



OFT, novembre 2018

Révision partielle de l'ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses

(Ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses, ONI; RS 747.201.1)

Rapport de synthèse sur les résultats de la consulta- tion des milieux intéressés

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

Table des matières

1	Contexte	3
1.1	Mandat	3
1.2	Exécution de la consultation	3
2	Résumé	3
2.1	Généralités	3
3	Commentaires de certains articles	4
3.1	Art. 2, al. 1, let. d	4
3.2	Art. 16, al. 2, let c.....	4
3.3	Art. 16, al. 2 ^{bis} / art. 16, al. 3.....	4
3.4	Art. 30, al. 1	4
3.5	Art. 40a, al. 5	5
3.6	Art. 40a ^{bis}	7
3.7	Art. 40b ^{bis}	8
3.8	Art. 40c, al. 6.....	8
3.9	Art. 40m, al. 1, let. b	8
3.10	Art. 86, al. 5.....	8
3.11	Art. 96, al. 1, let. c ^{bis}	9
3.12	Art. 100a, al. 3 et 4.....	9
3.13	Art. 101, al. 3.....	9
3.14	Art. 109b, al. 2, 2 ^e phrase	9
3.15	Art. 134, al. 5.....	9
3.16	Art. 142a, al. 4.....	9
3.17	Art. 148a à 148f (section 45)	10
3.18	Art. 163, al. 1 ^{bis}	10
3.19	Art. 163, al. 2.....	10
3.20	Art. 165, al. 1 ^{bis}	10
3.21	Art. 166d, al. 4.....	10
3.22	Annexe 15 (ch. II)	10
3.23	Annexe 18 (ch. 1, let. c)	10
4.	Annexe: Liste des destinataires de la procédure de consultation	12

1 Contexte

1.1 Mandat

Le 17 mars 2017, le Parlement a adopté la modification de la loi fédérale sur la navigation intérieure (LNI; RS 747.201). La présente révision partielle de l'ONI règle au niveau de l'ordonnance les détails concrets nécessaires à la mise en œuvre de la loi.

Les principaux changements, qui faisaient déjà l'objet de la consultation sur la révision de la LNI, concernent les thèmes suivants :

- Afin de moderniser les instruments de la procédure d'admission à la navigation (à passagers et à marchandises), une base légale a été mise en place afin de permettre que les bateaux à passagers neufs ou à transformer soient examinés en fonction des risques dans le cadre de la procédure d'admission;
- Afin de faciliter l'application des dispositions relatives à l'alcool dans la LNI, le contrôle probant de l'alcool dans l'air expiré (éthylomètre) a été introduit.

1.2 Exécution de la consultation

Les milieux intéressés ont été invités par l'Office fédéral des transports (OFT) à participer à la consultation, qui a duré du 10 avril au 10 juillet 2018. L'OFT a reçu 29 réponses et 7 prises de position spontanées de particuliers:

	Invités	Réponses
1. Cantons (y compris organisations cantonales)	27	25
2. Partenaires	21	4
3. Prises de position spontanées	-	7
Total	48	36

La liste complète des destinataires et des prises de position reçues figure à l'annexe.

2 Résumé

2.1 Généralités

La plupart des avis indiquent un accord de principe sur la modification de l'ONI et en cautionnent les principaux objectifs.

Certains avis critiquent l'allègement en ce qui concerne les valeurs-limites de l'incapacité de conduire de petites embarcations¹.

¹ Par analogie avec l'exemption de l'obligation de marquage, les petites embarcations sont des navires de moins de 2,50 m, des engins de plage et assimilés, des bateaux à pagaies, des bateaux de compétition à l'aviron, des planches à voile et des kitesurfs et des «petits canots pneumatiques» non motorisés d'une longueur maximale de 4 m et de type de construction spécifique.

3 Commentaires de certains articles

3.1 Art. 2, al. 1, let. d

Le canton de **Zoug** précise, pour l'essentiel et en substance, que l'expression juridique «personne participant à la conduite (d'un bateau)» doit être clarifiée compte tenu des conséquences pénales et administratives qui menacent une telle personne: la loi fédérale sur la navigation intérieure (LNI) fait référence à plusieurs reprises aux personnes qui participent à la conduite d'un bateau.

Art. 16, al. 2

La **SSS** apprécie la suppression prévue de l'obligation de marquage des «petits canots pneumatiques»: pour les nombreux «petits canots pneumatiques», une obligation administrative – jusqu'ici peu connue – est supprimée sans conséquences négatives pour la sécurité.

3.2 Art. 16, al. 2, let c

Les cantons de **Vaud** et de **Genève** font observer que le terme «Spiegel» est mal traduit dans la version française.

3.3 Art. 16, al. 2^{bis} / art. 16, al. 3

Les cantons de **Lucerne, Valais, Tessin, Saint-Gall, Obwald, Zoug, Berne, Thurgovie, Valais, Schwyz, Uri, Zurich, Vaud, Schaffhouse et Genève** ainsi que **vks**² critiquent la définition du groupe de navires exemptés de l'obligation de marquage³ qui doivent porter le nom et l'adresse du propriétaire ou du détenteur. Cette obligation [d'indiquer le nom et l'adresse sur les bateaux] doit également s'appliquer aux navires nouvellement exemptés conformément à l'al. 2^{bis} ONI.

Le canton du **Valais** et **vks** notent que le terme «Spiegel» n'a pas été correctement traduit dans la version française. Le canton du Tessin fait observer que le terme «specchio» doit être complété par l'expression «di poppa».

Swiss Outdoor Association fait observer que les bateaux utilisés à des fins commerciales (même < 4 m, par ex. les rafts) doivent rester soumis au marquage obligatoire.

Le canton de **Thurgovie** fait valoir que l'al. 3 se réfère à l'al. 2, ce qui pourrait induire une interprétation erronée concernant les feux.

3.4 Art. 30, al. 1

Les cantons de **Zoug, Lucerne, Berne, Saint-Gall, Uri, Obwald, Schwyz et Zurich** soulignent en substance que l'autorisation d'utiliser les feux bleus doit être traitée de manière restrictive. Il n'est pas nécessaire d'étendre cette autorisation aux «services de secours». Le canton de **Lucerne** ajoute que l'utilisation des feux bleus doit être limitée aux interventions urgentes, comme c'est le cas dans le droit en vigueur.

Le canton du **Valais** et **vks** font observer que ces services d'urgence ne sont pas définis. De plus, il n'est pas prouvé que des feux spéciaux soient nécessaires.

Les cantons de **Berne, Schwyz, Uri, Schwyz et Valais** ainsi que **vks** soulignent qu'une autorisation non restrictive pourrait réduire l'effet d'alerte et l'importance pour les usagers des eaux.

² Association des services cantonaux de la navigation

³ Les navires précédemment exemptés de l'obligation de marquage prévue à l'art. 16, al. 2, let b à d, ONI doivent porter le nom et l'adresse du propriétaire ou du détenteur.

Le canton d'**Obwald** fait remarquer que les services de secours du trafic routier munis d'une autorisation utilisent des feux clignotants jaunes. Toutefois, des feux jaunes pourraient entraîner une confusion avec les feux d'avertissement de tempête également jaunes.

Le canton de **Zurich** ajoute qu'aux grandes manifestations, la direction des opérations doit déterminer les règles d'utilisation du feu bleu.

Le canton de **Neuchâtel** et la **Bieleree-Schiffahrtgesellschaft**, pour l'essentiel et en substance, apprécient que les services de secours puissent utiliser des feux bleus.

Le canton du **Tessin** souligne que le terme correct à utiliser doit être «Batelli di servizio».

3.5 Art. 40a, al. 5

Le canton de **Zoug** rejette la règle d'exception prévue pour les bateaux non soumis à l'obligation de marquage: sur les cours d'eau et les lacs où naviguent des bateaux en service régulier, les conducteurs de petites embarcations ne seraient pas non plus soumis à une interdiction de conduire en raison des effets de l'alcool. Or l'utilisation des eaux augmente massivement pendant quelques jours de pointe en fonction de la saison et des conditions météorologiques, ce qui entraîne un fort potentiel de conflit entre les différents groupes d'utilisateurs. De surcroît, la règle d'exception s'appliquerait également aux kitesurfeurs, aux véliplanchistes ou aux avironneurs (art. 16, al. 2, let. d), dont certains naviguent à grande vitesse. Le risque d'accident ne dépend pas de l'immatriculation, mais de la capacité de conduire des personnes responsables du bateau. Au moins les bateaux visés à l'art. 16, al. 2, let. d, (c'est-à-dire les bateaux à pagaies, les bateaux de compétition à l'aviron, les planches à voile et les kitesurfs) devraient donc être exclus de la dérogation.

Les cantons de **Berne, Valais** et **Schwyz** ainsi que **vks** soulignent également le potentiel de conflit des différents groupes d'utilisateurs. En outre, les catégories de navires exemptées ne sont pas exclusivement des canots pneumatiques qui naviguent dans des zones riveraines ou interdites au trafic. Le thème de la vitesse élevée (cf. ci-dessus, canton ZG) est également abordé. Selon le principe de prohibition de l'arbitraire et de l'égalité de traitement juridique des conducteurs, il n'est pas compréhensible que l'obligation d'immatriculer constitue en fin de compte la base de restrictions importantes en matière de consommation d'alcool et de stupéfiants, car il n'y a aucun rapport direct entre le risque d'accident et l'immatriculation. D'une part, les bateaux visés à l'art. 16, al. 2, let. d, devraient être exclus de l'exception et, d'autre part, il faudrait trouver des restrictions plus judicieuses (par ex. une valeur limite minimale telle que 0,8 pour mille). En principe, une exception en ce qui concerne le respect des valeurs limites pour la consommation de stupéfiants est hors de question.

Le canton de **Thurgovie** évoque le potentiel de conflit sur les tronçons fluviaux, en particulier sur le tronçon du Rhin entre Stein am Rhein et Schaffhouse. En outre, les allègements prévus remettraient en cause les efforts de prévention correspondants [dans le domaine de l'alcool et des accidents]. La disposition d'exception serait également contraire aux règles exigeant une assurance minimale pour les kitesurfeurs⁴: une assurance obligatoire correspond à un risque d'exploitation accru.

Le canton du **Tessin** fait également valoir, pour l'essentiel et en substance, que cette disposition d'exception équivaldrait à saper les efforts de sécurité antérieurs. Une solution de compromis consisterait à fixer des valeurs-limites différentes.

Le canton de **Thurgovie** soutient en outre que les catégories de bateaux exemptées présentent un grand danger et que les personnes à bord de ces bateaux sont également en danger. La disposition

⁴ Cf. art. 155, al. 5, ONI

d'exception est un signal dans la mauvaise direction, elle sape les tentatives de prévention correspondantes et contredit également la LNI⁵. Les bateaux sans moteur sont déjà privilégiés par une menace de sanction⁶ plus faible.

Le canton d'**Obwald**, la **police cantonale zurichoise** et la **direction de la sécurité du canton de Zurich** se prononcent comme le canton de Thurgovie (potentiel de danger, menaces de sanctions différentes).

Le canton de **Vaud** soutient, pour l'essentiel et en substance, que l'exception est superflue et incohérente. Il a été prouvé que même une petite quantité d'alcool ou de drogues suffit à réduire la capacité d'analyse et à ralentir le temps de réaction d'un conducteur – avec des conséquences fatales. De surcroît, tous les bateaux sont soumis aux règles générales de navigation (entre autres les réglementations de priorité et le devoir de diligence), de sorte qu'il n'y a pas de raison de saper ces règles et de tolérer l'usage d'alcool et de stupéfiants. L'adoption de cet article remettrait également en cause le principe selon lequel un conducteur qui conduit un bateau sous l'influence de l'alcool devrait en principe être examiné.

Le canton de **Neuchâtel** argumente de la même manière: même une petite quantité d'alcool ou de drogues suffit à réduire la capacité d'analyse et le temps de réaction du conducteur.

Le canton du **Jura** précise lui aussi que le risque d'accident ne dépend pas de l'immatriculation. En outre, il est incompréhensible que seuls les conducteurs de bateaux immatriculés soient soumis à un test d'aptitude à la navigation.

Les cantons de **Bâle-Ville** et **Lucerne** sont d'accord en principe – sans mentionner explicitement cette disposition. Le canton de **Fribourg** ne fait que citer le texte de loi correspondant : malheureusement, la position adoptée n'est pas claire ici. Les cantons de **Genève** et **Schaffhouse** n'adoptent pas de position explicite.

Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen déclare pour l'essentiel que le risque pour la sécurité est en principe accru si un conducteur de bateau navigue en étant ivre, ce que l'absence de sanction encouragerait. De surcroît, les accidents sont stressants pour les conducteurs de la compagnie. Peu importe que les cantons ne disposent actuellement d'aucune capacité de contrôle, il est important de pouvoir procéder à une dénonciation le cas échéant.

Le **bpa** indique pour l'essentiel et en substance qu'il recommande – avec la **SSS** – de s'abstenir de consommer de l'alcool pendant les activités dans et sur l'eau ainsi qu'à proximité des eaux. L'adaptation proposée de l'ordonnance est un pas en arrière et un signal dans la mauvaise direction. Les personnes alcoolisées conduisant des embarcations pneumatiques pourraient réellement présenter un danger (surtout pour les passagers à bord). En outre, après une consommation d'alcool, l'assistance à autrui est limitée, voire impossible. Même en l'absence de moyens de contrôle, des sondages aléatoires (bien médiatisés) devraient quand même être possibles.

La **Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein AG** déclare, pour l'essentiel et en substance, que le danger potentiel est accru: sans contrôles, aucune sanction n'est possible et le risque de collision augmente. Aujourd'hui déjà, les conducteurs de la compagnie doivent souvent renoncer à leur priorité et se servir de leur expérience pour protéger les autres utilisateurs des eaux. Le temps de réaction ralenti dû à l'influence de l'alcool augmente encore le potentiel de danger.

La **Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft AG** se réfère essentiellement au potentiel de conflit accru et critique le fait que certains bateaux qui se déplacent à grande vitesse sur le lac soient exemptés. En outre, toutes les embarcations – en particulier sur l'Aar – peuvent constituer un danger.

⁵ La LNI ne parle que d'allègements possibles, mais pas d'exceptions.

⁶ Cf. art. 41, al. 3 LNI (amendes)

La **ZSG** déclare qu'elle se félicite fondamentalement des changements sans prendre une position explicite sur ce sujet.

AQUA NOSTRA SUISSE soutient, pour l'essentiel et en substance, que la joie de vivre et la liberté de mouvement ne devraient pas être éliminées par un évitement supposé du risque résiduel quotidien. Des limites fixes chiffrées en pour mille représenteraient une restriction inutile pour la navigation sans avantages scientifiquement prouvés. En outre, la navigation privée ne peut en aucun cas être comparée à la circulation routière, beaucoup plus risquée, de sorte que des valeurs limites [d'alcoolémie] nettement plus élevées [en navigation intérieure] devraient être appliquées. Au cours des dernières décennies, tout s'est déroulé sans heurts et sans grand nombre d'accidents dangereux. Enfin, cette disposition empêcherait un conducteur de bateau ancré qui ne serait plus tout à fait sobre de se rendre sans punition au port d'accueil le plus proche.

Le **SSS** indique, pour l'essentiel et en substance, qu'en Suisse, 45 personnes par an meurent des suites d'une noyade en moyenne sur dix ans. Environ la moitié de ces noyades se produisent dans des cours d'eau. Le chavirement de canots pneumatiques cause deux ou trois décès par année. Des études étrangères montrent que la consommation d'alcool dans le cadre d'activités nautiques a des conséquences fatales (capacités de coordination restreintes, survenance plus rapide d'hypothermie ou de laryngospasme avec obstruction des voies respiratoires). Selon les données actuelles de la WAID (*Water Incident Database*) du *National Water Safety Forum UK*, 100 victimes de noyade sur 255 au Royaume Uni en 2017 avaient un taux élevé d'alcool et/ou de stupéfiants. Même les petits bateaux présentent un risque pour les tiers (des baigneurs peuvent se retrouver en détresse ou même être immergés sous des canots pneumatiques): avec des conducteurs alcoolisés, le risque d'accident augmente également pour les tiers (nageurs, passagers). Le fait que les valeurs limites d'alcool actuellement en vigueur ne puissent pas être contrôlées dans la pratique n'est pas cohérent avec les autres dispositions de l'ONI: la présence à bord d'engins de sauvetage ne peut pas non plus être vérifiée sans contrôles aléatoires appropriés. De plus, une consommation excessive d'alcool réduit la probabilité que les engins de sauvetage soient utilisés correctement en cas d'urgence. Enfin, des valeurs limites pour la consommation d'alcool sur l'eau auraient également un effet préventif.

Le **Centre Patronal** se félicite essentiellement du fait que les différentes catégories de bateaux sont classées par ordre décroissant en fonction de leur dangerosité. Les valeurs limites pour la détermination de l'alcool doivent distinguer entre un bateau à moteur puissant qui est plus dangereux qu'un voilier (même avec moteur auxiliaire). Les conducteurs de bateaux sans moteur ou avec moteur auxiliaire ne devraient pas être soumis à une valeur-limite d'alcoolémie. En outre, aucun contrôle de l'alcool ne devrait être effectué si le navire est ancré à la rive ou dans un mouillage officiel.

Iwona Eberle (auteure de « GummibootFührer »⁷) soutient, pour l'essentiel et en substance, que les conducteurs de canots pneumatiques devraient également être autorisés à boire de l'alcool au milieu du lac. La personne qui consomme de l'alcool se met en danger elle-même et sa consommation est donc soumise à sa responsabilité personnelle. Les restrictions légales à la consommation d'alcool sont une forme de mise sous tutelle inappropriée du citoyen. Il suffirait que les autorités émettent une recommandation correspondante (par exemple en renvoyant aux règles de baignade de la SSS). Il suffit d'annoncer par communiqués de presse que les conducteurs de canots pneumatiques pourraient se voir infliger une amende en cas de violation de l'obligation de s'écarter.

3.6 Art. 40a^{bis}

Les cantons de **Berne, Zoug, Lucerne, Valais, Schwyz, Jura et Uri** ainsi que **vks** demandent que le titre «Interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool» (par analogie à l'art. 2a de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière [OCR]⁸) soit utilisé au lieu de «Conduite sous l'effet de l'alcool».

⁷ ISBN 978-3-85932-742-9

⁸ RS 741.11

Le Canton de **Berne** souligne que les autorités cantonales compétentes en matière d'autorisation seraient expressément favorables au maintien des restrictions sur la consommation d'alcool et de stupéfiants dans le cadre d'activités commerciales à risque en terrain montagneux ou rocheux et dans les ruisseaux ou les rivières.

3.7 Art. 40b^{bis}

Aucune prise de position.

3.8 Art. 40c, al. 6

Les cantons de **Zoug, Lucerne, Berne, Thurgovie, Valais, Schwyz, Saint-Gall, Uri, Obwald, Zurich, Vaud** et **Jura** ainsi que **vks** déclarent que le terme «incapacité de conduire» à partir de 0,05 mg/l est techniquement incorrect. Au contraire, il convient d'adopter la formulation (quoique pas tout à fait parfaite) de l'OCCR⁹ «soumises à l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool... », ce qui aboutirait au même libellé que celui du transport routier.

3.9 Art. 40m, al. 1, let. b

Les cantons de **Zoug, Lucerne, Valais, Schwyz, Vaud et Neuchâtel** ainsi que **vks** mentionnent que, conformément à l'art. 1, let b, le permis de conduire d'une personne qui participe à la conduite d'un bateau utilisé pour le transport professionnel ou qui assure un service nautique à bord doit être saisi sur-le-champ. Toutefois, ces personnes ne sont pas nécessairement titulaires d'un permis de conduire bateau. L'al. 1, let. b, devrait donc être complété par les mots « si la personne est en possession d'un permis de conduire ».

3.10 Art. 86, al. 5

Les cantons de **Zoug, Lucerne, Berne, Schwyz, Saint-Gall, Zurich** et **Valais**, la **Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft** et **vks** soulignent pour l'essentiel que la numérotation de l'art. 86, al. 5, let. b et c, ONI ne correspond pas à l'état actuel de l'ordonnance du DETEC portant mise en vigueur du règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin¹⁰.

La **Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft** soutient en outre qu'il existe une ambiguïté entre l'art. 82, al. 1, let. b, et l'art. 86, al. 5, let. a: dans un cas, l'âge minimum est 18 ans, dans l'autre 17. Un candidat peut obtenir le permis de conduire de catégorie A dès 17 ans, si, conformément à l'art. 86, al. 5, let. a, il remplit les conditions prévues à l'art. 82, al. 1^{ter}.

Art. 87, al. 1^{bis}

Les cantons de **Zoug, Thurgovie, Schwyz, Saint-Gall, Zurich, Schaffhouse** et **Valais**, ainsi que **Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG** et **vks** soulignent que les questions de l'examen théorique doivent être déterminées (et uniformisées) conjointement par les autorités cantonales.

Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG fait en outre valoir qu'il n'est pas indiqué clairement pourquoi les questionnaires-types ne sont pas mis à disposition pour les catégories B et C.

⁹ Ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR ; RS 741.013).

¹⁰ RS 747.224.121

3.11 Art. 96, al. 1, let. c^{bis}

En substance, le canton de **Berne** rappelle que, selon une lettre de la Direction générale des douanes du 21 décembre 2012, aucun contrôle n'est nécessaire. Le service cantonal de la navigation peut toutefois exiger une attestation. Dans la pratique, la carte d'importation de l'importateur du moteur du bateau prouve [de manière suffisante] que le dédouanement est correct.

L'effort administratif que représente une attestation douanière délivrée pour chaque moteur et contrôlée par les autorités est inacceptable et trop coûteux. Il est également suggéré que ces données soient stockées dans une base de données centrale de sorte qu'elles n'aient plus qu'à être consultées par le service compétent.

3.12 Art. 100a, al. 3 et 4

Les cantons de **Zoug, Lucerne, Berne, Schwyz, Saint-Gall, Zurich, Vaud et Schaffhouse** ainsi que **vks** soulignent en substance que seuls les bateaux de sport dont l'installation électrique a été construite et contrôlée conformément à la norme SN EN ISO 13279 sont exemptés du contrôle¹¹. De même, seuls les bateaux de sport dont l'installation à gaz liquéfiés a été construite et contrôlée conformément à la norme EN ISO 10239 devraient être exemptés.

Le canton de **Thurgovie** observe que les dispositions auxquelles les installations doivent être conformes ne sont pas définies.

3.13 Art. 101, al. 3

Les cantons de **Lucerne, Berne, Thurgovie, Valais, Schwyz, Saint-Gall, Uri, Zurich et Schaffhouse** ainsi que **vks** soulignent en substance que seules les installations à gaz liquéfiés (par ex. les réchauds à gaz) qui ont été testées par la CFST¹² peuvent être embarquées.

3.14 Art. 109b, al. 2, 2^e phrase

Les cantons de **Zoug, Lucerne, Valais, Schwyz, Saint-Gall, Uri et Zurich** ainsi que **vks** font remarquer en substance que dans la version allemande, le terme «Kreisschreiben» devrait être remplacé par «Rundschreiben».

Le canton de **Saint-Gall** précise en outre que l'OFT n'a jusqu'à présent émis que des « circulaires » ou des directives.

3.15 Art. 134, al. 5

Les cantons de **Zoug, Valais et Schwyz** ainsi que **vks** demandent en substance qu'une adaptation rédactionnelle en langue allemande du texte de révision partielle soit effectuée. Le texte devrait avoir la teneur suivante : « ...Rettungswurfgeräte mit mindestens 75 N Auftrieb ».

3.16 Art. 142a, al. 4

Les cantons de **Lucerne, Berne, Thurgovie, Valais, Schwyz, Saint-Gall, Uri, Zurich et Schaffhouse** ainsi que **vks** soulignent en substance que les mesures de remplacement de l'art. 142a, al. 4, let. b, doivent être complétées de telle sorte que le mandat à des tiers soit à charge du détenteur ou du propriétaire (prise en charge des frais).

¹¹ Le canton de Thurgovie précise qu'il s'agit du *premier octroi d'un permis de navigation*. Les cantons du Valais, de Schwyz, d'Uri, de Vaud, de Schaffhouse et de Lucerne ainsi que **vks** précisent également que les évaluateurs doivent satisfaire aux exigences relatives aux experts conformément à l'art. 129, al. 6, ONI (directive CFST).

¹² Commission fédérale de coordination pour la sécurité au travail.

3.17 Art. 148a à 148f (section 45)

Les cantons de **Zoug, Lucerne, Berne, Valais, Schwyz** et **Uri** ainsi que **vks** signalent en substance que les art. 148a à 148f doivent être maintenus afin de permettre l'immatriculation de rafts plus anciens, nouvellement importés, qui ne disposent pas encore de déclaration de conformité.

3.18 Art. 163, al. 1^{bis}

Le canton de **Thurgovie** fait valoir que l'ancien règlement¹³ garantissait une application uniforme, alors que désormais, chaque autorité cantonale pourrait accorder elle-même des exceptions: cela signifierait que l'équipement minimal des petits bateaux, notamment des yoles, varierait d'un canton à l'autre.

3.19 Art. 163, al. 2

Les cantons de **Zurich** et de **Saint-Gall** déclarent qu'il ne sert à rien d'abolir une pratique qui était uniforme en Suisse. Par conséquent, la délégation à l'organe d'homologation (**vks**) devrait être maintenue.

3.20 Art. 165, al. 1^{bis}

Les cantons de **Zoug, Lucerne, Thurgovie, Valais, Schwyz, Uri, Zurich** et **Schaffhouse** ainsi que **vks** souhaitent une période de transition appropriée (par exemple un an) pour la nouvelle obligation de fournir une documentation.

3.21 Art. 166d, al. 4

Les cantons de **Zoug, Lucerne, Thurgovie, Valais, Schwyz, Uri, Zurich, Vaud, Saint-Gall et Schaffhouse** ainsi que **vks** indiquent en substance que les bateaux pour lesquels aucun montage subséquent d'extincteurs permanents n'est requis conformément à l'art. 166d, al. 4, doivent disposer d'un extincteur portable d'au moins 2 kg. Cette précision doit être explicitement mentionnée dans l'ONI.

3.22 Annexe 15 (ch. II)

Les cantons de **Lucerne, Valais, Schwyz, Uri, Vaud et Schaffhouse** ainsi que **vks** indiquent en substance¹⁴ que la capacité minimale de l'extincteur supplémentaire est indiquée aux chiffres correspondants relatifs à l'extincteur principal. Etant donné que des systèmes de protection contre l'incendie conformes à la norme SN EN ISO 9094,2015 sont désormais prévus à la place de l'extincteur principal, la teneur de la note de bas de page n'est plus correcte.

Dans ce contexte, le canton de **Thurgovie** précise que pour les bateaux de sport équipés d'un dispositif d'extinction intégré, l'obligation de disposer d'un extincteur supplémentaire de même capacité n'a aucun sens, car la capacité dépend de la taille du compartiment moteur. Par conséquent, la capacité doit être définie dans l'ONI.

Le canton de **Vaud** affirme que tous les bateaux sont soumis à l'annexe 15, mais que les périodes transitoires correspondantes de 3 et 5 ans sont inégales. De plus, un extincteur [supplémentaire] d'au moins 2 kg doit être à bord des bateaux équipés d'une installation à gaz, d'une cuisine ou d'un système de chauffage.

3.23 Annexe 18 (ch. 1, let. c)

Les cantons de **Lucerne, Berne, Valais, Schwyz** et **Uri** ainsi que **vks font valoir**, en substance que le ch. 1, let. c, de l'annexe 18 ne devrait pas être abrogé sans compensation: il doit rester possible de

¹³ Il était réservé à la Commission d'homologation ou à l'organe d'homologation **vks** d'accorder des exceptions à l'art. 132 ONI.

¹⁴ Cf. note de bas de page de l'annexe 15, ch. 2 à 6

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

calculer le nombre de personnes admises sur des rafts anciens et nouvellement importés sans déclaration de conformité.

4. Annexe: Liste des destinataires de la procédure de consultation

Abréviation	Expéditeur	Réponse
1.	Cantons / Cantons / Cantoni	
ZH	Chancellerie d'Etat du canton de Zurich	Oui
BE	Chancellerie d'Etat du canton de Berne	Oui
LU	Chancellerie d'Etat du canton de Lucerne	Oui
UR	Chancellerie d'Etat du Canton d'Uri	Oui
SZ	Chancellerie d'Etat du canton de Schwyz	Oui
OW	Chancellerie d'Etat du canton d'Obwald	Oui
NW	Chancellerie d'Etat du canton de Nidwald	Non
GL	Chancellerie du canton de Glaris	Oui
ZG	Chancellerie d'Etat du canton de Zoug	Oui
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	Oui
SO	Chancellerie d'Etat du canton de Soleure	Oui*
BS	Chancellerie d'Etat du canton de Bâle-Ville	Oui*
BL	Chancellerie d'Etat du canton de Bâle-Campagne	Oui
SH	Chancellerie d'Etat du canton de Schaffhouse	Oui
AR	Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures	Oui*
IA	Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures	Oui*
SG	Chancellerie d'Etat du canton de Saint-Gall	Oui
GR	Chancellerie d'Etat du Canton des Grisons	Oui*
AG	Chancellerie d'Etat du canton d'Argovie	Non
TG	Chancellerie d'Etat du canton de Thurgovie	Oui
TI	Chancellerie d'Etat du canton du Tessin	Oui
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Oui
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Oui
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	Oui
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Oui
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	Oui
VKS	Association des services cantonaux de la navigation	Oui
2.	Compagnies de navigation suisses concessionnaires	
AeS	Ägerisee Schifffahrt AG	Non
BSG	Bielensee Schifffahrtsgesellschaft	Oui
BLS	BLS SA	Non
CGN	Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman	Non
	Ferry Beckenried–Gersau	Non
FHM	Zürichseefähre Horgen – Meilen SA	Oui
SBS	Schifffahrt Romanshorn AG	Non
NLB	Navigation sur le lac des Brenets	Non
NLM	Navigation Lac Majeur	Non
SGH	Schifffahrtsgesellschaft Hallwilersee	Non
SGV	Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees	Non

SGZ	Schiffahrtsgesellschaft Zugersee AG	Non
SGG	Schiffahrtsgenossenschaft Greifensee	Non
SW	Schiffsbetrieb Walensee AG	Non
URH	Schweizerische Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein	Oui
ZSG	Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft	Non
NLJ	Compagnie de Navigation sur le lac de Joux	Non
SNL	Società Navigazione del Lago di Lugano	Non
SMGN	Société des Mouettes Genevoises Navigation	Non
LNM	Société de Navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat SA	Non
ZSG	Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft	Oui
3.	Associations Expédition	
VSSU	Association des entreprises suisses de navigation	Non
4.	Navigation professionnelle et commerciale	
VBL	Association suisse de propriétaires de dragues et chalands	Non
SBV	Association Suisse des constructeurs navals	Non
VSIM	Association suisse des importateurs de moteurs marins	Non
5.	Prises de position spontanées	
	Swiss Outdoor Association	Oui
	Aqua Nostra Suisse	Oui
SSS	Société suisse de sauvetage	Oui
FSM	Fédération Suisse Motonautique	Oui*
CP	Centre Patronal	Oui
bpa	Bureau suisse de prévention des accidents	Oui
	Iwona Eberle, auteure de Gummibootführer Schweiz (guide du canot pneumatique Suisse)	Oui

* Aucun commentaire