



Mai 2019

**Révision partielle de l'ordonnance
sur la navigation dans les eaux suisses
(ordonnance sur la navigation intérieure, ONI)¹**

Rapport explicatif: commentaire des dispositions

¹ RS 747.201.1



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

1. Contexte

Le 17 mars 2017, le Parlement a adopté la modification de la loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure (LNI)². La révision partielle de l'ONI concrétise à présent dans l'ordonnance les points nécessaires à l'application de la loi.

Les principaux changements, qui ont déjà fait l'objet d'une consultation lors de la révision de la LNI, concernent les sujets suivants:

- L'examen en fonction des risques des bateaux à passagers nouveaux ou à transformer dans le cadre de la procédure d'admission;
- L'introduction de l'éthylotest probant.

2. Commentaires des dispositions

Art. 2, al. 1, let. a, ch. 21, Définitions

La raison de cette modification de définition est que les bateaux à pagaies (canoës, kayaks, canoës canadiens, embarcations pliantes etc.) ne peuvent pas être motorisés conformément à l'art. 121, al. 5. Cette interdiction de la motorisation doit être levée par une redéfinition du terme. L'énumération correspondante dans l'actuelle définition du terme «bateau à pagaies» à l'art. 2, al. 1, let. a, ch. 21, est supprimée. Ainsi, un canoë sans moteur peut par exemple toujours être considéré comme un bateau à pagaies. Si le canoë est propulsé par un moteur, il est considéré comme un «bateau motorisé» selon l'art. 2, al. 1, let. a, ch. 2.

La directive 2013/53/UE³ relative aux bateaux de plaisance exclut, à l'art. 2, par. 2, let. a, point ii, seulement les canoës et les kayaks non motorisés du champ d'application de la directive mais pas les canoës et les kayaks motorisés d'une longueur comprise entre 2,50 et 24 m⁴. Ainsi, les canoës et les kayaks motorisés sont donc globalement considérés comme des bateaux de sport (art. 2, al. 1, let. a, ch. 15, ONI).

Art. 2, al. 1, let. b, ch. 8, Définitions

L'actuelle définition de la puissance propulsive était basée sur le ch. 2.10 de l'ordonnance du 13 décembre 1993 sur les prescriptions relatives aux gaz d'échappement des moteurs de bateaux dans les

² RS 747.201

³ Directive n° 2013/53/UE du Parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive n° 94/25/CE, JO L 354/90 du 28.12.2013

⁴ Il n'existe pas, dans la pratique, de canoës ni de kayaks dont la longueur n'entre pas dans le champ d'application de la directive 2013/53/UE.



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

eaux suisses (OEMB). Etant donné que l'OEMB a été remplacée par l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les moteurs de bateaux (OMBat)⁵, l'art. 2, al. 1, let. b, ch. 8 doit être adapté.

Art. 2, al. 1, let. d, ch. 10, Définitions

Les conductrices, les conducteurs ou les personnes faisant partie de l'équipage prescrit⁶ ou qui exercent une activité nautique ou effectuent un service nautique à bord (par exemple la conduite d'un bateau sur ordre du conducteur ou l'amarrage du bateau à un débarcadère) sont désormais définis comme «*personnes participant à la conduite d'un bateau*».

Art. 16, al. 2^{bis}, Règle d'exemption de l'obligation d'apposer des signes distinctifs

La plupart des «petits canots pneumatiques» utilisés pour la navigation de plaisance, pendant les mois d'été sur les rivières (par exemple sur l'Aar, la Limmat ou la Reuss), devraient être marqués, c'est-à-dire immatriculés, conformément aux dispositions actuelles de l'article 16. Dans la pratique, très peu de bateaux sont cependant munis de tels signes et les propriétaires ou les détenteurs ignorent en outre l'existence de cette obligation. Au quotidien finalement, il est pratiquement impossible de contrôler ou de faire respecter l'obligation d'apposer des signes distinctifs. À la demande des cantons, l'OFT a stipulé des exemptions à ladite obligation en 2016. C'est pourquoi ces dispositions doivent maintenant être reprises à l'art. 16, al. 2^{bis}.

Art. 30, al. 1, Bateaux des services d'intervention

Dans l'obscurité et lors de grandes manifestations, les bateaux des services d'intervention peuvent à peine être distingués d'autres navires (privés). Cela complique les opérations importantes (par ex. ouvrir la route aux grands bateaux en service régulier/bateaux à passagers, contrôler les zones interdites). Pour cette raison, il convient désormais de supprimer la restriction selon laquelle les feux clignotants bleus ne peuvent être utilisés que «lors d'interventions urgentes». Cela permet d'offrir une visibilité générale des services d'intervention dans l'obscurité.

À l'avenir, il appartient à la direction de l'intervention de décider, suivant l'évaluation de la situation et le but de l'opération, s'il faut utiliser ou non les feux clignotants bleus.

Les bateaux des pompiers, du service de lutte contre les accidents avec les hydrocarbures ou des services de sauvetage et de secours sont désormais habilités à utiliser des feux clignotants bleus. Cela requiert cependant une autorisation correspondante de l'autorité compétente⁷. Là aussi, la restriction

⁵ RS 747.201.3

⁶ La composition de certains équipages est prescrite, par ex. sur les bateaux à passagers ou sur les bateaux à marchandises.

⁷ Si un canton ne souhaite pas que des feux clignotants bleus soient utilisés par des services de secours, il faut établir une pratique cantonale (restrictive) correspondante en matière d'autorisations.



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

selon laquelle les feux clignotants bleus ne peuvent être utilisés que «lors d'interventions urgentes» doit être supprimée.

Art. 40, al. 2, Signal d'avis de tempête

Cet article définit la vitesse du vent à partir de laquelle un signal d'avis de tempête est émis. L'actuelle conversion de la valeur de 33 nœuds était fautive: la conversion donne environ 61 km/h au lieu de 60 km/h.

Art. 40a, Incapacité de conduire

Al. 1

En raison de l'introduction de l'éthylotest probant, en plus des valeurs-limites précédentes, le taux d'alcool dans l'air expirée de 0,25 mg ou plus par litre d'air expiré sera introduit comme nouvelle valeur-limite (par analogie à la réglementation en vigueur sur la circulation routière). L'actuelle let. b devient la let. c moyennant un petit ajustement rédactionnel (renvoi à la let. a).

Al. 2

L'actuel al. 2 est déplacé vers l'art. 40a^{bis}, al. 1. Désormais, cette alinéa complète la détermination de «l'état d'ébriété qualifié» par la valeur de 0,4 mg/l ou plus par litre d'air expiré (alignement sur la valeur de la réglementation routière).

Al. 3

L'al. 3 définit les valeurs de mesure admissibles permettant de considérer comme avérée une incapacité de conduire due à des stupéfiants.

Al. 4

L'al. 4 prévoit que l'incapacité de conduire n'est pas considérée comme avérée par la seule détection de ces substances pour les personnes qui peuvent prouver qu'elles consomment une ou plusieurs substances énumérées à l'al. 3 (stupéfiants) sur ordonnance médicale.

Al. 5

La base juridique de cette disposition a été créée en mars 2017 par la révision partielle de la LNI mentionnée ci-dessus (cf. art. 24b, al. 7, let. d LNI). Par conséquent, l'al. 5 accorde un allègement des valeurs-limites fixées aux al. 1 à 4, déterminant l'incapacité de conduire des conducteurs de petites embarcations non motorisées. L'allègement s'applique également aux éventuelles personnes participant à la conduite d'une embarcation. Par analogie à l'exemption de l'obligation d'apposer des signes distinctifs, (art. 16, al. 2, let. b à d), sont considérés comme petite embarcations: les bateaux de moins de 2,50 m ainsi que les engins de plage et assimilés, les bateaux à pagaies, les bateaux de compétition à l'aviron, les planches à voile et les kitesurfs ainsi que les «petits canots pneumatiques» non motorisés



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

(art. 16, al. 2^{bis}) jusqu'à une longueur de coque de 4 m, s'ils satisfont à certaines caractéristiques techniques. Cela se justifie par le fait que ces embarcations présentent moins de risques et qu'une éventuelle consommation d'alcool n'augmente pas considérablement leur potentiel de risque.

Art. 40a^{bis}, Conduite sous l'influence de l'alcool

Al. 1

La présente disposition provient majoritairement de l'actuel art. 40a, al. 2. La disposition relative au taux d'alcool dans l'air expiré est nouvelle.

Al. 2, let. a

Pour les sapeurs-pompiers de milice qui doivent effectuer des courses de service urgentes, la limite d'alcool normale de 0,25 mg/l ou de 0,50 ‰⁸ s'applique. Toutefois, l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool reste valable pour la conduite lors d'exercices.

Al. 2, let. b

Désormais, les membres des corps de pompiers professionnels, de la police, des douanes, de la protection civile, du secourisme ou les personnes agissant pour le compte de ces organisations seront soumis à la limite d'alcoolémie normale de 0,25 mg/l ou de 0,50 ‰⁹ s'ils effectuent des courses de service urgentes alors qu'ils ne sont ni en service régulier ni en service de piquet au moment de l'intervention.

Art. 40b^{bis}, Contrôle de l'alcool dans l'air expiré

Cet article introduit une distinction des termes éthylotest (appareil de test) et éthylomètre (appareil de mesure) pour une meilleure vue d'ensemble dans les articles suivants. Si une mesure est effectuée au moyen d'un éthylotest, certaines valeurs doivent pouvoir être reconnues par voie de signature (art. 40c, al. 5 et 6).

Art. 40c, Contrôle au moyen d'un éthylotest et reconnaissance des valeurs

Al. 1

Correspond à l'actuel al. 1. À la différence des instruments de mesure probants, l'éthylotest requiert un temps d'attente de 20 minutes ou un rinçage buccal pour garantir l'absence d'alcool dans la bouche.

⁸ Cf. art. 40a, al. 1

⁹ Cf. art. 40a, al. 1



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

Al. 2

Les éthylotests doivent satisfaire aux exigences fixées dans l'ordonnance du 15 février 2006 sur les instruments de mesure (OIMes)¹⁰ et dans les dispositions d'exécution correspondante du Département fédéral de justice et police (DFJP).

Al. 3

Le maniement des éthylomètres en vue du contrôle de l'alcool dans l'air expiré est régi par les prescriptions que l'Office fédéral des routes a édictées en vertu de l'art. 11, al. 5, de l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR)¹¹.

Al. 4

Étant donné que le Parlement a fixé une valeur-limite en vue de la force probante des échantillons d'air expiré et qu'il n'est dès lors plus nécessaire de convertir le taux d'alcool dans l'air expiré en taux d'alcool dans le sang (alcoolémie), les actuelles valeurs-limites du taux d'alcool dans l'air expiré doivent être fixées (0,10 pour-mille équivalent à 0,05 mg/l). Les éthylotests actuels indiqueront désormais le taux d'alcool dans l'air expiré en mg/l d'air expiré au lieu de l'alcoolémie calculée à partir du taux d'alcool dans l'air expiré.

La réglementation qui impose deux mesures dont les résultats ne doivent pas s'écarter de plus de 0,05 mg/l (jusqu'ici 0,10 pour-mille) est reprise de l'actuel al. 5.

Si les résultats de la deuxième série de mesures s'écarterent aussi de plus de 0,05 mg/l (jusqu'ici 0,10 pour-mille) et que des indices laissent supposer que la personne a consommé de l'alcool, il doit être possible d'effectuer un contrôle à force probante à l'aide de l'éthylomètre au lieu d'ordonner une prise de sang.

L'actuel al. 2 est supprimé car il n'est plus nécessaire de calculer l'alcoolémie à partir du taux d'alcool dans l'air expiré.

Al. 5

Correspond matériellement à l'actuel al. 6. Étant donné que le Parlement a fixé la valeur-limite du taux d'alcool dans l'air expiré, il n'est plus nécessaire de convertir le taux d'alcool dans l'air expiré en alcoolémie; il faut donc adapter les valeurs (0,40 mg/l au lieu de 0,80 pour-mille et 0,55 mg/l au lieu de 1,10 pour-mille).

¹⁰ RS 941.210

¹¹ RS 741.013



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

Al. 6

Afin d'éviter des incertitudes, cet alinéa fixe explicitement que les personnes soumises à l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool conformément à l'art. 2a, al. 1, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)¹² peuvent elles aussi reconnaître par leur signature la valeur la plus faible des deux mesures jusqu'à 0,40 mg/l (et non seulement pour les valeurs jusqu'à 0,25 mg/l).

Art. 40c^{bis}, Contrôle au moyen d'un éthylomètre

Al. 1

Lors des contrôles au moyen d'un éthylomètre, il n'est pas nécessaire de respecter un temps d'attente de 20 minutes entre deux mesures ni de procéder à un rinçage de la bouche comme lors des contrôles avec les éthylotests (art. 40c, al. 1), car les éthylomètres décèlent la présence éventuelle d'alcool dans la bouche (cf. annexe 3 de l'ordonnance du DFJP du 30 janvier 2015 sur les instruments de mesure d'alcool dans l'air expiré [OIAA]¹³ en relation avec la «Recommandation Internationale OIML¹⁴ R 126, Éthylomètres, Édition 2012» [OIML R 126]).

Le temps d'attente de 10 minutes vise à garantir l'absence de substances pouvant influencer à court terme sur le résultat du contrôle comme par ex. le monoxyde de carbone contenu dans les gaz d'échappement, qui pourrait pénétrer dans le véhicule lors d'un défaut technique et pourrait y être respiré. Cette réglementation correspond à celle de l'OIML R 126.

Contrairement aux éthylotests, les éthylomètres ne requièrent qu'une mesure. Celle-ci est effectuée à l'aide de deux procédés différents et indépendants ; le résultat n'est affiché comme utilisable que lorsque les deux procédés parviennent au même résultat.

Al. 2

Si l'éthylomètre indique la présence d'alcool dans la bouche, il faut attendre encore 5 minutes avant d'effectuer le contrôle. Il en résulte un temps d'attente total d'au moins 15 minutes; cet intervalle est généralement considéré comme suffisant pour éliminer l'alcool dans la bouche (cf. annexe A OIML R 126). Le rinçage de bouche est par conséquent superflu.

Al. 3

Les exigences applicables aux éthylomètres sont fixées à l'art. 8 ss OIAA. La révision totale de l'OIAA, entrée en vigueur le 1^{er} mars 2015, a créé, dans le droit métrologique, la condition préalable à la force

¹² RS 741.11

¹³ RS 941.210.4

¹⁴ Organisation Internationale de Métrologie Légale



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

probante des éthylotests et elle a permis de développer, de contrôler et d'acquiescer à temps les éthylomètres.

Al. 4

Comme pour les éthylotests (cf. ci-dessus art. 40c), le maniement des éthylomètres en vue du contrôle de l'alcool dans l'air expiré est régi par les prescriptions que l'Office fédéral des routes a édictées en vertu de l'art. 11, al. 5, OCCR.

Art. 40d, Prise de sang et analyse des urines pour déceler la présence d'alcool

Les cas dans lesquels une prise de sang est ordonnée sont désormais réglés dans deux articles: l'art. 40d règle les cas dans lesquels une prise de sang est ordonnée pour prouver la présence d'alcool, tandis que l'art. 40d^{bis} porte sur les prises de sang et la récolte des urines afin de prouver la présence d'autres substances que l'alcool.

Al. 1, let. a, ch. 1

La teneur du texte est adaptée à celle de la disposition applicable à la route (cf. art. 12 OCCR). Nouveauté de cette réglementation : une prise de sang ne doit être ordonnée que lorsqu'il n'est pas possible d'effectuer un contrôle à force probante au moyen de l'éthylomètre. Tel est le cas, par exemple, lorsque l'autorité de contrôle ne dispose pas d'éthylomètres ou que la personne souffre d'une maladie des voies respiratoires qui ne lui permet pas d'effectuer le contrôle au moyen de l'éthylomètre.

Al. 1, let. a, ch. 2

Si la personne concernée refuse de signer le résultat des mesures visé à l'art. 40c, al. 6, la prise de sang doit uniquement être ordonnée s'il n'est pas effectué de contrôle à force probante au moyen de l'éthylomètre.

Al. 1, let. b

Correspond à la réglementation actuelle. Seules les valeurs ont été adaptées (0,15 mg/l au lieu de 0,30 pour-mille), puisque, depuis que le Parlement a fixé les valeurs-limites du taux d'alcool dans l'air expiré, il n'est plus nécessaire de convertir le taux d'alcool dans l'air expiré en alcoolémie. Il s'agit ici des cas dans lesquels, par exemple, une personne qui a commis un délit de fuite après un accident ne peut être appréhendée qu'à son domicile. Il faut alors procéder à une prise de sang afin que le laboratoire puisse définir par calcul l'alcoolémie au moment de l'événement. Une telle extrapolation n'est pas possible à partir du taux d'alcool dans l'air expiré.

Al. 1, let. c

La teneur de l'art. 24b, al. 3, let. b, LNI est reprise par souci de transparence et d'intégralité.



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

Al. 1, let. d

D'après l'art. 24b, al. 3, let. c, LNI dans sa version du 17 mars 2017, une prise de sang doit être effectuée si la personne concernée l'exige.

Al. 2

Cet alinéa détermine qu'une prise de sang ne peut être ordonnée qu'en présence d'indices laissant conclure à une incapacité de conduire. Ainsi, il n'est pas possible d'effectuer un contrôle au moyen de l'éthylomètre lorsque la personne concernée entrave ce contrôle, souffre d'une maladie des voies respiratoires ou qu'un laps de temps trop important s'est écoulé entre le moment de l'acte et celui du contrôle.

Art. 40d^{bis}, Prise de sang et récolte des urines pour déceler la présence d'autres substances que l'alcool

Cet article règle les cas dans lesquels une prise de sang est ordonnée, de même que la récolte des urines, afin de vérifier la présence dans le sang d'autres substances que l'alcool ou une éventuelle consommation mixte (alcool, drogues).

1^{re} phrase

Correspond à l'actuel art. 40d, al. 1, let. b; la formulation a été adaptée à l'art. 24b, al. 3, let. a, LNI.

2^e phrase

Reprend la teneur de l'actuel art. 40d, al. 2.

Art. 40d^{ter}, Personnes à soumettre aux examens

Correspond à l'actuel art. 40d, al. 3.

Art. 40e, Obligations de la police

Al. 1, let. b

L'indication selon laquelle la reconnaissance du résultat d'un contrôle effectué au moyen de l'éthylomètre a pour conséquence des procédures administratives et pénales est nécessaire uniquement pour les mesures effectuées au moyen d'éthylotests tels que visés à l'art. 40c. Lors du contrôle à force probante au moyen de l'éthylomètre, cette indication n'est pas nécessaire car l'utilisation du résultat ne requiert pas de signature.

Al. 1, let. c

D'après l'art. 24d, al. 3, let. c, LNI, une prise de sang doit être effectuée lorsque la personne concernée l'exige.



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

Al. 2

La police doit informer ladite personne de ses droits.

Al. 3

Dans la version allemande, l'expression «Atem-Alkoholprobe» est remplacée par «Atemalkoholmessung».

Art. 40k, Diplomates et personnes ayant un statut similaire

Cette réglementation correspond aux pratiques communes du droit international public¹⁵.

Art. 40l, Interdiction de poursuivre le trajet

Comme le Parlement a fixé les valeurs-limites du taux d'alcool dans l'air expiré, il n'est plus nécessaire de convertir le taux d'alcool dans l'air expiré en alcoolémie; les valeurs fixées dans cet article sont donc adaptées (0,25 mg/l au lieu de 0,50 pour-mille, 0,05 mg/l au lieu de 0,10 pour-mille ainsi que 0,40 mg/l au lieu de 0,80 pour-mille).

Art. 40m, Saisie du permis de conduire

À l'al. 1, let. a et b, les valeurs du taux d'alcool dans l'air expiré remplacent les valeurs d'alcoolémie.

Art.40o^{bis}, Retrait du permis à titre préventif

La réglementation de l'art. 30 de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC)¹⁶ est introduite par analogie pour la navigation intérieure. Ainsi, il est possible de retirer un permis à titre préventif en cas de doutes sérieux quant à l'aptitude à la conduite d'une personne.

Il y a des doutes sérieux quant à l'aptitude à la conduite d'une personne notamment dans les cas figurant dans la liste non exhaustive d'exemples citée à l'art. 15d, al. 1, let. a à e LCR. Il convient, en outre, de consulter la pratique correspondante du Tribunal fédéral par rapport à ces cas.

Art. 82, al. 2^{bis}, al. 4 et 4^{bis}, Conditions générales

L'al. 2^{bis}, let. a, renvoie à l'OAC en ce qui concerne les exigences médicales auxquelles les conducteurs de bateaux doivent satisfaire. Le renvoi actuel à la let. a (acuité visuelle) n'est pas correct: il y a lieu de renvoyer aux exigences du 1^{er} groupe et non à celles du 3^e groupe. Cette erreur est corrigée.

¹⁵ Cf. Convention de Vienne sur les relations consulaires (RS 0.191.02) et/ou Convention de Vienne sur les relations diplomatiques (RS 0.191.01).

¹⁶ RS 741.51



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

L'al. 4 adapte les délais des contrôles médicaux périodiques à ceux qui sont applicables à la circulation routière depuis le 1^{er} février 2019 (art. 27, al. 1, let. b, OAC). En particulier, la limite d'âge des titulaires de permis des catégories B et C passe de 70 à 75 ans.

L'al. 4^{bis}, par analogie à la réglementation de l'OAC (art. 5a^{bis}), fixe désormais le niveau de qualification requis pour les médecins qui effectuent des examens médicaux sur les titulaires d'un permis de conduire.

Art. 86, al. 1^{bis}, Reconnaissance des formations de «matelot en navigation sur le Rhin» lors de l'acquisition du permis de conduire de catégorie A

Le contenu de la formation suivie par les matelots en service sur le Rhin est fixé (entre autres) par le département de l'économie et des affaires sociales du canton de Bâle-Ville dans le règlement du 13 mai 2003 sur la formation et les examens d'apprentissage des matelots en navigation intérieure. Cette formation inclut en principe également des connaissances de la conduite pratique de bateaux. Le règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, dans sa version du 2 juin 2010¹⁷, fixe les exigences formelles auxquelles les matelots doivent satisfaire.

Vu l'étendue de cette formation, il est justifié d'accorder des allègements aux personnes concernées lorsqu'elles souhaitent obtenir un permis de conduire de catégorie A (bateaux motorisés). Étant donné que les maîtres-matelots et les timoniers visés par le règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin doivent avoir accompli la formation de matelot, l'allègement est également accordé à ces personnes lors de l'acquisition du permis de catégorie A. C'est pourquoi l'al. 2^{bis} définit désormais que les matelots, les maîtres-matelots et les timoniers, conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, ne doivent pas passer d'examen pratique pour obtenir un permis de catégorie A. Comme par le passé, ils doivent cependant avoir atteint l'âge minimal prescrit à l'art. 82, al. 1, et passer un examen théorique.

Art. 87, al. 1^{bis}, Examen théorique en vue de l'obtention du permis de conduire

En navigation intérieure suisse, il faut passer des examens théoriques pour obtenir un permis de conduire des catégories A à E ainsi que l'autorisation de naviguer sur le Rhin entre Stein am Rhein et Schaffhouse. Lorsque ni la Confédération ni l'armée ne sont compétentes pour l'exécution des examens théoriques et pratiques, ce sont les cantons qui sont investis de cette compétence. L'Association des services cantonaux de la navigation (vks) rédige les questions posées aux examens théoriques¹⁸. Ainsi, les examens théoriques sont uniformes dans tous les cantons et les questions reflètent l'état actuel des

¹⁷ RS **747.224.121**: ce règlement n'est pas publié au recueil systématique (RS). Il peut être consulté sur le site Internet de l'OFT: www.bav.admin.ch > Modes de transport > Bateau > Prescriptions > Conventions internationales Navigation

¹⁸ Les examens des catégories B, C et E sont très peu nombreux. Ils doivent par ailleurs toujours être adaptés au bateau, aux eaux (territoire) et aux particularités de l'entreprise. Ces examens théoriques sont par conséquent très individualisés et il n'est pas rentable, vu leur faible nombre, de préparer des documents d'examen. Dans de nombreux cantons, ces examens théoriques restent uniquement oraux.



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

bases juridiques. La vks propose un manuel permettant aux candidats de se préparer aux examens théoriques. Le nouvel art. 87, al. 1^{bis} vise à refléter cette procédure d'examen harmonisée et les différentes compétences. Les cantons concernés doivent pouvoir déléguer l'élaboration des questions d'examen à des tiers. Pour l'examen théorique des catégories A et D, il faut publier un questionnaire-modèle assorti de commentaires et de l'évaluation des examens.

Art. 96, al. 1, let. c, Conditions d'octroi du permis de navigation

À l'al. 1, let. c, le texte français est adapté au texte allemand par l'ajout de l'expression «du bateau».

Art. 97, al. 1, Conditions d'attribution du permis de navigation

Le permis de navigation est attribué selon le modèle 1 ou 2 de l'annexe 7. Les modèles 3 et 4 sont supprimés. Le département définit la forme et le contenu du permis de navigation à l'annexe 7.

Art. 100a, al. 4, et art. 101, al. 3, Dispositions sur les installations à gaz liquéfiés

L'art. 100a et l'art. 101 renvoient à la nouvelle directive de la Commission fédérale de coordination pour la sécurité du travail (CFST) n° 6517 relative à l'entreposage et à l'utilisation des gaz liquéfiés. L'actuel renvoi à l'annexe 17 est supprimé étant donné que cette annexe a déjà été abrogée.

Les réchauds de camping mobiles ou les barbecues fonctionnant au gaz ne sont en principe pas considérés comme des installations (fixes). Généralement, le fabricant prohibe l'utilisation de tels dispositifs à l'intérieur (cf. manuels d'instruction correspondant du fabricant). Il appartient par ailleurs à l'autorité compétente d'apprécier s'il y a lieu d'appliquer les prescriptions de la CFST par analogie (aération suffisante, position sécurisée de l'appareil, utilisation des barbecues uniquement à l'extérieur).

Art. 109b, al. 2, Preuve du respect du niveau des émissions sonores d'exploitation

En vertu de cette disposition, il faut apporter, pour tout bateau sauf pour les bateaux de sport qui ne sont pas visés par l'al. 1, et moyennant la mesure des émissions sonores d'exploitation selon l'annexe 10, la preuve que le niveau maximal de pression acoustique est respecté. L'al. 2 est complété afin de créer une base permettant de fixer les détails de la procédure de mesure. L'OFT pourra ainsi régler lui-même à l'avenir les modalités de la détermination du régime nominal du moteur à utiliser lors de la mesure, compte tenu de la norme déterminante.

Art. 134, al. 4^{bis}, let. a, Engins de sauvetage

L'art. 134, al. 4^{bis}, let. a souligne explicitement que l'exemption de l'obligation à embarquer des engins de sauvetage vaut également pour les «petits canots pneumatiques»¹⁹ dans la mesure où ils circulent

¹⁹ Cf. art. 16, al. 2^{bis}



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

dans les zones riveraines intérieure ou extérieure. Ainsi, les «petits canots pneumatiques» utilisés sur un cours d'eau doivent être équipés (entre autres) des engins de sauvetage prescrits.

Art. 134, al. 5, Engins de sauvetage

Jusqu'à présent, les drisses de rappel des engins de sauvetage ne devaient pas (expressément) être flottantes. Or ces drisses de rappel sont, en règle générale, flottantes depuis assez longtemps. Cet état de fait est désormais reflété dans l'al. 5. On obtient ainsi aussi une égalité de traitement avec les drisses de rappel également flottantes des engins de sauvetage requis sur les rafts (cf. annexe 15).

Art. 142, Définitions

La base légale des examens en fonction des risques dans le cadre des procédures d'homologation de certains types de bateaux a été introduite lors de la révision partielle de la LNI (cf. ch. 1).

Afin de pouvoir décrire ces examens en fonction des risques pour les bateaux à marchandises et les engins flottants à la section 43, l'art. 142 (let. a à e) renvoie désormais aux notions et définitions similaires figurant dans l'ordonnance sur la construction des bateaux (OCEB)²⁰.

Art. 142a, Tâches et compétences de l'autorité de surveillance

La section 43 contient des dispositions spéciales applicables aux bateaux à marchandises et aux engins flottants. La révision partielle de la LNI (cf. ch. 1 des présents commentaires) a introduit la base légale pour les examens en fonction des risques dans le cadre de la procédure d'homologation de ces véhicules.

Afin d'inscrire l'examen en fonction des risques dans l'ONI, l'al. 1 dispose que l'autorité compétente examine en fonction des risques la construction, l'exploitation et la maintenance aussi bien des bateaux à marchandises que des engins flottants. L'autorité compétente peut exiger des rapports de sécurité, des analyses des risques et d'autres attestations (al. 2). Elle peut également procéder elle-même à des contrôles par sondage. L'al. 3 dispose essentiellement et par analogie que l'autorité compétente, en cas de mise en danger potentielle ou réelle de la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement, exige du détenteur / du propriétaire qu'il prenne les mesures nécessaires afin de garantir la sécurité et la protection de l'environnement. Si ces mesures ne sont pas suffisantes, l'al. 4 investit l'autorité compétente d'autres possibilités d'agir (exiger du détenteur / du propriétaire qu'il prenne des mesures supplémentaires ou décider une exécution par substitution). Enfin, l'autorité compétente peut restreindre ou interdire l'exploitation avec effet immédiat ou encore retirer le permis de navigation.

Art. 142b, Collaboration

²⁰ RS 747.201.7



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

Ce nouvel article règle l'obligation des détenteurs ou des propriétaires de bateaux à marchandises et d'engins flottants de collaborer avec les autorités compétentes. C'est pourquoi l'**al. 1** dispose que le détenteur ou le propriétaire est tenu de fournir en tout temps des informations à l'autorité compétente, de lui présenter tous les documents pertinents et de lui donner libre accès aux bateaux et aux engins flottants. L'**al. 2** décrit de manière plus détaillée l'obligation des détenteurs ou des propriétaires d'assister gratuitement l'autorité compétente dans son activité d'inspection et de contrôle.

Art. 142c, Responsabilité du propriétaire

Ce nouvel article définit les responsabilités des détenteurs / des propriétaires de bateaux à marchandises et d'engins flottants. Il s'agit d'établir que le détenteur / le propriétaire est responsable du fait que les bateaux et les engins flottants soient construits en conformité avec les prescriptions et qu'il répond de la sécurité de l'exploitation et de la maintenance.

Art. 142d, Organisation de l'exploitation

Ce nouvel article fixe des prescriptions quant à l'organisation de l'exploitation, qui correspondent dans une large mesure aux caractéristiques de l'entreprise, à l'état technique des bateaux et des engins flottants, aux installations de propulsion, aux appareils auxiliaires et aux vecteurs d'énergie utilisés et qui garantissent la maintenance.

Art. 142e, Prescriptions d'exploitation

Afin de garantir que le détenteur / le propriétaire de bateaux à marchandises et d'engins flottants établisse les prescriptions d'exploitation nécessaires, ce nouvel article contient une obligation à ce sujet.

Section 45, Dispositions particulières applicables aux rafts

Jusqu'ici, les art. 148a à 148f contenaient des prescriptions applicables aux rafts quant à la construction, à l'équipement et au nombre de personnes admises à bord de ceux-ci. Depuis que ces bateaux sont inclus dans le champ d'application de la directive 2013/53/UE sur les bateaux de plaisance les dispositions spécifiques à la construction et à l'équipement des bateaux en question sont superflues et peuvent être abrogées (art. 148a à 148e). Les rafts sont désormais traités comme des bateaux de sport et admis à la navigation selon les mêmes critères techniques. Les dispositions de l'art. 148f et de l'annexe 18 relatives au nombre de personnes admises ne changent pas. Les exigences en matière d'assurance responsabilité civile selon l'art. 153 et en matière d'équipement minimal des rafts, fixées à l'annexe 15, ch. 7, demeurent également inchangées.

Art. 154, Assureur

L'autorité fédérale de surveillance des marchés financiers (FINMA) est compétente pour autoriser les compagnies d'assurance à pratiquer dans le secteur de la responsabilité civile: conformément à l'art.



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

3, al. 1, de la loi sur la surveillance des assurances (LSA)²¹, toute entreprise d'assurance, qui est soumise à la surveillance doit avoir obtenu un agrément de la FINMA pour exercer son activité d'assurance (cf. art. 2, al. 1, let. a, et art. 2, al. 1, let. b, LSA). L'art. 154 ONI est adapté en conséquence.

Il faut rajouter que les compagnies d'assurance aussi bien suisses qu'étrangères peuvent proposer des assurances de responsabilité civile, à condition qu'elles disposent des autorisations nécessaires. Étant donné que les compagnies d'assurance, qu'elles soient suisses ou étrangères, nécessitent une telle autorisation, l'art. 154 ONI ne constitue globalement pas une entrave non tarifaire au commerce.

Art. 163, al. 1, let. l, let. o et al. 2, Dérogations

Jusqu'à présent, l'autorité compétente pouvait, selon l'al. 1, let. l, autoriser des dérogations aux dispositions relatives à la construction, à l'équipement et au nombre de personnes admises (art. 148a à 148f) pour les rafts utilisés exclusivement à des fins de compétition. Depuis que les rafts sont considérés comme des bateaux de sport au sens de la directive 2013/53/UE, les dispositions de celle-ci s'appliquent à la construction. Cette directive ne s'applique cependant pas aux bateaux conçus exclusivement pour la course et désignés comme tels par leur constructeur (art. 2, al. 2, let. i, de la directive 2013/53/UE).

En Suisse, les courses font partie des dites manifestations nautiques (cf. art. 72 ONI). Les bateaux utilisés dans le cadre de manifestations nautiques ne sont pas soumis au régime de l'immatriculation. C'est pourquoi les dispositions citées à **l'art. 163, al. 1, let. l**, peuvent être abrogées. D'éventuelles dérogations peuvent être décidées dans le cadre de l'application de l'art. 72 ONI.

Jusqu'à présent, il incombait à la commission d'expertise des types (désormais: service d'homologation) d'accorder les dérogations à l'art. 132 (équipement minimum) pour les petits bateaux lorsqu'il n'est pas possible d'y loger convenablement l'équipement prescrit. Sur demande du service d'homologation, cette disposition est modifiée: l'autorité cantonale compétente (en règle générale le service de la navigation) sera désormais habilitée à accorder les dérogations²² pour les bateaux concernés. Ainsi, l'actuel **art. 163, al. 2**, est abrogé et repris en substance dans **l'art. 163, al. 1, let. o**.

²¹ RS 961.01

²² Des dérogations concernant les engins de sauvetage devant être embarqués sont expressément exclues.



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

Art. 165, al. 1^{bis}, Exécution

Cette disposition règle le traitement des géodonnées (SIG). Le délai de transition figure dans la législation spéciale²³.

Art. 166d, Dispositions transitoires de la modification du

Al. 1

Du fait de l'abrogation des art. 148a à 148e dans la section 45, les exigences actuelles en matière de construction des rafts sont caduques. Les rafts déjà admis à la navigation doivent pouvoir rester en circulation tant que les contrôles périodiques prescrits ne donnent pas lieu à des contestations (garantie des droits acquis).

Al. 2

L'al. 2 dispose que les rafts soumis au domaine d'application de la directive 2013/53/UE et qui ne nécessitent pas de déclaration de conformité selon l'art. 148j peuvent encore être immatriculés en tant que bateaux de plaisance selon le droit en vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 2025.

Al. 3

Les engins de sauvetage en service, pouvant être jetés à l'eau et dont la drisse de rappel n'est pas flottante, doivent encore pouvoir être utilisés deux ans après l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions relatives à la flottabilité des drisses de rappel. Ces engins devront ensuite être équipés d'une drisse de rappel flottante ou être entièrement remplacés.

Al. 4

Les exploitants de bateaux à marchandises et d'engins flottants doivent désormais édicter des prescriptions d'exploitation selon le nouvel art. 142e Prescriptions d'exploitation. Cette disposition transitoire leur accorde un délai de deux ans à partir de l'entrée en vigueur pour élaborer ces prescriptions.

Al. 5

Selon le droit en vigueur, les bateaux de sport et les bateaux de plaisance dotés d'un moteur hors-bord n'ont pas besoin d'être équipés d'un extincteur dans la mesure où ils ne disposent pas d'une installation à gaz ni d'une installation de cuisine ou de chauffage. En raison du nouveau renvoi, dans l'annexe 15, à la norme SN EN ISO 9094, 2018, Petits navires – Protection contre l'incendie²⁴ (ci-après SN EN ISO

²³ Le délai accordé aux cantons pour mettre à disposition des données selon le modèle de géodonnées minimal est généralement de cinq ans (art. 53, al. 1, OGéo, RS 510.620).

²⁴ La norme correspondante peut être consultée et obtenue auprès l'Association Suisse de Normalisation (SNV), Bürglistrasse 29, 8400 Winterthur, www.snv.ch.



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

9094), les moteurs hors-bord des bateaux de sport et des bateaux de plaisance d'une puissance supérieure à 25 kW doivent désormais être protégés contre le feu. C'est pourquoi l'al. 5 fixe que des bateaux de sport et des bateaux de plaisance déjà en service et dotés de tels moteurs hors-bord doivent être équipés d'extincteurs conformes à la norme SN EN ISO 9094 dans les cinq ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente révision partielle. Cette norme fixe essentiellement la capacité minimale des extincteurs.

Conformément à la norme SN EN ISO 9094, les bateaux de sport et de plaisance dotés d'un moteur in-bord doivent être protégés par une installation d'extinction fixe. Le post-équipement d'une installation d'extinction fixe n'est cependant pas exigé pour les bateaux de sport ou les bateaux de plaisance pour lesquels aucune installation de ce type n'était prescrite jusqu'ici.

3. Annexes

Annexe 2, Signalisation visuelle des bateaux

L'image 9b illustre une autre variante de signalisation des bateaux non motorisés de nuit et par temps bouché, conformément aux prescriptions de l'art. 25, al. 3.

Annexe 10, mesure de l'émission sonore causée par les bateaux motorisés

Tous les paragraphes dans l'annexe 10 sont désormais dotés de numéros, ce qui facilite les renvois aux différentes dispositions.

Certaines dispositions entrées en vigueur lors de la dernière révision de l'ONI du 15 février 2016 ont été «précisées» par une circulaire de l'OFT adressée aux services cantonaux de la navigation. Ces «précisions» sont désormais reprises dans l'annexe 10. Il s'agit notamment de la définition des termes «plein régime» et «régime nominal du moteur». Un moteur tourne à plein régime lorsqu'il atteint son régime nominal du moteur. Lors de la mesure du niveau sonore, les moteurs doivent en principe tourner à plein régime avec une marge de tolérance de ± 4 % (cf. ch. 1.6).

Le ch. 1.6 évoque désormais que le nombre de tours du moteur peut être réglé à l'aide de l'accélérateur pour le déroulement de la mesure.

L'actuel ch. 1.5 (assiette) est intégré au ch. 1.4 pour des motifs systématiques.

Annexe 15

À l'annexe 15, ch. 3, 4 et 5, il est désormais exigé que les moteurs et les salles des machines soient protégés contre le feu conformément à la norme SN EN ISO 9094. Jusqu'à présent, un extincteur d'une capacité de 2 kg était exigé si le bateau était doté d'un moteur intégré. Suite aux modifications, les bateaux de sport et les bateaux de plaisance équipés de moteurs-hors-bord d'une puissance supérieure à 25 kW doivent désormais être protégés contre le feu. En raison du renvoi à cette norme, le moteur et



Référence du dossier : BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

la salle des machines des bateaux de sport et des bateaux de plaisance avec moteurs in-bord doivent obligatoirement être protégés par une installation d'extinction fixe.

Les dispositions actuelles, précisant que les bateaux dotés d'une installation à gaz, d'une installation de cuisine ou de chauffage (signalés par ** dans l'ONI) doivent disposer d'un extincteur supplémentaire, restent en vigueur. Comme auparavant, il est possible de transporter une couverture servant à l'extinction à la place d'un extincteur supplémentaire.

Le ch. 6 prescrit que les bateaux à marchandises et les engins flottants motorisés doivent être équipés d'une échelle appropriée qui descend jusqu'à au moins 1,00 m au-dessous du niveau de l'eau lorsque le bateau est à l'état léger. Cette nouvelle réglementation augmente considérablement la sécurité sur les bateaux à marchandises et sur les engins flottants, car une échelle permet à une personne tombée à l'eau de monter à bord du bateau par ses propres moyens lors d'une situation ou d'une manœuvre d'homme à l'eau. Sans échelle, il n'est pratiquement pas possible d'escalader par ses propres moyens la coque du bateau pour arriver à bord. Ces échelles sont également utiles pour les personnes qui participent aux opérations de sauvetage.

Annexe 19

Le programme d'examen en vue de l'obtention d'un permis de catégorie C (bateaux à marchandises motorisés, chalands poussés et remorqueurs) est complété, aux rôles de bord prescrits, par le ch. 250 «Collision». Les connaissances liées à ce rôle de bord étaient déjà examinées régulièrement par le passé sans que cela fût prévu explicitement dans le programme d'examen, puisque ce rôle de bord fait partie des connaissances de base d'un conducteur de bateau.

4. Entrée en vigueur

Les modifications devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2020.