorie et la longueur d'un bateau ont une influence déterminante sur la procédure d'évaluation de la conformité. Celle-ci se rapporte à la personne responsable de la mise sur le marché: elle doit prouver que le bateau répond aux exigences fondamentales de la directive, énumérées dans la nouvelle annexe 20 de l'ONI. (remarque: la directive UE parle de "module", l'ONI de "procédure"). Suivant la catégorie et la grandeur d'un bateau, on applique diverses procédures, plus ou moins approfondies. Pour les bateaux de sport de la catégorie D, on se contente d'un contrôle interne de fabrication par le constructeur, alors que pour les bateaux de sport des catégories A et B, il est impératif de consulter un organe notifié.

Les mêmes procédures sont aussi applicables par analogie aux bateaux et aux éléments de construction (cf. annexe II de la directive UE).

Le résultat des contrôles, c'est-à-dire la déclaration de conformité, se trouve dans le manuel du propriétaire, qui est fourni pour chaque bateau de sport.

5. Explication des articles modifiés ou complétés

L'art. 2 (définitions) est complété par quelques nouveaux termes, notamment les notions "directive UE" et "bateau de sport", ce qui établit un lien avec la directive. Le terme de "mise sur le marché" est aussi nouveau. En dérogation avec d'autres passages de la loi sur la navigation intérieure, il signifie dans ce contexte "mettre dans le commerce". Comme la LETC utilise aussi la même notion, une adaptation s'impose.

Les autres définitions comprennent pour l'essentiel des modifications rédactionnelles.

Les **art. 19, 24, 33, 48, 55, 90, 95** et **106** contiennent des modifications rendues nécessaires par le fait que le terme de "bateau de sport" est introduit pour la première fois en sus du terme de "bateau de plaisance" utilisé jusqu'ici. Chaque fois que des dispositions de l'ONI comprennent des réglementations spéciales pour les bateaux de plaisance, on mentionne aussi dorénavant les bateaux de sport, car ils seront soumis quant au fond aux mêmes dérogations.

L'art. 100 (inspection d'admission) porte aussi sur les bateaux de sport. Ceux qui ont été examinés selon un programme particulier (annexe 32) sont exemptés de l'inspection d'admission. Pour les bateaux à voile, on exige un mesurage des voiles selon l'annexe 12. Jusqu'ici, une telle mesure n'a été exigée qu'indirectement, en liaison avec les permis de conduire (art. 78).

L'inspection d'admission est attestée par une personne ou une entreprise autorisée sur un procès-verbal officiel publié par l'Association des services cantonaux de la navigation (cf. annexe 33). Ce procès-verbal doit être présenté lors de l'immatriculation. Il remplacera l'attestation (jaune) utilisée jusqu'ici pour les bateaux homologués et délivrée par la Commission d'expertises fédérales des types de bateaux (art. 100, 3^e al.). L'autorité qui établit le premier permis de navigation doit conserver le procès-verbal pendant les 25 ans qui suivent l'octroi du permis.

L'inspection d'admission comprendra désormais deux parties. La première, qui porte sur le mesurage des voiles, le relevé des émissions sonores et les examens techniques s'ils ne figurent pas dans la directive UE, est effectuée dans le cadre d'une inspection unique par l'autorité cantonale compétente ou par l'organe chargé de l'homologation fédérale des bateaux. La deuxième partie comprend non seulement l'examen des documents relatifs au bateau de sport, mais aussi, pour l'essentiel, le contrôle du fonctionnement de ses parties importantes pour la sécurité. Cet examen pourra, à l'avenir, être délégué (cf. art. 100a).

L'art. 100a (délégation de l'inspection d'admission) permet de déléguer

l'établissement du procès-verbal officiel d'admission à des personnes ou à des entreprises. Il précise que, sur demande, l'autorité cantonale compétente ne peut habiliter que les détenteurs d'un permis de navigation collectif (art. 96a) à faire une inspection. Par ailleurs, les personnes et les entreprises doivent garantir la fourniture irréprochable des bateaux de sport. Cela étant, les personnes ou les entreprises autorisées doivent répondre à des exigences minimales en matière de qualité.

L'Association des services cantonaux de la navigation élaborera une directive définissant en détail les exigences posées à la personne/entreprise autorisée. Les réglementations s'inspireront beaucoup des instructions disponibles élaborées par l'Association des services de la circulation routière pour l'admission des véhicules routiers homologués.

Il appartient aux services cantonaux de la navigation de tenir les listes des personnes/entreprises autorisées à faire des inspections. Ils annonceront périodiquement les mutations à l'Association des services cantonaux de la navigation où les personnes/entreprises autorisées figureront dans une liste.

Les installations électriques et les installations à gaz liquides à bord des bateaux de sport sont aussi soumises aux exigences fondamentales de la directive EU. C'est pourquoi aucun examen ne doit être effectué en Suisse dans le cadre de l'admission.

Art. 107 (principe) Etant donné la systématique de l'ONI, les art. 107 à 134 du chapitre 41 s'appliquent à tous les genres de véhicules nautiques, donc aussi aux bateaux de sport. Cela est toutefois contraire, sur certains points, aux dispositions de la directive UE. C'est pourquoi l'art. 107, 4^e al., énumère les articles du chapitre 41 qui ne sont pas applicables aux bateaux de sport.

Les art. 148g – k du nouveau chapitre 46 contiennent les nouvelles dispositions concernant les bateaux de sport. Il est spécifié au début que les nouveaux bateaux de sport, les bateaux inachevés ou les éléments de construction ne peuvent être mis sur le marché que s'ils répondent aux exigences fondamentales de la directive UE. Les bateaux inachevés sont aussi considérés comme bateaux de sport. Cela vaut tous les bateaux de sport, quelle que soit leur provenance. Dans le domaine technique, les normes correspondent au moins aux standards fixés dans les dispositions ad hoc de l'ONI pour les bateaux de plaisance, les dispositions vont même parfois plus loin.

La mise en service du bateau de sport – ou son immatriculation – dépend d'un examen supplémentaire (cf. à ce propos les explications sur l'art. 100).

A l'avenir, l'OFT, en collaboration avec le Secrétariat d'Etat à l'économie, déclarera applicables les normes CEN concernant la directive. Cela vaut aussi pour leur mise à jour.

Lors de l'application des normes, on part du principe qu'un bateau de

sport répond aux exigences fondamentales de la directive. Les constructeurs ont toute liberté pour construire des bateaux de sport d'après d'autres critères que ceux fixés dans les normes. Dans ce cas, ils doivent prouver que les exigences en question sont aussi respectées avec un tel mode de construction. Les personnes responsables de la mise sur le marché disposent d'un délai de 10 années pour apporter la preuve que le bateau de sport est conforme aux exigences. Les documents doivent être présentés dans une des langues officielles de la Suisse ou en anglais. Relevons expressément qu'il est possible d'exiger que des parties ou l'ensemble des documents soient traduits dans une langue officielle de la Suisse.

Les autres procédures, explications et exigences concernant les organes de contrôle et d'évaluation de la conformité figurent aux articles 148h, 148i et 148j ainsi que dans les annexes ad hoc et ne doivent pas être expliquées davantage.

L'art. 148k décrit la possibilité de "contrôles supplémentaires" (cf. aussi les explications au chiffre 2.1). Les autorités compétentes sont ainsi en mesure de "surveiller le marché". Contrairement aux contrôles ou inspections périodiques visés à l'article 101 ou aux inspections d'office, les "contrôles supplémentaires" peuvent déjà être utilisés lorsqu'un bateau a déjà été mis dans le commerce, tout en n'étant pas encore immatriculé.

6. Réglementation transitoire

Les réglementations transitoires (3^e, 6^e et 7^e al.) sont supprimées à **l'art. 166**. Elles étaient nécessaires au moment de la mise en vigueur de l'ONI, mais elles sont devenues obsolètes depuis lors. De plus, les 11^e, 12^e et 13^e alinéas présentent des réglementations pour les bateaux de sport. Le principe des avantages acquis s'applique aux bateaux de plaisance et aux bateaux de sport en service. Ils contiennent aussi une réglementation applicable aux bateaux de sport en construction chez un fabricant établi en Suisse. De tels bateaux doivent être annoncés à l'Association suisse des constructeurs navals (ASCN). Ils y seront enregistrés. Lorsqu'un tel bateau est immatriculé ultérieurement en Suisse, il y a lieu de présenter une attestation de l'ASCN relative à l'annonce faite dans les délais. Dans ce cas, le bateau de sport est exclu des dispositions de l'art. 148g - k.

2. Explications relatives au domaine des bateaux à marchandises

1. Introduction

A l'heure actuelle, les prescriptions sur la construction et l'équipement des bateaux à marchandises figurent aux art. 143 – 147a. Dans d'importants domaines de la construction navale, elles sont formulées en termes très généraux et sont parfois lacunaires, compte tenu des prescriptions internationales. Un tel état de faits entrave une application uniforme. La grandeur et la capacité de ces bateaux ne cessent d'augmenter, ce qui place les constructeurs, les exploitants et les organes d'admission devant de nouveaux défis. Au cours de ces dernières années, l'OFT a reçu de plus en plus de questions concernant l'interprétation des prescriptions actuelles. La situation sera améliorée grâce à l'introduction des articles

143a, 146a et de nouveaux alinéas aux articles 146 et 147. Les prescriptions s'inscrivent dans la ligne des dispositions applicables aux bateaux à marchandises naviguant sur le Rhin et des prescriptions de construction et d'équipement relatives aux bateaux à passagers suisses.

2. Explications relatives aux articles modifiés ou complétés

Un critère très important de sécurité est constitué par la stabilité des bateaux contre le chavirement. Jusqu'ici, ce domaine était certes mentionné dans les prescriptions, mais il n'était pas délimité par des paramètres clairs. **L'art. 143a** tient compte de cette situation. Il définit des valeurs-limites pour l'inclinaison admissible et fixe aussi les charges extérieures.

Les prescriptions actuelles sur l'emplacement de la cloison d'abordage des bateaux à marchandises (**art. 146**) ont entraîné des problèmes de construction considérables pour certains types de bateaux, d'où des coûts importants. La nouvelle réglementation rend les dispositions actuelles plus souples, sans s'accommoder de pertes sensibles au niveau de la sécurité.

Le poids de l'ancre et le diamètre de la chaîne de l'ancre n'ont pas encore été prescrits jusqu'à présent. Le nouvel **art. 146a** précise ces dimensions en attirant l'attention sur les prescriptions des sociétés de classification reconnues. La même réglementation s'applique déjà aux bateaux à passagers.

L'art. 147 complète les prescriptions sur les installations d'épuisement à bord des bateaux à marchandises. Il comprend un nouveau principe, selon lequel il doit y avoir à bord au moins deux pompes d'épuisement autoaspirantes. Il précise aussi les volumes d'épuisement et le diamètre des conduites.

3. Réglementation transitoire (**art. 166, 15^e al.**)

En principe, les articles 146, 146a et 147 ne s'appliquent qu'aux bateaux qui doivent encore être construits ou à ceux qui seront importés en Suisse pour la première fois après la date de mise en vigueur. Ils sont aussi applicables lorsque les bateaux à marchandises existants font l'objet de modifications qui touchent les domaines en question.

S'agissant de la stabilité, il est conseillé de vérifier la flotte existante. Des enquêtes faites par l'OFT sur un bateau à marchandises chaviré en 1999 ont montré que cet aspect important pour la sécurité ne recevait pas ces dernières années l'importance qu'il mérite. Il s'agit d'un domaine qui peut être vérifié précisément par des calculs et qui ne peut pas être évalué par l'expérience pratique. Si un bateau n'a pas encore été vérifié quant à sa stabilité, celle-ci doit être contrôlée. Le cas échéant, le chargement d'un bateau à marchandises doit être limité jusqu'à ce qu'une stabilité suffisante soit prouvée au sens des nouvelles prescriptions de l'art. 143 a. Un délai de 3 ans, courant après la mise en vigueur de la révision, est fixé pour que l'on apporte la preuve d'une stabilité suffisante.

3. Explications concernant l'élimination des problèmes d'application, la modernisation et d'autres modifications

1. Introduction

L'application des dispositions de l'ONI a créé divers problèmes au cours de ces dernières années. De plus, des prescriptions et des recommandations internationales telles que celles du CEVNI (Code de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe), sur lesquelles sont fondées les prescriptions suisses de signalisation, ont encore été développées et modernisées. La révision des articles suivants tient compte de cette situation.

2. Explications concernant les articles modifiés et complétés

Art. 16, 92, 105 et 153: La modification de ces articles est due à la formulation ambiguë de la version encore en vigueur de l'art. 92 de l'ONI. Selon ce texte, les bateaux pourvus de signes distinctifs ne peuvent être "mis en service" qu'avec un permis de navigation. Dans quelques cantons, l'interprétation de "mis en service" a créé des difficultés lorsqu'il s'agissait de bateaux qui étaient mis à l'eau et reliés à une bouée, mais pour lesquels aucune assurance responsabilité civile n'avait été conclue. On a argumenté que le terme "mis en service" était synonyme de "mis en exploitation". Tel n'était pas l'objectif de cette formulation.

Le nouveau libellé spécifie très clairement que même les bateaux stationnés sur des plans d'eau publics nécessitent des signes distinctifs (à l'exception des dérogations prévues à l'art. 16, 2^e alinéa). La nouvelle formulation de l'art. 92 rend aussi nécessaire la modification des autres articles précités.

L'art. 18a (genre de feux) permet désormais d'utiliser pour les bateaux de plaisance et les bateaux de sport un feu bicolore au lieu de feux latéraux séparés (code CEVNI).

L'art. 32 (signalisation lors de plongée subaquatique) introduit un nouveau signal pour indiquer la présence de plongeurs durant la nuit. Il est repris du code CEVNI, élaboré par la Commission économique des Nations unies pour l'Europe.

L'art. 54 (utilisation de skis nautiques ou d'engins analogues) interdit désormais les surfers tractés par des cerfs-volants ou des engins analogues. Ces derniers temps, divers services cantonaux de la navigation nous ont informés de quelques accidents impliquant des surfers tirés par de tels engins. Les divers organes d'application cantonaux exigent cette interdiction. Pour permettre cependant à ce nouveau sport de se développer sur les eaux suisses, **l'art. 163** offre la possibilité de déroger dans certains cas à cette interdiction fondamentale.

L'art. 82, 4^e al. harmonise les délais en ce qui concerne l'examen des détenteurs des permis B et C par un médecin de confiance. Il s'inspire à cet effet de l'ordonnance sur l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière.

L'art. 83, 4^e al. cite par son titre correct l'ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction et l'exploitation des bateaux et des installations publiques de

navigation (OCB, RS 747.201.7).

L'art. 86 (examens des conducteurs de bateaux, généralités) fixe séparément les conditions-cadres permettant d'élargir le domaine de validité des permis de conduire des bateaux, cantonaux et fédéraux. Il est renvoyé notamment aux dispositions ad hoc applicables aux conducteurs des bateaux des entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale.

L'art. 94 (permis de navigation: conditions et restrictions) et **l'art. 96** (conditions) régissent l'inscription d'une interdiction du changement de détenteur dans le permis de navigation, ainsi que les procédures à respecter lors de la présentation d'une demande ad hoc. Ces réglementations s'inspirent beaucoup de la procédure dont l'introduction est proposée dans la circulation routière. Des mesures s'imposent surtout en rapport avec les bateaux en leasing, pour lesquels un changement de propriétaire ne doit pas être possible sans l'approbation de la société de leasing.

L'art. 97, al. 2^{bis} (permis de navigation; établissement) est nouveau. Il permettra aux propriétaires ou aux détenteurs domiciliés en Suisse et qui ont des bateaux stationnés à l'étranger de les immatriculer dans leur canton de domicile. Il s'agit d'une disposition potestative. De tels cas se présentent de temps en temps dans les régions limitrophes de la Suisse. Jusqu'à présent, il n'était pas possible d'immatriculer en Suisse des bateaux stationnés à l'étranger. Dans notre pays, on a souvent beaucoup de difficultés pour attester l'existence d'une place d'amarrage, ce qui est dans de nombreux cas la condition sine qua non de l'immatriculation du bateau. La nouvelle réglementation vise à faciliter le choix de l'emplacement. En collaboration avec l'Association des services cantonaux de la navigation et les cantons de BS, BL et AG, l'OFT a édicté en 1998 une réglementation analogue sous forme de circulaire; elle concernait les bateaux stationnés en Alsace, dont les propriétaires ou détenteurs étaient domiciliés en Suisse.

L'art. 121, 4^e al. (machines: généralités) mentionne correctement par son titre l'ordonnance du 13 décembre 1993 sur les prescriptions relatives aux gaz d'échappement des moteurs de bateaux dans les eaux suisses (OEMB; RS 747.201.3)

L'article 123, al. 3^{bis} (installations pour le combustible) est devenu caduc, l'essence avec plomb ayant été interdite suite à la révision de l'ordonnance sur la protection de l'air du 25.8.1999 (RS 814.318.142.1). Cet article prescrivait la pose d'un dispositif de réduction sur l'embout, de manière à empêcher le remplissage, par erreur, d'essence avec plomb.

Les art. 134 et 141: (engins de sauvetage) Le contenu de l'art. 141 est transféré à l'art. 134. Cela est nécessaire, parce que l'art. 141 se trouve dans le chapitre consacré aux bateaux de plaisance. En introduisant la directive UE et, partant, la notion de "bateau de sport", il faut que la réglementation en vigueur pour les bateaux de plaisance soit aussi applicable aux bateaux de sport. C'est pourquoi il est nécessaire de transférer le texte dans la partie générale relative aux prescriptions sur la construction et l'équipement.

Art. 148 (bateaux servant au transport professionnel de personnes). Cet article est révisé pour tenir compte du nombre croissant de petits "bateaux à

passagers" exploités par des particuliers. L'ancienne ordonnance sur la navigation soumise à concession ou à autorisation ayant été remplacée au début de 1999 par l'ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs, un nombre toujours plus grand de petites entreprises possédant des bateaux pénètre sur le marché des transports nautiques. Ces bateaux n'offrent généralement pas de niveau de sécurité particulier, étant donné que ce sont des bateaux de plaisance transformés pour pouvoir transporter des voyageurs. La nouvelle version du 2^e alinéa fixe des exigences de sécurité minimales même pour ces bateaux. Il sera ainsi possible d'atteindre un niveau de sécurité minimal et d'éliminer une distorsion de la concurrence affectant les grands bateaux. Aujourd'hui déjà, ceux-ci doivent respecter des normes de sécurité exigeantes, alors que les petits bateaux (de plaisance) ne devaient jusqu'ici respecter aucune mesure de sécurité supplémentaire pour le transport professionnel des voyageurs.

Art. 156: (attestation d'assurance) L'attestation d'assurance prévue par l'ONI ne correspond plus aux besoins actuels, étant donné que l'informatique est de plus en plus répandue. Il faut donc s'attendre dans un proche avenir à ce que des modifications s'avèrent nécessaires quant à la forme de l'attestation d'assurance. Quelques cantons et plusieurs assureurs ont déjà interpellé l'OFT à ce sujet. La délégation de compétence au DETEC en matière de présentation de l'attestation permettra de réagir plus vite aux modifications. D'ailleurs, cette réglementation correspond à celle qui est appliquée à la présentation des permis de navigation et de conduire des bateaux.

Art. 156a: (déclaration de l'assureur) Cet article régit désormais la procédure et les conséquences découlant de la suspension ou de l'expiration d'une assurance responsabilité civile obligatoire pour un bateau. Il s'inspire étroitement du droit applicable à la circulation routière.

Annexes: L'explication des annexes n'est pas nécessaire. Dans la mesure où il s'agit d'annexes de la directive UE, celles-ci ont, pour l'essentiel, été reprises telles quelles (cf. explications au point 2.3).

4. Ordonnance sur l'expertise des types de bateaux (RS 747.201.5)

Comme la directive UE 94/25/CE sur les bateaux de sport a été transposée lors de la révision de l'ordonnance sur la navigation intérieure (RS 747.201), les tâches actuelles de la Commission d'expertises fédérales des types de bateaux ont été réduites considérablement. La modification prévue de la présente ordonnance vise à tenir compte de cette situation.

1. Explications des modifications

Il est notamment prévu de ne plus prescrire instamment la présence de toute la commission lorsqu'il s'agit de prendre des décisions. Au lieu de cela, l'organisation d'un "organe d'homologation" – au lieu de la commission comme jusqu'ici – sera fixée par un règlement interne de l'Association des services cantonaux de la navigation, soumis à l'approbation de l'Office fédéral des transports. Ces modifications se traduiront par une réduction du travail nécessaire pour l'expertise des types et par une baisse des émoluments pour les consommateurs.

Annexe 2

3003 Berne, le 27 janvier 2000

Ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses (ordonnance sur la navigation intérieure, ONI)

Modification du 2000

Le Conseil fédéral suisse,

vu l'article 56 de la loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure

et en application de la loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les entraves techniques au commerce (LETC)

arrête

I

L'ordonnance du 8 novembre 1978 sur la navigation dans les eaux suisses (ordonnance sur la navigation intérieure) est modifiée comme suit:

Art. 2 Définitions

c. Le terme "convoi remorqué" désigne une composition formée de bateaux non propulsés, remorquée par un bateau à moteur au moins. Les compositions formées uniquement de bateaux de plaisance, de bateaux de sport ou de bateaux de plaisance et de bateaux de sport ne sont pas considérées comme convois remorqués; l. Le terme "bateau de plaisance" désigne un bateau utilisé pour le sport et le délassement; ce n'est pas un bateau de sport au sens de la lettre l^{bis}; l.^{bis} Le terme "bateau de sport" désigne le bateau qui est compris dans le champ d'application de la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de sport (directive UE); 1.^{ter} Le terme "élément de construction" désigne une partie d'un bateau de sport, telle qu'elle est mentionnée à l'annexe II de la directive UE; v. Le terme "mise sur le marché" désigne le transfert ou la cession d'un bateau de sport neuf ou usagé en vue de sa commercialisation ou de son usage en Suisse;

Art. 16 Signes distinctifs

¹ Sur les eaux ouvertes à la navigation publique, les bateaux mises en service ou stationnés doivent être pourvus des signes distinctifs attribués par l'autorité compétente, conformément à l'annexe 1.

Art. 18a Genres de feux

² Deux feux de côté seront placés sur le bateau, un vert à tribord et un rouge à bâbord, cela à la même hauteur au-dessus de la ligne de flottaison. Chacun sera visible de l'avant, sur le bord correspondant, sur un arc d'horizon de 112° 30. La distance qui les sépare ne doit pas être inférieure à la moitié de la largeur du bateau, mais elle atteindra au moins 1 m. Au lieu des feux de côté, on peut utiliser un feu bicolore à la proue.

Art. 19 Feux

⁴ Pour les bateaux de plaisance et les bateaux de sport, il suffit que les feux soient alimentés par une source de courant de 5 watts.

Art. 24 Bateaux motorisés

² Pour les bateaux de plaisance, les bateaux de sport et les bateaux de pêche professionnelle, les feux suivants sont autorisés:

- a. Des feux ordinaires au lieu de feux clairs;
- b. Un feu blanc visible de tous les côtés, placé dans l'axe longitudinal du bateau, au lieu des feux de mât et de poupe. Le feu peut aussi être placé sur la partie arrière.

Art. 32 Signalisation lors de plongée subaquatique

² En cas de plongée subaquatique, ce panneau doit être mis sur le bateau pendant les heures diurnes et être visible de tous les côtés.

³ Lors de plongée subaquatique pendant les heures nocturnes, il faut mettre sur le bateau non seulement les feux de navigation prescrits, mais aussi les feux visés à l'annexe 2, image 28 a. Le panneau selon le 2^e alinéa n'est pas nécessaire.

Art. 33 Généralités

¹ Les signaux sonores prescrits et ceux admis selon l'annexe 3 doivent être émis:

- a. Sur les bateaux à moteur, excepté les bateaux de plaisance et les bateaux de sport, au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement ou électriquement;

Art. 48 Comportement des bateaux qui doivent s'écarter d'autres bateaux

² Autant que possible:

- a. Les bateaux de plaisance et les bateaux de sport maintiennent aussi les distances indiquées au 1^{er} alinéa par rapport à des bateaux qui pêchent à la traîne et portent le signal visé à l'article 31, 2^e alinéa;

Art. 54 Utilisation de skis nautiques ou d'engins analogues

⁶ Le remorquage d'engins volants (cerfs-volants, parachutes ascensionnels et engins analogues) est interdit, de même que la traction par de tels engins.

Art. 55 Navigation par temps bouché

² Les bateaux sans radar ainsi que les bateaux de plaisance et les bateaux de sport qui disposent d'un radar réduiront leur vitesse en fonction de la diminution de la visibilité. Ils doivent s'arrêter si les circonstances l'exigent.

Art. 82 Conditions générales

⁴ Les détenteurs d'un permis de conduire de la catégorie B ou C doivent se faire examiner par un médecin de confiance tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 50 ans révolus, tous les trois ans entre l'âge de 51 ans et de 70 ans révolus et tous les deux ans à partir de cet âge.

Art. 83 Conditions particulières

⁴ Les dispositions de l'ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux sont applicables aux permis de conduire des entreprises de navigation soumises à la surveillance de la Confédération.

Art. 86 Généralités

³ Les titulaires de permis de conduire cantonaux de la catégorie B qui souhaitent en étendre la validité territoriale ne subiront qu'un examen théorique. Ce dernier sera limité aux connaissances des conditions locales de navigation et, le cas échéant, aux prescriptions de navigation dérogeant à la présente ordonnance.

^{3bis} S'agissant de l'ampleur des examens, les prescriptions de l'ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux et les dispositions d'exécution y relatives s'appliquent aux titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B d'une entreprise de navigation au bénéfice d'une concession fédérale.

Art. 90 Établissement des documents

¹ Les titulaires de permis de conduire suisses des catégories A, B, C et D peuvent obtenir sur demande, de l'autorité qui a délivré le permis national, un certificat international de capacité pour la conduite de bateaux de plaisance ou de bateaux de sport, établi conformément au modèle 1 de l'annexe 6. Ce certificat n'est pas valable en tant que permis sur les eaux suisses.

Art. 92 Généralités

Les bateaux qui doivent être pourvus de signes distinctifs ne peuvent être mis en service et ne peuvent stationner sur les eaux suisses qu'avec un permis de navigation.

Art. 94 Conditions et restrictions

³ L'autorité d'admission inscrit sur le permis de navigation l'interdiction de changement de détenteur lorsqu'on lui présente le formulaire dûment rempli, prescrit par l'office fédéral. Par ce formulaire, le détenteur peut déclarer qu'un changement de détenteur nécessite son accord ou celui de la personne mentionnée dans le formulaire. L'autorité d'admission conserve l'original du formulaire ou une copie pouvant être reproduite d'une autre manière aussi longtemps que l'inscription figure dans le permis de navigation.

Art. 95 Validité territoriale

² Il n'est cependant pas valable:

a. Sur le lac de Constance, le lac Inférieur et le Rhin jusqu'à Schaffhouse, pour les bateaux de plaisance, pour les bateaux de plaisance et les bateaux de sport à moteur utilisant un mélange de carburant et de lubrifiant et dont la puissance dépasse 7,4 kW.

Art. 96 Conditions d'octroi

⁵ Lorsque l'autorité d'admission est confrontée à un permis de navigation qui contient l'inscription visée à l'article 94, 3^e alinéa, elle refuse

- a. l'annulation du permis de navigation;
- b. l'établissement d'un permis de navigation au nom du nouveau détenteur;
- c. la radiation de l'inscription.

⁶ Le refus selon le 5^e alinéa est caduc lorsqu'il existe une approbation écrite de la ou des personnes mentionné(e)s dans le formulaire visé à l'article 94, 3^e alinéa ou un jugement exécutoire sur les conditions de propriété.

⁷ Si l'autorité d'admission doit retirer un permis de navigation qui comprend l'inscription visée à l'article 94, 3^e alinéa, elle le montre aux personnes mentionnées dans le formulaire.

Art. 97 Etablissement du permis

^{2bis} Pour les bateaux dont l'emplacement se trouve à l'étranger ou qui y sont utilisés exclusivement et dont le propriétaire ou le détenteur est domicilié en Suisse, le permis peut, sur demande du propriétaire ou du détenteur, être établi par le canton de domicile.

Art. 100 Inspection d'admission

¹ Chaque bateau doit passer avant l'établissement du premier permis de navigation une inspection officielle d'admission. L'inspection officielle d'admission a pour but d'établir si le bateau est conforme aux prescriptions relatives à la construction. Pour les bateaux à voile, il y a lieu de déterminer la surface vélique selon l'annexe 12.

² Lors de l'inspection officielle d'admission des bateaux de sport, on examinera selon le programme de l'annexe 32 si les dispositions des articles 18a, 19, 24, 25, 107, alinéas 1 et 2, 108, 109 et 121, alinéas 3 et 4 sont respectées.

³ Sont dispensés de l'inspection d'admission

a. les bateaux au bénéfice d'un certificat de type suisse qui sont:

- sans moteur;
- équipés d'un moteur d'une puissance propulsive de 15 kW au maximum (moteurs neufs ou expertisés depuis moins de trois ans);
- équipés d'un moteur d'une puissance propulsive de plus de 15 kW, lorsque sa marque et son type sont mentionnés sur le certificat de type

b. les bateaux de sport qui ont été examinés d'une autorité officielle selon le programme de l'annexe 32.

⁴ Pour les bateaux mentionnés au 3ème alinéa, il y a lieu d'établir le procès-verbal officiel de l'inspection d'admission. Le procès-verbal doit être conservé par l'autorité pendant 25 ans à partir d'établissement du premier permis de navigation.

⁵ Lorsqu'il s'agit de bateaux au bénéfice d'un certificat suisse d'expertise type et qui ne sont pas dispensés de l'inspection d'admission, on constate simplement s'ils correspondent aux prescriptions sur les émissions sonores d'exploitation selon l'article 109.

Art. 100a Délégation de l'inspection d'admission (nouveau)

¹ Sur demande, l'autorité peut déléguer l'établissement du procès-verbal d'admission officiel visé à l'annexe 33 à des personnes ou à des entreprises à condition que celles-ci soient détenteurs d'un permis de navigation collectif et qu'elles garantissent un travail irréprochable.

² La personne ou entreprise habilitée doit confirmer sur le procès-verbal d'admission officiel qu'elle a contrôlé les points selon le programme de contrôle des bateaux de sport et que les documents et procès-verbaux requis sont disponibles. L'autorité procède à des sondages. Elle peut retirer l'autorisation en cas de défauts graves ou répétés.

³ Les installations et dispositifs électriques des bateaux, à l'exception des bateaux de sport, sont soumis au contrôle de l'Inspection fédérale des installations électriques à courant fort.

⁴ Les installations de gaz liquides des bateaux, à l'exception des bateaux de sport,

seront contrôlés par des experts.

⁵ Une attestation des vérifications et des contrôles prévus aux 3^e et 4^e alinéas sera présentée à l'autorité.

Art. 105 Obligation d'avoir des signes distinctifs et une autorisation

² Une autorisation est nécessaire pour la mise en service ou le stationnement sur les eaux publiques de bateaux qui ont leur lieu de stationnement à l'étranger. Elle est accordée par le canton sur le territoire duquel le bateau étranger est stationné ou mis à l'eau pour la première fois après le passage de la frontière

Art. 106 Conditions et établissement de l'autorisation

¹ L'autorisation pour les bateaux ayant leur lieu de stationnement à l'étranger est accordée si:

- c. Le propriétaire ou détenteur peut présenter un permis de conduire national, un certificat international ou une carte internationale, valables pour la conduite de bateaux de plaisance ou de bateaux de sport.

Art. 107 Principe ⁴ Les articles 110 (charge), 111 (marques de construction), 112 (locaux d'habitation et de séjour), 113 (franc-bord), 114 (stabilité), 115 (coque: principe), 116 (hublots et raccordements à la coque), 117 (cloisons), 118 (sorties de secours), 119 (planchers et revêtements), 120 (installations et engins d'épuisement), 121, 1^{er} et 2^{ème} alinéas (machines, généralités), 122 (tuyaux d'échappement), 123 (installations pour le combustible), 124 (installations à air comprimé), 125 (installations électriques: prescriptions applicables), 126 (dispositions particulières), 127 (installations de gouverne), 128 (postes de timonerie) et 129 (installations à gaz liquéfié; prescriptions applicables) ne s'appliquent pas aux bateaux de sport au sens de l'art. 2, let. 1^{bis}. **Art. 121** Généralités

⁴ Les moteurs à combustion utilisés pour la propulsion des bateaux, ainsi que leurs systèmes d'échappement, doivent être construits et entretenus de manière à répondre aux prescriptions de l'ordonnance du 13 décembre 1993 sur les prescriptions relatives aux gaz d'échappement des moteurs de bateaux dans les eaux suisses

Art. 123 Installations pour le combustible

L'alinéa 3^{bis} est abrogé.

Art. 134 Engins de sauvetage

³ Pour les canots et radeaux de sauvetage, les prescriptions de l'ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux sont applicables. Les youyous ne sont pas admis comme canots de sauvetage.

⁶ La poussée hydrostatique des engins de sauvetage destinés aux enfants de moins de

12 ans n'est pas prescrite. Cependant, seuls les gilets de sauvetage avec col ou les cols de sauvetage appropriés peuvent être utilisés.

⁷ Sur les bateaux à voile, seuls les gilets et les cols de sauvetage sont admis comme engins individuels.

Art. 141 Engins de sauvetage

Abrogé

Art. 143a Stabilité des bateaux à marchandises (nouveau)

¹ La preuve, par calcul, d'une stabilité suffisante sera fournie pour les bateaux à marchandises qui transportent leur charge surtout sur le pont et pour les bateaux dont les caractéristiques de stabilité sont présumées défavorables.

² La preuve est considérée comme apportée lorsque l'angle d'inclinaison du bateau chargé prêt au départ ne dépasse pas 5 degrés compte tenu des charges extérieures mentionnées ci-après et que le côté du pont à l'endroit le plus bas ne plonge pas dans l'eau. La hauteur métacentrique du bateau chargé prêt au départ ne doit pas être inférieure à 1 m.

³ Il convient de prendre en compte l'influence que d'éventuelles nappes de liquides en surface peut avoir sur la stabilité.

⁴ Aucun essai d'inclinaison n'est nécessaire si la position du centre de gravité du bateau non chargé, prêt à partir peut être déterminée sur la base d'un calcul garantissant une précision suffisante.

⁵ Pour les moments d'inclinaison, il faut tabler simultanément au moins sur les hypothèses de charge ci-après:

- a. pression du vent latéral de 0,25 kN/m²;
- b. moment d'inclinaison résultant des forces centrifuges lors d'une manœuvre de giration

$$M_{K \text{ giration}} = \frac{c \times v^2 \times D}{L_{CWL}} \times \left[KG - \frac{T}{2} \right] \quad [kNm]$$

Signification des abréviations:

L_{CWL} longueur de la ligne de flottaison, en m;

c coefficient à fixer par le chantier naval ou l'exploitant du bateau, mais il ne doit pas être inférieur à 0,4;

v vitesse du bateau dans des eaux calmes et profondes, pour la puissance nominale du (des) moteur(s) en m/s;

T tirant d'eau du bateau en pleine charge, en m;

D déplacement du bateau en pleine charge, en t;

KG centre de gravité sur l'arête supérieure de la quille, en m

⁶ S'il faut s'attendre à ce que l'exploitation pratique du bateau fasse apparaître d'autres moments d'inclinaison, ceux-ci doivent aussi être pris en compte dans le calcul de l'angle d'inclinaison.

⁷ Si les conditions locales d'utilisation font apparaître d'assez fortes pressions du vent, l'autorité compétente peut prescrire des suppléments correspondants.

Art. 146 Coque du bateau

² Les bateaux doivent être dotés au moins d'une cloison d'abordage et de deux cloisons pour la salle des machines. Si la salle des machines se trouve à l'extrémité du bateau, la deuxième cloison n'est pas nécessaire.

³ Du point de l'intersection de l'étrave avec la ligne de flottaison en pleine charge, la cloison d'abordage doit comporter une distance de $\frac{1}{12}$ à $\frac{1}{8}$ de cette longueur au niveau de la ligne de flottaison. Si cette distance est plus petite, il faut prouver par un calcul que le bateau en pleine charge, prêt au départ reste à flot lorsque les deux compartiments placés le plus en avant sont envahis par l'eau. Cette preuve n'est pas nécessaire lorsque le bateau dispose de compartiments étanches sur chaque côté de la coque sur une distance de $\frac{1}{8}$ de la longueur sur la ligne de flottaison, mesurée à partir de l'intersection de l'étrave avec la ligne de flottaison en pleine charge. La largeur de chacun de ces compartiments, mesurée sur la ligne de flottaison en pleine charge, doit être au moins de $\frac{1}{5}$ e de la largeur de la coque à cet endroit.

⁴ La preuve de la flottabilité en cas d'envahissement est considérée comme apportée lorsque dans les phases de l'envahissement, y compris pendant la phase finale, le pont du bateau n'est pas immergés. Le cas échéant, il faut tenir compte des inclinaisons créées par d'éventuels envahissements asymétriques.

⁵ La cloison d'abordage doit être étanche et doit être construite d'un côté de la coque à l'autre. Elle doit être construite du fond de bateau jusqu'au pont et ne doit pas comporter de portes, de trous d'hommes ou d'ouvertures non étanches.

Art. 146a Ancre, chaîne de l'ancre (nouveau)

¹ Le nombre des ancres, leur poids, le diamètre de leur chaînes et leur longueur doivent répondre aux prescriptions d'une société de classification reconnue par l'Office fédéral des transports.

² L'autorité compétente peut autoriser une réduction du poids de l'ancre de proue de 50 pour cent au maximum ainsi que du diamètre des chaînes des bateaux naviguant sur des lacs lorsque le poids de l'ancre a été déterminé par une prescription qui table sur des eaux à courant. L'autorité compétente peut, dans ce contexte, exiger un allongement de la chaîne. Il n'est pas autorisé de cumuler les réductions de poids en utilisant des ancres à haut pouvoir de tenue.

³ L'extrémité de la chaîne de l'ancre doit être fixée solidement à la coque.

147 Installations d'épuisement

¹ Chaque compartiment étanche d'un bateau à marchandises ou d'un engin flottant doit pouvoir être épuisé. Cette remarque ne s'applique pas aux compartiments étanches qui sont habituellement fermés et imperméables à l'air.

² Il doit y avoir deux pompes à épuisement autoaspirantes indépendantes. Elle ne doivent pas être installées dans le même local et au moins l'une d'entre elles doit être actionnée par un moteur à combustion.

³ Chaque pompe à épuisement doit être utilisable pour chaque compartiment étanche.

⁴ Le volume d'épuisement minimal Q de la pompe doit être calculé selon la formule suivante:

$$Q = 0,1 \times d^2 \quad [l / \text{min}]$$

d doit être calculé selon la formule suivante:

$$d = 2 \times \sqrt{L \times (B + H) + 25} \quad [mm]$$

Signification des symboles:

L longueur maximale du bateau ou de l'engin flottant sans partie supplémentaire, en m;

B largeur du bateau ou de l'engin flottant sur couple, en m;

H hauteur latérale minimale du bateau ou de l'engin flottant, en m.

Art. 148 Bateaux servant au transport professionnel de personnes

¹ Les dispositions de l'ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux sont applicables à la construction et à l'équipement des bateaux à passagers.

² Les articles 107-117, 119-128 et 131-141 et les articles 22, 29-32, 34-36 et 38-39 de l'ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux sont applicables aux bateaux servant au transport professionnel de douze passagers au maximum.

46 Dispositions particulières pour les bateaux de sport (nouveau)

Art. 148g Mise sur le marché de bateaux de sport et d'éléments de construction (nouveau)

¹ Les nouveaux bateaux de sport, les bateaux ou les éléments inachevés ne peuvent être mis sur le marché que s'ils répondent aux exigences essentielles figurant à l'annexe I de la directive UE.

² En accord avec le Secrétariat d'Etat à l'économie, l'Office fédéral des transports (office fédéral) fixe les normes techniques qui sont propres à concrétiser les exigences fondamentales auxquelles doivent satisfaire les bateaux de sports ou les éléments de construction et il les fait publier dans la Feuille fédérale avec leurs titres et les organes de diffusion.

³ Lorsque des bateaux de sport ou des éléments de construction sont fabriqués selon les normes techniques visées au 2^e alinéa, on suppose que les exigences fondamentales sont remplies.

⁴ Lorsque ces normes ne sont pas appliquées ou ne le sont qu'en partie, la personne responsable de la mise sur le marché doit pouvoir prouver que les exigences fondamentales sont satisfaites d'une autre manière.

⁵ Pour prouver que les exigences essentielles sont remplies, la personne responsable de la mise sur le marché doit, dans un délai de dix années à compter de la fabrication, pouvoir fournir en temps utile la documentation technique visée à l'annexe 30. Lorsqu'il s'agit de fabrication en série, le délai de dix ans commence à courir dès la fabrication du dernier exemplaire.

⁶ La documentation ou les renseignements nécessaires pour l'évaluer doivent être présentés ou remis aux organes d'exécution dans une langue officielle de la Suisse ou en anglais. En cas de présentation en anglais, l'organe d'exécution peut exiger que la documentation soit traduite en tout ou partie dans une langue officielle de la Suisse.

Art. 148h Procédure d'appréciation de la conformité (nouveau)

Les procédures d'appréciation de la conformité sont régies par l'annexe 20.

Art. 148i Organes appelés à juger des contrôles et de la conformité (nouveau)

¹ Les organes appelés à juger des contrôles et de la conformité et qui doivent être consultés aux termes de l'annexe 20 doivent pour le domaine en question:

- a. être accrédités selon l'ordonnance du 17 juin 1996 sur l'accréditation et la désignation; ou
- b. être reconnus par la Suisse dans le cadre d'un accord international; ou
- c. être habilités d'une autre manière par le droit fédéral.

² Celui qui se réfère à la documentation d'un autre organe que ceux mentionnés au premier alinéa doit montrer de manière crédible que les procédures appliquées et la qualification de cet organe répondent aux exigences de la Suisse (art. 18, 2^eme alinéa de la loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les entraves techniques au commerce, LETC).

Art. 148j Déclaration de conformité (nouveau)

¹ Celui qui met sur le marché un nouveau bateau de sport ou un élément de construction doit joindre une déclaration de conformité au sens de l'annexe 31, d'où il

ressort que le bateau de sport répond aux exigences essentielles et qu'une procédure d'appréciation de la conformité selon l'article 148h a été effectuée.

² Celui qui met sur le marché un bateau inachevé doit uniquement joindre la déclaration visée à l'annexe 21.

³ La copie de la déclaration de conformité doit pouvoir être présentée pendant les dix années suivant la fabrication du bateau de sport. En cas de fabrication en série, ce délai commence à courir dès la fabrication du dernier exemplaire.

⁴ La déclaration visée à l'annexe 21 ou la déclaration de conformité selon l'annexe 31 doit être rédigée dans une langue officielle de la Suisse ou en anglais. En cas de présentation en anglais, l'organe d'exécution peut exiger qu'elle soit traduite en tout ou partie dans une langue officielle de la Suisse.

Art. 148k Contrôles supplémentaires (nouveau)

¹ Les autorités compétentes peuvent prescrire que les bateaux de sport et les bateaux inachevés mis sur le marché soient soumis à des contrôles supplémentaires même en dehors des délais fixés pour les contrôles périodiques prévus à l'article 101. Ces contrôles garantiront que les bateaux de sport mis sur le marché satisfont aux prescriptions. Des sondages seront effectués à cette fin et l'on donnera suite aux remarques justifiées qui laissent entendre qu'un bateau de sport ne répond pas aux prescriptions.

² Dans le cadre du contrôle supplémentaire, les autorités compétentes sont habilitées à exiger les documents et informations nécessaires pour prouver la conformité des bateaux de sport, à prélever des modèles, à ordonner des vérifications et à pénétrer dans les locaux commerciaux durant les heures normales d'ouverture.

³ Si la personne responsable de la mise sur le marché ne fournit pas les documents demandés dans le délai fixé par l'autorité compétente ou ne les fournit pas entièrement, l'autorité peut ordonner un contrôle du bateau de sport. La personne responsable de la mise sur le marché supporte les coûts.

⁴ Avant d'ordonner un contrôle, les autorités compétentes donnent l'occasion à la personne responsable de la mise sur le marché d'exprimer son opinion.

⁵ La procédure de constatation des bateaux de sport non conformes aux prescriptions est régie par les articles 19 et 20 de la loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les entraves techniques au commerce.

Art. 153 Assurance obligatoire

¹ Un bateau ne peut être mis en circulation ou stationné sur des eaux publiques avant qu'ait été conclue une assurance responsabilité civile. L'assurance doit aussi couvrir les dommages qui résultent des risques du stationnement d'un bateau dans des eaux publiques.

Art. 156 Attestation d'assurance

¹ L'attestation et les avis à donner par l'assureur en cas de suspension ou de cessation de l'assurance seront établis conformément aux modèles reproduits à l'annexe 9. Le département fixe dans cette annexe la forme et le contenu des formulaires d'annonce.

Art. 156a Déclaration de l'assureur (nouveau)

¹ L'assureur peut annoncer la suspension ou l'interruption de l'assurance au plus tard le jour où se termine la couverture d'assurance contractuelle. Si l'assureur est à l'origine de la suspension ou de l'interruption de l'assurance, il doit informer l'assuré de cette mesure et de ses conséquences.

² Dès réception de l'annonce, l'autorité retire immédiatement le permis de navigation et charge, le cas échéant, la police de procéder au retrait.

³ Le retrait du permis de navigation n'est pas nécessaire lorsque le détenteur du bateau remet un nouveau certificat d'assurance à l'autorité. Si aucun nouveau certificat d'assurance n'est apporté et que le permis de navigation n'est pas parvenu à l'autorité dans les 30 jours suivant l'expiration de la couverture d'assurance contractuelle, le retrait du permis est inscrit dans le système de recherche automatisé (RIPOL).

Art. 163 Dérogations

¹ L'autorité compétente peut autoriser des dérogations aux dispositions suivantes:

b. Article 54, 5^e et 6^e alinéas. Le remorquage simultané de plus de deux skieurs nautiques et celui d'engins volants peuvent être autorisés dans des secteurs déterminés pour des entraînements. Si l'existence d'une assurance responsabilité civile au sens de l'article 155, 5^e alinéa, peut être prouvée, cela vaut également pour le remorquage par des engins volants.

Art. 166 Dispositions transitoires

³ abrogé

⁶ abrogé

⁷ abrogé

¹¹ Les permis de navigation des bateaux de sport (anciennement bateaux de plaisance) octroyés avant le 1^{er} janvier 2001 restent valables à condition que les dispositions de l'article 153 concernant l'assurance obligatoire soient observées. Un nouveau permis doit être établi après les transformations et les rénovations qui touchent considérablement la sécurité. En ce qui concerne les transformations ou les rénovations, les bateaux de sport sont soumis aux dispositions du chapitre 46 .

¹² Les bateaux de sport mis pour la première fois sur le marché suisse avant le 1^{er} janvier 2001 ne doivent pas satisfaire aux exigences du chapitre 46 s'ils ne comprennent pas des défauts qui peuvent influencer négativement l'environnement, la

santé des utilisateurs ou d'autres personnes.

¹³ Les bateaux de sport qui sont en construction le 1^{er} janvier 2001 auprès d'un fabricant établi en Suisse sont exemptés des dispositions du chapitre 46. Ils doivent être enregistrés avant le 31 décembre 2000 auprès de l'Association suisse des constructeurs navals en indiquant le constructeur, le type du bateau et le numéro de construction. Lors de l'admission technique, il y a lieu de présenter une attestation prouvant que le bateau de sport a été annoncé dans les délais à l'Association suisse des constructeurs navals.

¹⁴ Les permis de navigation des bateaux servant au transport professionnel de douze passagers, octroyés avant le 1^{er} janvier 2001, restent en vigueur jusqu'au 31 décembre 2005 si les contrôles périodiques prescrits ne donnent pas lieu à des critiques et si les dispositions de l'article 153 sur l'assurance obligatoire sont remplies. A partir du 1^{er} janvier 2006, il y a lieu de délivrer de nouveaux permis de navigation. A cette occasion, les bateaux devront être soumis à une nouvelle admission technique. Les dispositions de l'article 148, 2^e alinéa, sont applicables.

¹⁵ L'article 143a s'applique à tous les bateaux à marchandises. Faute de preuve d'une stabilité suffisante, un tel document doit être présenté à l'autorité compétente jusqu'au 31 décembre 2003 au plus tard. Elle peut exiger des mesures pour l'amélioration de la stabilité. L'article 146, aliéna 2 à 5 et les articles 146a et 147 sont applicables aux bateaux à marchandises immatriculés pour la première fois en Suisse après le 1^{er} janvier 2001. Pour les bateaux à marchandises existants, ces articles ne sont applicables qu'au moment où les endroits concernés sont touchés par une transformation ou une rénovation.

II

Les présentes modifications entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2001.

..... 2000

Au nom du Conseil fédéral Suisse

Le président de la Confédération: Ogi

La chancelière de la Confédération: Huber-Hotz

Annexes

Annexe 2 Signalisation visuelle des bateaux

Le texte des images 2 et 3 doit être modifié:

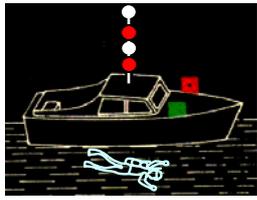
ad image 2

- bateaux de plaisance et bateaux de sport

ad image 3

- bateaux de plaisance et bateaux de sport

nouvelle image 28a



28a

- en cas de plongée à partir d'un plan d'eau pendant les heures nocturnes

sous le feu de mât, les feux doivent être rouge, blanc et rouge

Annexe 12 Détermination de la surface vélique (art. 100)

(Le texte de l'annexe est inchangé. Seule la référence à l'art. 100 est nouvelle)

Annexe 15 Equipement minimum

Insérer un nouveau chiffre 8

8. Bateaux servant au transport professionnel de douze passagers au maximum

- ancre avec corde ou chaîne selon les dispositions de l'article 18 de l'ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux et les dispositions d'exécution y relatives;
- cordages;
- pompe à épuisement selon les dispositions de l'article 31 de l'ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux et les dispositions d'exécution y relatives;
- gaffes;
- pavillon de détresse;
- klaxon ou corne;
- extincteurs selon les dispositions de l'article 39 de l'ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux et les dispositions d'exécution y relatives.

Annexe 18 Nombre de personnes admises à bord des bateaux de plaisance et des rafts

Corriger ou compléter la référence aux articles de l'ONI

Outre la référence à l'art. 138a, il faut encore attirer l'attention sur l'art. 148 f (rafts)

Annexe 20 Procédure d'évaluation de la conformité (nouvelle) (art. 148h)

Avant de mettre sur le marché un nouveau bateau de sport d'une catégorie visée à l'annexe I, point 1 de la directive UE, il faut soumettre le bateau à l'une des procédures indiquées ci-dessous.

1. Pour les catégories A et B:

1. pour les bateaux dont la coque a moins de 12 mètres de long: le contrôle interne de la fabrication complété par les essais visés à l'annexe 23;
2. pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres: l'examen de type visé à l'annexe 24 complété par la procédure visée à l'annexe 25 (conformité au type) ou par l'une des procédures visées aux annexes 24 et 26, 24 et 27, 28 ou 29;

2. Pour la catégorie C:

1. pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 12 mètres:
 - en cas de respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 et 3.3. de l'annexe 1 de la directive UE: le contrôle interne de la fabrication visé à l'annexe 22;
 - en cas de non-respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 et 3.3. de l'annexe 1 de la directive UE: le contrôle interne de la fabrication complété par les essais visés à l'annexe 23;
1. pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres: l'examen de type visé à l'annexe 24 complété par la procédure visée à l'annexe 25 (conformité au type) ou par la procédure visée aux annexes 24 et 26, 24 et 27, 28 ou 29.

1. Pour la catégorie D:

pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres: le contrôle interne de la fabrication visée à l'annexe 22.

2. Pour les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II de la directive UE une des procédures figurant aux annexes 24 et 25, 24 et 26, 24 et 27, 28 ou 29.

Annexe 21 Déclaration du constructeur ou de son mandataire établi en Suisse (nouvelle)

La déclaration du constructeur ou de son mandataire établi en Suisse selon l'article 148j alinéa 2, concernant un nouveau bateau de sport partiellement achevé, ou la déclaration de la personne responsable de la mise sur le marché d'un tel bateau doit comprendre les éléments suivants:

- le nom et l'adresse du constructeur;
- le nom et l'adresse du mandataire du constructeur établi en Suisse ou, s'il y a lieu, de la personne responsable de la mise sur le marché;
- une description du bateau partiellement achevé;
- une déclaration indiquant que le bateau partiellement achevé est destiné à être achevé par d'autres et est conforme aux exigences essentielles applicables à ce stade de la construction.

Annexe 22 Contrôle interne de la fabrication (nouvelle)

1. Le fabricant ou son mandataire établi en Suisse, qui remplit les obligations prévues au point 2, assure et déclare que les produits en question satisfont aux exigences de la directive qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi en Suisse établit par écrit une déclaration de conformité conforme à l'annexe 31.
2. Le fabricant établit la documentation technique décrite au point 3; le fabricant ou son mandataire tient cette documentation à la disposition des autorités nationales à des fins d'inspection pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

Lorsque ni le fabricant ni son mandataire ne sont établis en Suisse, cette obligation de tenir la documentation technique à disposition incombe à la personne responsable de la mise du produit sur le marché suisse.

3. La documentation technique doit permettre l'évaluation de la conformité du produit aux exigences de la directive. Elle devra couvrir, dans la mesure nécessaire à cette évaluation, la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit (voir annexe 30).
4. Le fabricant ou son mandataire conserve, avec la documentation technique, une copie de la déclaration de conformité.
5. Le fabricant prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure la conformité des produits manufacturés à la documentation technique visée au point 2 et aux exigences de la directive qui leur sont applicables.

Annexe 23 Contrôle interne de la fabrication complété par des essais (nouvelle)

Cette procédure correspond à celle qui est présentée à l'annexe 22 complété par les dispositions supplémentaires suivantes.

Sur un ou plusieurs bateaux représentatifs de la production du fabricant, il est effectué un ou plusieurs des essais suivants, des calculs équivalents ou des contrôles par le fabricant ou pour son mandataire établi en Suisse:

- essai de stabilité conformément au point 3.2 des exigences de sécurité essentielles de la directive UE;
- essai des caractéristiques de flottabilité conformément au point 3.3 des exigences de sécurité essentielles de la directive UE.

Ces essais, calculs ou contrôles sont effectués sous la responsabilité d'un organisme notifié choisi par le fabricant. Le fabricant appose, sous la responsabilité de l'organisme notifié, le numéro d'identification de ce dernier au cours du processus de fabrication.

Annexe 24 Examen de type (nouvelle)

1. Un organisme notifié constate et atteste qu'un exemplaire représentatif de la production considérée satisfait aux prescriptions du chapitre 46.
2. La demande d'examen est introduite par le fabricant ou par son mandataire établi en Suisse auprès d'un organisme notifié de son choix.

La demande comporte:

- le nom et l'adresse du fabricant, ainsi que le nom et l'adresse du mandataire si la demande est introduite par celui-ci;
- une déclaration écrite spécifiant que la même demande n'a pas été introduite auprès d'un autre organisme notifié;
- la documentation technique décrite au point 3.

Le demandeur met à la disposition de l'organisme notifié un exemplaire représentatif de la production en question, ci-après dénommé "type". L'organisme notifié peut demander d'autres exemplaires si le programme d'essais le requiert.

1. La documentation technique doit permettre l'évaluation de la conformité du produit aux exigences de la directive. Elle doit couvrir, dans la mesure nécessaire à cette évaluation, la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit (cf. annexe 30).
2. L'organisme notifié:
 1. examine la documentation technique, vérifie si le type a été fabriqué en conformité avec celle-ci et relève les éléments qui ont été conçus conformément aux dispositions applicables des normes désignées comme applicables selon l'article 148g alinéa 2, ainsi que les éléments dont la conception ne s'appuie pas sur ces normes;
 2. effectue ou fait effectuer les contrôles appropriés et les essais nécessaires pour vérifier si les solutions adoptées par le fabricant satisfont aux exigences essentielles de la directive lorsque les normes désignées comme applicables selon l'article 148g alinéa 2 n'ont pas été appliquées;
 3. effectue ou fait effectuer les contrôles appropriés et les essais nécessaires pour vérifier si, au cas où le fabricant aurait choisi d'appliquer

les normes entrant en ligne de compte, celles-ci ont été réellement appliquées;

4. convient avec le demandeur de l'endroit où les contrôles et les essais nécessaires seront effectués.
3. Lorsque le type satisfait aux dispositions de la directive, l'organisme notifié délivre une attestation d'examen de type au demandeur. L'attestation comporte le nom et l'adresse du fabricant, les conclusions du contrôle, les conditions de validité du certificat et les données nécessaires à l'identification du type approuvé.

Une liste des parties significatives de la documentation technique est annexée à l'attestation et une copie conservée par l'organisme notifié.

S'il refuse de délivrer une attestation de type au fabricant, l'organisme notifié motive d'une façon détaillée ce refus.

4. Le demandeur informe l'organisme notifié qui détient la documentation technique relative à l'attestation de type de toutes les modifications au produit approuvé qui doivent recevoir une nouvelle approbation lorsque ces modifications peuvent remettre en cause la conformité aux exigences essentielles ou aux conditions d'utilisation prévues du produit. Cette nouvelle approbation est délivrée sous la forme d'un complément à l'attestation initiale d'examen de type.
5. Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations utiles concernant les attestations d'examen de type et les compléments délivrés et retirés.
6. Les autres organismes notifiés peuvent obtenir une copie des attestations d'examen de type et/ou de leurs compléments. Les annexes des attestations sont tenues à la disposition des autres organismes notifiés.
7. Le fabricant ou son mandataire établi en Suisse conserve avec la documentation technique une copie des attestations d'examen de type et de leurs compléments pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

Lorsque ni le fabricant ni son mandataire ne sont établis en Suisse, cette obligation de tenir la documentation technique à disposition incombe à la personne responsable de la mise du produit sur le marché suisse.

Annexe 25 Conformité au type (nouvelle)

1. Le fabricant ou son mandataire établi en Suisse assure et déclare que les produits en question sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen de type et satisfont aux exigences de la directive qui leur sont applicables. Le fabricant établit une déclaration écrite de conformité. (cf. annexe 31).
2. Le fabricant prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure la conformité des produits fabriqués au type décrit dans l'attestation d'examen de type et aux exigences de la directive qui leur sont applicables.

3. Le fabricant ou son mandataire établi en Suisse conserve une copie de la déclaration de conformité pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

Lorsque ni le fabricant ni son mandataire ne sont établis en Suisse, cette obligation de tenir la documentation technique à disposition incombe à la personne responsable de la mise du produit sur le marché suisse (cf. annexe 30).

Annexe 26 Assurance de la qualité de la production (nouvelle)

1. Le fabricant qui remplit les obligations prévues au point 2 assure et déclare que les produits visés sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen de type et répondent aux exigences de la directive qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi en Suisse établit une déclaration écrite de conformité (annexe 31). Celle-ci est accompagnée du symbole d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.
2. Le fabricant doit appliquer un système approuvé de qualité de la production, effectuer une inspection et des essais de produits finis prévus au point 3 et est soumis à la surveillance visée au point 4.

3. Système de qualité

3.1 Le fabricant introduit une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié de son choix pour les produits concernés.

Cette demande comprend:

- toutes les informations pertinentes pour la catégorie de produits envisagés;
- la documentation relative au système de qualité;
- le cas échéant, la documentation technique relative au type approuvé (cf. annexe 30) et une copie de l'attestation d'examen de type.

3.2 Le système de qualité doit garantir la conformité des produits au type décrit dans l'attestation d'examen de type et aux exigences de la directive qui leur sont applicables.

Tous les éléments, exigences et dispositions adoptés par le fabricant doivent être réunis de manière systématique et ordonnée dans une documentation sous la forme de mesures, de procédures et d'instruction écrites. Cette documentation relative au système de qualité doit permettre une interprétation uniforme des programmes, des plans des manuels et des dossiers de qualité.

Elle comprend en particulier une description adéquate:

- des objectifs de qualité, de l'organigramme, des responsabilités des cadres et de leurs pouvoirs en ce qui concerne la qualité des produits;
- des procédés de fabrication, des techniques de contrôle et de l'assurance de la qualité et des techniques et actions systématiques qui seront appliquées;

- des examens et des essais qui seront effectués avant, pendant et après la fabrication, avec indication de la fréquence à laquelle ils auront lieu;
- des dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.;
- des moyens de surveillance permettant de contrôler l'obtention de la qualité requise des produits et le fonctionnement efficace du système de qualité.

3.3 L'organisme notifié évalue le système de qualité pour déterminer s'il satisfait aux exigences visées au point 3.2. Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent œuvre la norme harmonisée correspondante.

L'équipe d'auditeurs comportera au moins un membre expérimenté dans l'évaluation de la technologie du produit concerné. La procédure d'évaluation comporte une visite d'inspection dans les installations du fabricant.

La décision est notifiée au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

3.4 Le fabricant s'engage à remplir les obligations découlant du système de qualité tel qu'il est approuvé et à le maintenir de sorte qu'il demeure adéquat et efficace.

Le fabricant ou son mandataire établi en Suisse informe l'organisme notifié qui a approuvé le système de qualité de toute adaptation envisagée du système de qualité.

L'organisme notifié évalue les changements proposés et décide si le système modifié de qualité continuera à répondre aux exigences visées au point 3.2 ou s'il y a lieu de procéder à une nouvelle évaluation.

Il notifie sa décision au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

1. Surveillance sous la responsabilité de l'organisme notifié

4.1 Le but de la surveillance est d'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations découlant du système approuvé de qualité.

2. Le fabricant accorde à l'organisme notifié l'accès, à des fins d'inspection, aux lieux de fabrication, d'inspection, d'essais et de stockage et lui fournit toutes les informations nécessaires, et notamment:

- la documentation relative au système de qualité;
- les dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.
 2. L'organisme notifié effectue périodiquement des audits afin de s'assurer que le fabricant maintient et applique le système de qualité; il fournit un rapport d'audit au fabricant.
 3. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées chez le

fabricant. A l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité, si nécessaire. Il fournit au fabricant un rapport de la visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai.

1. Le fabricant tient à la disposition des autorités nationales pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit:
 - la documentation visée au point 3.1 deuxième tiret;
 - les adaptations visées au point 3.4 deuxième alinéa;
 - les décisions et rapports de l'organisme notifié visés au point 3.4 dernier alinéa et aux points 4.3 et 4.4.
1. Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de systèmes de qualité délivrées et retirées.

Annexe 27 Vérification sur produits (nouvelle)

1. Cette annexe décrit la procédure par laquelle le fabricant ou son mandataire établi en Suisse assure et déclare que les produits qui ont été soumis aux dispositions du point 3 sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen de type et remplissent les exigences de la directive qui s'y appliquent.
2. Le fabricant prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure la conformité des produits au type décrit dans l'attestation d'examen de type et aux exigences de la directive qui s'y appliquent. Le fabricant ou son mandataire établi en Suisse établit une déclaration de conformité (annexe 31).
3. L'organisme notifié effectue les examens et essais appropriés, afin de vérifier la conformité du produit aux exigences de la directive, soit par contrôle et essai de chaque produit comme spécifié au point 4, soit par contrôle et essai des produits sur une base statistique comme spécifié au point 5, au choix du fabricant.
 - 3a. Le fabricant ou son mandataire conserve une copie de la déclaration de conformité pendant une période d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.
4. Vérification par contrôle et essai de chaque produit
 1. Tous les produits sont examinés individuellement et des essais appropriés, définis dans la ou les normes désignées comme applicables selon l'article 148g alinéa 2, ou des essais équivalents sont effectués afin de vérifier leur conformité au type décrit dans l'attestation d'examen de type et aux exigences applicables de la directive.
 2. L'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur chaque produit approuvé et établit une attestation écrite de conformité

relative aux essais effectués.

3. Le fabricant ou son mandataire établi en Suisse est en mesure de présenter sur demande les attestations de conformité de l'organisme notifié.

5. Vérification statistique

1. Le fabricant présente ses produits sous la forme de lots homogènes et prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure l'homogénéité de chaque lot produit.
2. Tous les produits sont disponibles à des fins de vérification sous la forme de lots homogènes. Un échantillon est prélevé au hasard sur chaque lot. Les produits constituant un échantillon sont examinés individuellement, et des essais appropriés, définis dans la ou les normes désignées comme applicables selon l'article 148g alinéa 2, ou des essais équivalents sont effectués pour vérifier leur conformité aux exigences applicables de la directive et pour déterminer l'acceptation ou le rejet du lot.

3. La procédure statistique utilise les éléments suivants:

- la méthode statistique à appliquer;
- le plan d'échantillon avec ses caractéristiques opérationnelles.

1. Pour les lots acceptés, l'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur chaque produit et établit une attestation écrite de conformité relative aux essais effectués. Tous les produits du lot peuvent être mis sur le marché, à l'exception des produits de l'échantillon dont on a constaté qu'ils n'étaient pas conformes.

Si un lot est rejeté, l'organisme notifié compétent prend les mesures appropriées pour empêcher la mise sur le marché de ce lot. En cas de rejet fréquent de lots, l'organisme notifié peut suspendre la vérification statistique.

Le fabricant peut apposer, sous la responsabilité de l'organisme notifié, le numéro d'identification de ce dernier au cours du processus de fabrication.

2. Le fabricant ou son mandataire établi en Suisse doit être en mesure de présenter sur demande les attestations de conformité de l'organisme notifié.

Annexe 28 Vérification à l'unité (nouvelle)

1. Cette annexe décrit la procédure par laquelle le fabricant assure et déclare que le produit considéré qui a obtenu l'attestation visée au point 2 est conforme aux exigences du chapitre 46. Le fabricant ou son mandataire établi en Suisse établit une déclaration de conformité (cf. annexe 31).
2. L'organisme notifié examine le produit et effectue les essais appropriés, définis

dans la ou les normes désignées comme applicables selon l'article 148g alinéa 2, ou des essais équivalents pour vérifier sa conformité aux exigences applicables de la directive.

L'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur le produit approuvé et établit une attestation de conformité relative aux essais effectués.

3. La documentation technique a pour but de permettre l'évaluation de la conformité aux exigences de la directive ainsi que la compréhension de la conception, de la fabrication et du fonctionnement du produit (cf. annexe 30).

Annexe 29 Assurance qualité complète (nouvelle)

1. Cette annexe décrit la procédure par laquelle le fabricant qui remplit les obligations du point 2 assure et déclare que les produits considérés satisfont aux exigences de la directive qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi en Suisse rédige une déclaration écrite de conformité (cf. annexe 31). Cette déclaration est accompagnée du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.

2. Le fabricant met en œuvre un système de qualité approuvé pour la conception, la fabrication, l'inspection finale des produits et les essais, comme spécifié au point 3, et est soumis à la surveillance visée au point 4.

3. Système qualité

1. Le fabricant soumet une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié.

La demande comprend:

- toutes les informations appropriées pour la catégorie de produits envisagée;
- la documentation sur le système de qualité.

1. Le système de qualité doit assurer la conformité des produits aux exigences de la directive qui leur sont applicables.

Tous les éléments, exigences et dispositions adoptés par le fabricant doivent figurer dans une documentation tenue de manière systématique et rationnelle sous la forme de mesures, de procédures et d'instructions écrites. Cette documentation sur le système de qualité permet une interprétation uniforme des mesures de procédure et de qualité telles que programmes, plans, manuels et dossiers de qualité.

Elle comprend en particulier une description adéquate:

- des objectifs de qualité, de l'organigramme, des responsabilités des cadres et de leurs pouvoirs en matière de qualité de la conception et de la qualité des produits;
- des spécifications techniques de conception, y compris les normes qui seront

appliquées et, lorsque les normes désignées comme applicables selon l'article 148g alinéa 2 ne sont pas appliquées entièrement, des moyens qui seront utilisés pour que les exigences essentielles de la directive qui s'appliquent aux produits soient respectées;

- des techniques de contrôle et de vérification de la conception, des procédés et des actions systématiques qui seront utilisés lors de la conception des produits en ce qui concerne la catégorie de produits couverts;
- des techniques correspondantes de fabrication, de contrôle de la qualité et d'assurance de la qualité, des procédés et des actions systématiques qui seront utilisés;
- des contrôles et des essais qui seront effectués avant, pendant et après la fabrication et de la fréquence à laquelle ils auront lieu;
- des dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.;
- des moyens permettant de vérifier la réalisation de la qualité voulue en matière de conception et de produit, ainsi que le fonctionnement efficace du système de qualité.

1. L'organisme notifié évalue le système de qualité pour déterminer s'il répond aux exigences visées au point 3.2. Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en œuvre la norme harmonisée correspondante (EN 29001).

L'équipe d'auditeurs comprend au moins un membre ayant acquis, en tant qu'assesseur, l'expérience de la technologie concernée. La procédure d'évaluation comprend une visite dans les locaux du fabricant.

La décision est notifiée au fabricant. Elle contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

2. Le fabricant s'engage à remplir les obligations découlant du système de qualité tel qu'il est approuvé et à le maintenir de sorte qu'il demeure adéquat et efficace.

Le fabricant ou son mandataire établi en Suisse informe l'organisme notifié qui a approuvé le système de qualité de tout projet d'adaptation du système de qualité.

L'organisme notifié évalue les modifications proposées et décide si le système de qualité modifié répondra encore aux exigences visées au point 3.2 ou si une réévaluation est nécessaire.

Il notifie sa décision au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

1. Surveillance sous la responsabilité de l'organisme notifié

1. Le but de la surveillance est de s'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations qui découlent du système de qualité approuvé.

2. Le fabricant autorise l'organisme notifié à accéder, à des fins d'inspection, aux lieux de conception, de fabrication, d'inspection et d'essais et de stockage et lui fournit toute l'information nécessaire, en particulier:
 - la documentation sur le système de qualité;
 - les dossiers de qualité prévus dans la partie du système de qualité consacrée à la conception, tels que résultats des analyses, des calculs, des essais, etc.;
 - les dossiers de qualité prévus par la partie du système de qualité consacrée à la fabrication, tels que les rapports d'inspection et les données d'essais, les données d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.
1. L'organisme notifié procède périodiquement à des audits afin de s'assurer que le fabricant maintient et applique le système de qualité et fournit un rapport d'audit au fabricant.
2. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées chez le fabricant. A l'occasion de telles visites, l'organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité si nécessaire. Il fournit au fabricant un rapport de la visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai au fabricant.
1. Le fabricant tient à la disposition des autorités nationales pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit:
 - la documentation visée au point 3.1 deuxième alinéa, deuxième tiret;
 - les adaptations visées au point 3.4, deuxième alinéa;
 - les décisions et rapports de l'organisme notifié visés au point 3.4 dernier alinéa et aux points 4.3 et 4.4.
6. Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de système de qualité délivrées et retirées.

Annexe 30 Documentation technique fournie par le constructeur ou le fabricant (nouvelle)

La documentation technique visée aux annexes 22, 24, 25, 26 et 28 doit indiquer quels sont les moyens employés par le fabricant ou le constructeur pour garantir que les éléments ou les bateaux satisfont aux exigences essentielles qui leur sont applicables, ou comporter toutes les données utiles à cet égard.

La documentation doit permettre de comprendre la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit et d'en évaluer la conformité aux exigences du chapitre 46.

La documentation contient, dans la mesure nécessaire à l'évaluation:

- une description générale du produit;

- des dessins de la conception et de la fabrication ainsi que des schémas des composants, sous-ensembles, circuits, etc.;
- les descriptions et explications nécessaires pour comprendre lesdits dessins et schémas ainsi que le fonctionnement du produit;
- une liste des normes désignées comme applicables selon l'article 148g alinéa 2, appliquées entièrement ou en partie, et une description des solutions adoptées pour satisfaire aux exigences essentielles de la directive lorsque les normes désignées comme applicables selon l'article 148g alinéa 2 n'ont pas été appliquées;
- les résultats des calculs de conception, des contrôles, etc.;
- les procès-verbaux d'essais ou les calculs, concernant notamment la stabilité selon le point 3.2 de l'annexe I de la directive UE, ainsi que les exigences essentielles et de flottabilité selon le point 3.3 de ladite annexe.

Annexe 31 Déclaration écrite de conformité (nouvelle)

1. La déclaration écrite de conformité aux dispositions du chapitre 46 doit accompagner:

- le bateau de sport et être jointe au manuel du propriétaire;
- les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II de la directive UE.

2. La déclaration écrite de conformité doit comprendre les éléments suivants:

- nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi en Suisse;
- description du bateau de sport ou de l'élément de construction;
- références aux normes harmonisées pertinentes utilisées ou références aux spécifications par rapport auxquelles la conformité est déclarée;
- le cas échéant, référence de l'attestation de type délivrée par un organisme notifié ou accrédité en vertu de l'art. 148i;
- le cas échéant, nom et adresse de l'organisme notifié;
- identification du signataire ayant reçu pouvoir pour engager le fabricant ou son mandataire établi en Suisse;
- pour les éléments de construction, une déclaration spécifiant qu'ils sont conformes aux exigences essentielles.

Annexe 32 Programme de contrôle des bateaux de sport (nouvelle) (art. 100)

A part les exigences essentielles figurant à l'annexe 1 de la directive UE, les bateaux de sport doivent être inspectés selon le programme suivant afin de vérifier si les exigences de l'article 107 sont remplies:

- a. Procès-verbal du contrôle technique

Le procès-verbal précité porte sur la vérification des feux (art. 18a, 19, 24, 25), les installations sanitaires (art. 108, 1^{er} al.) et la salle des moteurs (art. 108, 2^e al.).

b. Procès-verbal de mesure des voiles

Ce procès-verbal détermine le mesurage de la surface véliques selon l'annexe 12; il comprend éventuellement des constatations sur l'équipement minimum selon l'article 163, alinéa 2.

c. Procès-verbal de mesure des émissions sonores d'exploitation

Ce procès-verbal confirme le mesurage des émissions sonores d'exploitation des bateaux motorisés selon l'article 109 et l'annexe 10.

Les procès-verbaux de contrôle doivent être rédigés dans l'une des trois langues officielles de la Suisse; ils sont publiés par l'Association des services cantonaux de la navigation.

Annexe 33 Procès-verbal officiel relatif à l'inspection d'admission (art. 100, al. 4)

¹ Le procès-verbal officiel relatif à l'inspection d'admission doit être établi dans l'une des langues officielles de la Suisse et doit comporter au moins les données suivantes:

- le nom du constructeur;
- le type du bateau;
- le no. de fabrication (HIN);
- l'indication du genre de navigation;
- attestation du contrôle technique y compris le no. du certificat de type et la date du contrôle;
- attestation du mesurage de la surface vélique y compris le no. du certificat de type et la date du mesurage;
- attestation du mesurage des émissions sonores d'exploitation y compris le no. du certificat de type et la date du mesurage;
- attestation de l'intégralité des documents selon chiffre 1 du procès-verbal du contrôle technique;
- attestation de conformité du bateau inspecté;
- attestation certifiant la réalisation du contrôle de fonctionnement;
- lieu et date de l'établissement du procès-verbal officiel relatif à l'inspection d'admission;
- nom et adresse de la personne ou de l'entreprise autorisée à effectuer l'inspection d'admission.

² Le procès-verbal officiel de l'inspection d'admission est édité par l'Association des service cantonaux de la navigation.

³ L'éditeur a toute latitude quant à la présentation formelle du procès-verbal relatif à l'inspection d'admission. Ce procès-verbal doit cependant contenir les indications mentionnées au 1^{er} alinéa.

Annexe 3

3003 Berne, le 27 janvier 2000

Ordonnance

sur l'expertise des types de bateaux

Modification du 2000

Le Conseil fédéral suisse

arrête:

I

L'ordonnance du 23 janvier 1985 sur l'expertise des types de bateaux est modifiée comme il suit:

Art. 1 Principe

³ Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) peut déclarer l'expertise obligatoire pour des pièces détachées et des objets d'équipement.

Art. 2 Bateaux refusés

Les bateaux refusés lors de l'expertise ne peuvent pas être immatriculés en Suisse tant qu'ils présentent les caractéristiques contestées. Le refus et les motifs sont notifiés par écrit à celui qui a demandé l'expertise (art. 4).

Art. 3 Compétence

² L'association définit dans un règlement l'organisation de l'organe d'homologation. Celui-ci doit être approuvé par l'Office fédéral des transports.

³ L'organe de contrôle prend toutes les décisions quant à la construction et à l'équipement; en particulier il fixe les charges à respecter. Les décisions ont force obligatoire pour les autorités cantonales d'admission.

Art. 4 Demande d'expertise

Les fabricants, représentants et importateurs peuvent présenter une demande d'expertise. Ils utilisent à cet effet la formule ad hoc à laquelle ils joignent tous les documents demandés par l'organe d'homologation. Ils sont tenus de fournir tous les renseignements supplémentaires demandés par celui-ci.

Art. 5 Exécution

¹ L'organe d'homologation désigne l'emplacement où a lieu l'expertise. Celle-ci peut aussi être exécutée chez celui qui a annoncé le bateau, à condition qu'il dispose des installations appropriées, permettant un contrôle irréprochable.

Art. 10 Plaquette

Abrogé

Art. 11 Emoluments

¹ L'organe d'homologation perçoit des émoluments pour l'expertise et les autres actes administratifs auxquels il procède. Le DETEC fixe le tarif des émoluments.

Art. 12 Contrôle

L'organe d'homologation peut, de sa propre initiative ou à la demande des autorités cantonales d'admission, procéder à des contrôles dans le but de vérifier si les bateaux sont conformes aux certificats de type.

II

La présente modification entre en vigueur le 1^{er} janvier 2001.

..... 2000 Au nom du Conseil fédéral suisse

Le président de la Confédération: Ogi

La chancelière de la Confédération: Huber-Hotz