11994

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant un projet de loi sur la navigation intérieure

(Du 1er mai 1974)

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre, avec le présent message, un projet de loi sur la navigation intérieure.

1 Aperçu liminaire

L'article 24ter de la constitution fédérale déclare que la législation sur la navigation est du domaine de la Confédération. Cette disposition a été introduite dans la constitution à la suite de la votation du 4 mai 1919. La compétence de la Confédération se rapporte aussi bien à la navigation maritime qu'à la navigation sur le Rhin international et à la navigation sur les lacs et fleuves à l'intérieur du pays.

La Confédération a d'abord réglementé la navigation rhénane internationale en se fondant sur une délégation de compétence prévue à l'article 66 de la loi fédérale sur le registre des bateaux du 28 septembre 1923. Le Conseil fédéral a ensuite réglé la navigation maritime sur la base de l'arrêté fédéral du 30 août 1939 relatif aux mesures propres à assurer la sécurité du pays et le maintien de sa neutralité. Ce n'est que par la loi fédérale du 23 septembre 1953 sur la navigation sous pavillon suisse que cette navigation a été soumise à une réglementation définitive. Au titre VII de cette loi est prévue l'application partielle des dispositions régissant la navigation maritime à la navigation sur le Rhin international et sur les autres voies navigables reliant la Suisse à la mer.

La réglementation de la navigation sur les voies d'eau situées à l'intérieur du pays est demeurée cantonale, sauf pour ce qui a trait à la navigation concessionnaire. Celle-ci a été réglementée par des ordonnances édictées par le

Conseil fédéral sur la base de la régale des postes, en dernier lieu le 9 août 1972. Il s'agit avant tout de dispositions visant à sauvegarder la sécurité de l'exploitation des services publics de navigation. Les prescriptions générales réglant la navigation se trouvent ainsi dans les règlements cantonaux et intercantonaux.

La loi sur la navigation intérieure comble une lacune de la législation fédérale qu'elle complète par une réglementation de la navigation sur les voies d'eau à l'intérieur du pays. Ainsi seront réglementées, sur le plan fédéral, les trois genres de navigation, la navigation maritime, la navigation commerciale sur le Rhin international et la navigation à l'intérieur du pays.

La loi sur la navigation intérieure a été conçue comme une loi-cadre. Elle n'énonce que les règles essentielles, tandis que les prescriptions de détail devront être édictées par le Conseil fédéral. Il sera, dès lors, plus facile d'adapter les prescriptions techniques à l'évolution de la construction nautique.

2 Partie générale

21 Situation initiale

Les voies navigables de la Suisse sont, pour deux cinquièmes de leur surface, des eaux frontalières régies par des conventions internationales et, pour trois cinquièmes, des voies d'eau intérieures régies par le droit national.

Aux eaux frontalières s'appliquent les conventions suivantes:

Parties contractantes	Date	Champ d'application
Etats riverains du Bodan	22 septembre 1867 1er juin 1973[1]	Lac de Constance
Suisse/Grand Duché de Bade	28 septembre 1867	Lac Inférieur et Rhin entre Constance et Schaffhouse
Suisse/République fédérale allemande	1er juin 1973[1]	Lac Inférieur et Rhin entre Constance et Schaffhouse
Suisse/Grand Duché de Bade	10 mai 1879	Rhin de Neuhausen jusqu'en aval de Bâle
Etats rhénans	17 octobre 1868 20 novembre 1963	Acte de navigation Convention de Mannheim
Suisse/France	10 septembre 1902	Léman
Suisse/Italie	22 octobre 1923	Lac Majeur, Lac de Lugano
Suisse/Autriche	1er juin 1973[1]	Vieux Rhin

[1] Procédure de ratification en cours.

Ces conventions internationales établissent des réglementations uniformes de la navigation auxquelles les législations des pays participants doivent s'adapter. Ces réglementations priment le droit national.

La Convention du 27 novembre 1925 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure est applicable sur toutes les voies d'eau des Etats contractants, ceux-ci pouvant toutefois formuler la réserve, ce que la Suisse a fait, de ne pas appliquer cette convention à la navigation exclusivement interne. Quant à la Convention du 21 juin 1929 concernant l'indication de poids sur les gros colis transportés par bateau, elle s'applique sur toutes les voies d'eau suisses.

Par arrêté du 24 juin 1971, les Chambres fédérales ont approuvé la convention du 25 janvier 1965 relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, y compris le protocole nº 1 concernant les droits réels sur les bateaux de navigation intérieure, la convention du 15 février 1966 concernant le jaugeage des bateaux de navigation intérieure et la convention du 15 mars 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure. La Suisse n'a pas encore ratifié les deux premières conventions; elle a par contre adhéré à la dernière, avec effet dès le 25 juillet 1972. Cette réglementation s'applique également aux voies d'eau situées à l'intérieur du pays.

Ces dernières années la navigation de sport et de plaisance s'est considérablement développée. Il y aurait en Suisse plus de 70 000 bateaux à moteur, à voiles ou à rames et ce nombre ne cesse de croître. Il faut y ajouter les bateaux dits «itinérants» qui sont transportés d'une voie d'eau à une autre ou amenés de l'étranger par des touristes. Cette petit batellerie, si l'on fait abstraction des dispositions des conventions internationales et de la réglementation de la navigation concessionnaire, est soumise aux différentes réglementations cantonales. Les cantons ont cependant conclu des concordats pour unifier autant que possible la réglementation de la navigation sur les voies d'eau qui leur sont communes. Malgré cela des différences subsistent. Pour certaines matières, la compétence de légiférer fait défaut aux cantons.

Sur le plan international, on tend à uniformiser les réglementations de police de navigation des différentes voies d'eau européennes. En 1962, la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies à Genève, a élaboré et proposé aux Etats participants un Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI). Le règlement international de police de la navigation sur le Rhin a été établi sur ce modèle. On ne comprendrait pas que la Suisse veuille se soustraire à cette unification internationale du droit de la navigation et laisser coexister des régimes juridiques différents suivant les cantons. C'est pourquoi, sous la direction de l'Office fédéral des transports, des experts cantonaux ont élaboré au cours des dernières années, sur la base du CEVNI, un projet de réglementation uniforme des règles de police de navigation. Celles-ci ne pourraient actuellement être mises en vigueur parce qu'il manque encore une base légale appropriée.

Lors de la revision de la loi sur le registre des bateaux, il a été proposé d'introduire dans cette loi un article accordant au Conseil fédéral la compétence d'édicter les dispositions de droit public nécessaires pour réglementer la construction, l'équipement, la composition de l'équipage et l'admission des bateaux à la navigation, pour définir les exigences à imposer aux conducteurs

et pour régler l'assurance responsabilité civile, la circulation sur les voies d'eau, les signaux à bord et à terre, la protection des eaux et la lutte contre le bruit. Dans la procédure de consultation, tous les cantons, sauf deux, ont repoussé cette solution. Egalement, à deux exceptions près, ils ont admis que le but visé ne pourrait être atteint par un concordat intercantonal. L'opinion a prévalu qu'il convenait de créer une réglementation uniforme par le moyen d'une loi sur la navigation intérieure.

22 Initiatives parlementaires

Des initiatives parlementaires ont également préconisé une réglementation fédérale. A l'appui de sa motion du 15 décembre 1964, le conseiller aux Etats Bächtold avait déclaré que le nombre croissant des bateaux à moteur sur les lacs et rivières suisses contribuait à la pollution des eaux et créait une situation intenable, en mettant en danger la sécurité des personnes qui recherchent le repos et en troublant leur tranquillité par le bruit. Il demandait que le Conseil fédéral présente aux conseils législatifs un projet de loi réglant cette matière pour l'ensemble du pays. Un postulat Martin du 20 mars 1969 exprimait pour sa part la crainte que suscitent les pollutions provenant du développement de la navigation de plaisance, de pêche, touristique et commerciale. Le Conseil fédéral était prié d'encourager les cantons à élaborer un règlement intercantonal de la navigation et à veiller à ce que les mesures uniformes édictées comportent des dispositions nécessaires à la lutte contre la pollution des eaux. La motion du conseiller national Schaller, du 10 mars 1971, invitait le Conseil fédéral à soumettre aux Chambres fédérales un projet de loi fédérale pour régler les rapports de droit public de la navigation intérieure et encourager la navigation rhénane. Le 3 juin 1969, une motion Wenger critiquait la diversité des réglementations existantes et demandait que soit élaborée une loi sur la navigation intérieure tenant compte de la petite navigation. Selon la motion, il convenait de prévoir une réglementation analogue à celle de la circulation routière, avec des dispositions particulières garantissant la lutte contre le bruit et la pollution des eaux. Une motion Weber-Schwyz, du 28 février 1972, insista particulièrement sur l'urgence d'une réglementation uniforme de la navigation. En vue de garder aux lacs et rivières le caractère de zone de détente, le Conseil fédéral était invité à soumettre au Parlement un projet de réglementation permettant de limiter le nombre des bateaux à moteur et visant à promouvoir une planification pour les lacs.

Nous avons reconnu le bien-fondé de ces diverses interventions et annoncé que nous soumettrions, dans un avenir rapproché, un projet de loi sur la navigation intérieure.

Le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie a créé en 1971 un groupe de travail interdépartemental et chargé le Dr. W. Müller de Bâle de préparer un avant-projet de loi. Celui-ci a été discuté au sein de ce groupe de travail, soumis à une procédure de consultation puis, mis au net sur la base des préavis.

23 Explication du projet

Le projet est fondé sur les principes suivants: La loi sur la navigation intérieure, en tant que loi-cadre, constitue la base légale permettant d'édicter des dispositions d'exécution uniformes, sans faire appel à d'autres bases légales existantes (conventions internationales, régale des postes, loi sur le registre des bateaux). Ces dispositions d'exécution peuvent se rapporter aussi bien à la navigation concessionnaire qu'à la grande navigation commerciale (notamment sur le Rhin) et la navigation de sport ou de plaisance. Des règles spéciales ne doivent être prévues que pour tenir compte des particularités de certains genres de navigation qui ne se prêtent pas à une réglementation uniforme.

La loi ne règle que les matières qui nécessitent une réglementation légale. Toutes les questions techniques et d'exploitation qui sont susceptibles de se modifier au cours de l'évolution de la technique seront réglées dans des ordonnances d'exécution. La loi énonce les principes fondamentaux régissant la construction, l'équipement et la conduite des bateaux ainsi que la composition des équipages. La délimitation, entre les matières à régler dans la loi et celles à prévoir dans les ordonnances peut être revue en tout temps sans que le système de la loi en soit affecté. Il est possible d'étendre ou de restreindre ultérieurement les différents chapitres. Conformément à la pratique, l'exécution de la loi est confiée aux cantons, à moins qu'il ne s'agisse des bateaux de la Confédération ou des entreprises concessionnaires de navigation. Les prescriptions pénales uniformes doivent s'appliquer à tous les genres de navigation. Entre les diverses autorités cantonales la compétence est bien délimitée. La loi précise que les permis et les autorisations qu'elles délivrent sont valables dans toute la Suisse. C'est en quelque sorte un régime semblable à celui qui est institué pour la circulation routière. Il a été repris dans la mesure où le permettent les particularités de la navigation. Il a enfin été tenu compte de la priorité du droit international qui est tout particulièrement importante pour la navigation intérieure.

Lors de l'élaboration du projet de loi, il a fallu trancher la question de savoir s'il convenait d'y faire figurer des prescriptions de droit civil, en particulier des dispositions relatives à la responsabilité civile, ou s'il convenait de se limiter pour le moment à la réglementation des rapports de droit public. Il est incontestable qu'un code de la navigation intérieure devrait aussi comprendre des dispositions sur la responsabilité civile du propriétaire, de l'armateur et du conducteur du bateau, des prescriptions relatives aux droits et devoirs, ainsi qu'au contrat d'engagement des membres de l'équipage, à la sécurité sociale, à la location du bateau, au contrat d'affrètement et au transport, aux documents de transport (connaissements et charte-parties), à l'abordage, à l'assistance et au sauvetage et, le cas échéant, à l'avarie commune. Il faudrait y ajouter encore des dispositions sur l'immatriculation des bateaux et la constitution de droits réels si ces matières ne sont pas déjà traitées par des lois spéciales. Il convient toutefois d'examiner si une réglementation aussi

complète est véritablement nécessaire et urgente et, si ce n'est pas le cas, si les normes du droit civil général sont suffisantes. Il est certain qu'il ne serait pas possible d'élaborer à brève échéance une réglementation complète des questions de droit civil relatives à la navigation intérieure.

La navigation commerciale rhénane doit certainement faire l'objet d'une réglementation détaillée. Celle-ci existe. Il s'agit de la loi du 23 septembre 1953 sur la navigation maritime sous pavillon suisse, qui s'applique à la navigation intérieure dans la mesure prévue par ses articles 125 à 127.

Les entreprises concessionnaires de navigation sont soumises aux dispositions de la loi sur les chemins de fer qui les réglementent d'une manière analogue aux entreprises ferroviaires.

Pour la navigation de sport et de plaisance, la réglementation du droit civil général est suffisante si l'on fait abstraction des questions de la responsabilité civile et de l'assurance.

La réglementation de la responsabilité civile du propriétaire et du conducteur du bateau, telle qu'elle résulte des dispositions du code des obligations, a été récemment modifiée par une réglementation internationale. La Suisse vient, en effet, d'adhérer à la convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure de 1960. Pour notre pays, cette convention est entrée en vigueur le 25 juillet 1972 (RO *1972* 894). Elle s'applique sur toutes les voies d'eau, aussi bien aux bateaux suisses qu'à ceux provenant de pays riverains. Selon cette convention, la responsabilité est fondée sur la notion de faute. Dans la navigation le fait dommageable le plus fréquent est celui de l'abordage entre bateaux. D'après les indications des entreprises qui assurent les bateaux de navigation intérieure, 90 pour cent de tous les cas de dommages résultent de l'abordage entre bateaux ou de la collision avec des installations fixes. Ces cas sont précisément ceux qui sont réglés d'une manière uniforme par la convention sur l'abordage. Il n'y a donc pas de lacune à cet égard. Prévoir, au surplus, une responsabilité causale dans la législation nationale, comme cela a déjà été proposé, qui ne pourrait s'appliquer qu'aux cas non réglés dans la convention internationale, paraît dès lors dénuée d'intérêt. Pour ces cas le droit des obligations devrait suffire. S'il s'agit d'entreprises concessionnaires de navigation, c'est la loi sur la responsabilité civile des chemins de fer qui s'appliquera subsidiairement. La loi sur la protection des eaux contre la pollution énonce une réglementation de la responsabilité qui s'applique à toutes les voies d'eau suisses. Quant à la responsabilité civile découlant de l'exploitation d'un bateau, elle peut être réglée contractuellement entre les parties. Dans ces conditions il ne paraît pas nécessaire de réglementer spécialement la responsabilité civile en matière de navigation intérieure. Le transport régulier et professionnel de personnes et de marchandises est régi par le droit de transport ferroviaire et soumis à la réglementation particulière de la responsabilité civile applicable aux chemins de fer.

Pour la navigation rhénane, la loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse prévoit l'application de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, de 1961. Sur le plan international, des conventions sur le contrat de transport de voyageurs et de bagages, ainsi que sur le contrat de transport de marchandises en navigation intérieure sont, en outre, en voie d'élaboration. La question de savoir si la Suisse doit adhérer à ces nouvelles conventions n'est pas encore résolue. Sur le Rhin, en aval de Bâle, les transports de marchandises sont soumis aux dispositions de la loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse.

Les dispositions du code des obligations sur le contrat de transport devraient suffire pour régler les transports de marchandises effectués à l'intérieur du pays par des entreprises non concessionnaires. Des dispositions spéciales relatives à l'assistance, au sauvetage et à l'avarie commune ne sont pas nécessaires pour la navigation intérieure.

On doit admettre que la sécurité sociale est suffisamment réglementée par la loi fédérale sur le travail, les dispositions du contrat de travail du code des obligations et de l'assurance-accident obligatoire.

La loi fédérale sur le registre des bateaux règle l'immatriculation et les droits réels pour les bateaux de plus de 15 tonnes.

Au vu de ces considérations, on peut admettre que pour la navigation intérieure la réglementation actuelle du droit civil convient parfaitement. Dans la mesure où elles sont nécessaires, les réglementations spéciales existent déjà (loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse, loi sur la responsabilité civile des chemins de fer et droit de transport ferroviaire). Le code français des voies navigables et de la navigation intérieure, datant de 1956, qui est une codification complète, ne contient pas non plus de dispositions sur la responsabilité civile.

La compétence des cantons de légiférer sur l'assurance responsabilité civile est controversée. Cette question devient sans objet du fait que le projet de loi règle la question de l'assurance-responsabilité civile obligatoire.

24 Résultats de la procédure de consultation

L'avant-projet de loi a été soumis aux cantons et aux divisions concernées de l'administration fédérale. Le principe même de la loi a été admis par tous les intéressés. Plusieurs cantons ont demandé que leur droit de souveraineté sur les eaux soit affirmé d'une manière plus nette. Il a aussi été demandé une disposition précisant que la loi ne porte aucune atteinte au droit des cantons de prélever des taxes et des impôts. Un canton a demandé que les attributions de la police soient réglées comme dans la loi sur la circulation routière.

Plusieurs propositions se rapportaient aux dispositions pénales. Des dispositions spéciales ont été demandées pour réprimer le vol d'usage, la conduite d'un bateau en état de fatigue ou d'ivresse, le délit de fuite, l'atteinte à la sécurité d'un bateau et la possibilité de prévoir l'exemption de toute peine dans les cas de peu de gravité.

Diverses propositions présentées par les cantons devront être réalisées dans le cadre des dispositions d'exécution. D'autres demandaient des rédactions plus précises ou plus nuancées, notamment en ce qui concerne l'obligation incombant aux cantons de maintenir la navigabilité des voies d'eau, ou se rapportaient à des questions de construction et d'exploitation.

Les dispositions relatives aux compétences des autorités et aux critères pour l'attribution de la compétence aux cantons, suivant le lieu de stationnement du bateau ou le domicile du conducteur, ont été généralement bien accueillies. Quelques cantons ont toutefois critiqué la possibilité réservée, dans certains cas, au canton où stationne le bateau de délivrer et de retirer le permis de conduire.

Les propositions présentées lors de la consultation ont été examinées par un groupe de travail interdépartemental. Dans la mesure du possible, ces propositions ont été suivies. Quant aux suggestions relatives à des questions à traiter dans les dispositions d'exécution, elles ont été réservées à un examen ultérieur qui interviendra au moment de la préparation de ces dispositions. On procédera à ce moment-là à une consultation appropriée des cantons et des milieux intéressés à la navigation.

3 Partie spéciale. Commentaires concernant certaines dispositions du projet

31 Première partie: Dispositions générales

Champ d'application (art. 1er)

Les réglementations internationales réservées concernent en particulier le Rhin international (régi par la Convention de Mannheim) et les voies d'eau frontalières (Lac de Constance, Léman, Lac Majeur et Lac de Lugano). Elles priment le droit national.

Exercice de la navigation (art. 2, 3 et 4)

Comme il a fallu le prévoir dans la loi sur la circulation routière, il convient également de délimiter ici les attributions de la Confédération et des cantons. L'usage particulier ou accru d'une voie d'eau (par exemple pour le stationnement d'un bateau, pour l'exploitation d'un restaurant sur un bateau à l'ancre, pour le stationnement d'un bateau d'habitation ou encore pour organiser un

concours) nécessite l'autorisation du canton (Art. 2, 2e al.) qui exerce la souveraineté sur les eaux (art. 3). S'il y a lieu, les cantons peuvent subordonner la délivrance du permis de navigation à la preuve de l'existence d'un lieu de stationnement réservé au bateau et soumettre la navigation à une autorisation spéciale (art. 13, 3e al.).

Entretien des voies d'eau (art. 5)

Dans la procédure de consultation les cantons ont estimé que l'obligation d'entretien avait été formulée d'une manière trop absolue. Le texte a été maintenant formulé d'une manière plus nuancée, l'obligation d'entretenir la voie d'eau n'existant que dans la mesure où la navigation y est possible et qu'elle n'a été ni restreinte, ni interdite. L'obligation d'entretien ne saurait dès lors être interprétée dans le sens d'une obligation de rendre navigables des voies d'eau qui ne le sont pas.

Suppression d'entraves à la navigation (art. 6)

Les compétences de l'autorité cantonale pourraient être déduites de la souveraineté sur les eaux. Une disposition expresse de la loi facilitera toutefois la tâche de l'autorité lorsqu'elle devra intervenir auprès des personnes qui ont causé l'entrave.

Navigation soumise à concession ou à autorisation (art. 7)

A défaut d'une loi sur la navigation intérieure, la navigation sous régime de concession ou d'autorisation a été jusqu'ici réglementée sur la base de la loi fédérale sur le service des postes du 2 octobre 1924. Elle doit être maintenant réglée dans le cadre de la présente loi.

32 Deuxième partie: Bateaux et conducteurs de bateaux

Bateaux (art. 10 à 15)

Les dispositions de détail relatives aux conditions de sécurité (art. 10), à la construction et à l'équipement des bateaux (art. 11), à l'expertise des types (art. 12), aux permis de navigation (art. 13), à l'inspection (art. 14) et à l'immatriculation des bateaux (art. 15) seront édictées par le Conseil fédéral à titre de prescriptions d'exécution. L'article 11, 2e alinéa, permettra à la Confédération d'intervenir pour prévenir l'apparition de bateaux de dimensions exagérées ou de moteurs de puissance excessive et de protéger ainsi l'environnement.

Le permis de navigation (art. 13) est délivré par le canton où stationne le bateau (art. 56). Pour les bateaux de la Confédération et des entreprises concessionnaires, le Conseil fédéral désignera l'autorité compétente. Le permis de navigation, document de nature technique, est, sauf dispositions particulières de conventions internationales (art. 18), valable dans toute la Suisse. L'autori-

sation spéciale de naviguer (art. 3, 3e al., et 13, 3e al.) n'est par contre valable que pour la voie d'eau pour laquelle elle a été établie. Chaque bateau doit en principe faire l'objet d'un permis de navigation. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions pour les petites embarcations (art. 13, 5e al.). Quant à la reconnaissance des permis étrangers et à l'admission des bateaux itinérants, elles seront réglées dans les dispositions d'exécution.

L'article 15 se rapporte à tous les genres d'immatriculation. Il pourra s'agir de l'immatriculation selon la loi fédérale sur le registre des bateaux de 1923 (RS *747.11*), du contrôle des bateaux des entreprises concessionnaires selon l'ordonnance de 1972 sur la navigation soumise à concession ou à autorisation (RS *747.211.1*), de l'immatriculation des yachts suisses naviguant sur mer d'après l'ordonnance de 1971 sur les yachts suisses naviguant sur mer (RS *747.321.7*) ou de l'inscription des bateaux dans les contrôles des bateaux des cantons (art. 15, al. 2). Un régime spécial s'applique aux bateaux de la Confédération. Comme pour le permis de navigation, le Conseil fédéral peut dispenser les petites embarcations de l'immatriculation.

321 Conducteurs de bateaux et équipages

Délivrance des permis (art. 17)

Un permis de conduire sera nécessaire pour la conduite de certaines catégories de bateaux à moteur et à voiles (art. 17). Des permis peuvent aussi être prévus pour exercer certaines fonctions à titre de membre d'équipage, en particulier celle de timonier. Le permis est établi par le canton dans lequel le candidat a son domicile (art. 56, 3e al.).

Retrait des permis (art. 19, 20 et 21)

La réglementation est comparable à celle de la loi sur la circulation routière (art. 16 et 17). En principe est compétente l'autorité qui a établi le permis (art. 56, 2e et 3e al.).

33 Troisième partie: Règles de route

Conformément à sa conception, la loi n'énonce que les règles essentielles de navigation, tandis que les règles détaillées figureront dans l'ordonnance d'exécution. Les règles peuvent être ainsi plus facilement adaptées à des circonstances nouvelles ou à des conventions internationales.

331 Prescriptions de police de la navigation

Règles de route et de stationnement (art. 25)

Il s'agira essentiellement de règles qui, actuellement, se trouvent en partie dans les règlements cantonaux et intercantonaux de navigation. Pour les édicter, le Conseil fédéral pourra se fonder sur les travaux accomplis par les experts

cantonaux de la navigation qui, sous la direction de l'Office fédéral des transports, ont élaboré, sur la base des règlements cantonaux et intercantonaux et en tenant compte des réglementations régissant les eaux frontalières et du code européen de navigation intérieure, des prescriptions nautiques uniformes pour toute la Suisse.

34 Quatrième partie: Dispositions particulières pour la navigation rhénane internationale

La navigation internationale sur le Rhin nécessite une réglementation particulière pour ce qui a trait à la police de la navigation et à l'économie des transports. La cinquième partie qui traite de l'assurance responsabilité civile obligatoire ne s'applique pas à cette navigation.

Prescriptions de police de la navigation (art. 28)

La navigation sur le Rhin international est régie par la convention de Mannheim du 17 octobre 1868 et du 20 novembre 1963. Cette convention prévoit que les prescriptions de police de la navigation sont adoptées par la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin. Les décisions prises à l'unanimité par cette commission sont obligatoires pour tous les Etats rhénans, à moins que l'un ou plusieurs d'entre eux ne fassent savoir qu'ils refusent d'approuver la décision prise ou qu'ils ne pourront donner leur approbation qu'après accord de leurs autorités législatives. Actuellement, c'est le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie qui, en Suisse, met en vigueur les prescriptions décidées par la Commission centrale (ACF du 29 mars 1966 – RO *1966* 656 – et ACF du 23 décembre 1968 – RO *1969* 81). Cette réglementation a jusqu'ici donné entière satisfaction.

Le règlement de police pour la navigation sur le Rhin prévoit que les conducteurs de bateaux naviguant sur le Rhin international doivent se conformer aux prescriptions de caractère temporaire édictées par les autorités à titre d'essai ou en attendant que le règlement puisse être adapté à de nouvelles situations. Ces prescriptions ne peuvent avoir une durée de validité de plus de trois ans. Elles sont édictées et abrogées en même temps dans tous les Etats riverains. Une règlementation semblable se trouve dans le règlement de visite des bâtiments et radeaux du Rhin ainsi que dans le règlement de transport des matières dangereuses sur le Rhin. En Suisse, ces prescriptions sont édictées par l'Office fédéral de l'économie hydraulique.

Prescriptions relatives à l'économie des transports (art. 29)

Du point de vue de l'économie, le bassin du Rhin international constitue une unité qui exige des Etats riverains une coordination de leurs activités. Il en est notamment ainsi en ce qui concerne la concurrence sur le plan des tarifs ou des frets discriminatoires et l'immobilisation temporaire de la cale

inoccupée comme mesure pour réduire le surcroît de capacité. Lorsque de telles mesures sont nécessaires, il est indispensable que la Suisse – membre de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin – adopte la même politique que les autres Etats riverains. Ces mesures ne concernent que la grande navigation commerciale qui s'exerce en Suisse sur le Rhin international, soit sur la partie du fleuve comprise entre la frontière à St. Jean/Kleinhünigen et Bâle, éventuellement Rheinfelden.

Compétence des autorités cantonales (art. 30)

L'article 30 énonce des exceptions aux dispositions des alinéas 2 et 3 de l'article 56. Pour le jaugeage des bateaux s'applique la convention internationale de 1925 (RS *13* 315). Au surplus, la réglementation prévue est conforme au régime international du Rhin. Le 2e alinéa de l'article 30 confirme la pratique basée sur des concordats intercantonaux et la règle selon laquelle l'exécution des prescriptions de police de la navigation incombe aux cantons. C'est la solution la plus appropriée au cas particulier du Rhin.

35 Cinquième partie: Assurance

Les réglementations actuelles des cantons prévoient l'assurance responsabilité civile obligatoire. Cette question d'assurance doit maintenant être réglée dans la loi fédérale, ce qui rendra sans objet la controverse sur la compétence des cantons en cette matière.

Assurance obligatoire (art. 31)

Pour permettre une adaptation des conditions d'assurance à l'évolution de la situation, il convient de réserver au Conseil fédéral la compétence de fixer l'étendue de l'assurance obligatoire. L'obligation d'assurance peut être également appliquée pour les installations et les engins flottants assimilés à des bateaux au sens de la loi.

Limitations de l'assurance (art. 32)

La réglementation correspond en principe à celle de la législation sur la circulation routière (art. 63 LCR).

Attestation d'assurance, suspension et cessation de l'assurance (art. 34)

La délivrance du permis de navigation est subordonnée à la conclusion de l'assurance responsabilité civile prescrite (art. 13, 2e al.).

Pour éviter qu'un dommage non couvert par l'assurance ne puisse se produire entre le moment où l'assurance prend fin et celui où le permis est retiré ou rendu, la loi fixe à l'autorité un délai dans lequel celle-ci est tenue de retirer le permis, avant que l'assurance cesse de produire ses effets.

Cas spéciaux (art. 35)

L'ordonnance de 1972 concernant la navigation soumise à concession ou à autorisation (RS *747.211.1*) prévoit que les concessionnaires doivent conclure une assurance-responsabilité civile couvrant tous les risques de leur entreprise.

Pour les bateaux de navigation intérieure affectés à la navigation rhénane internationale qui sont immatriculés dans un registre public – il faut pour cela qu'ils aient un tonnage d'au moins quinze tonnes et soient utilisés pour le transport professionnel de personnes ou de marchandises – s'appliquent des règles de responsabilité particulières. L'armateur a une responsabilité civile limitée à des montants maximums déterminés selon la portée en lourd du bateau et la puissance de ses machines. Ces particularités rendent impossible l'application des principes usuels en Suisse en matière de responsabilité civile et d'assurance. Pour la navigation rhénane a été conclue, en 1973, une convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure. La Suisse n'a pas encore adhéré à cette convention. Il existe, par ailleurs, en matière d'assurance-responsabilité civile, une pratique commune des pays rhénans fondée sur un marché international auquel participent les armateurs suisses.

36 Sixième partie: Recours et for

Recours et for (art. 36 et 37)

Le droit de recours est réservé dans tous les cas. Il y aura toujours deux autorités compétentes et les décisions finales seront prises par des autorités fédérales, de manière à assurer une application uniforme de la loi. Les dispositions de la loi fédérale sur la procédure administrative et de la loi fédérale d'organisation judiciaire s'appliquent aux recours adressés aux autorités fédérales.

La convention de Mannheim prévoit le for de l'accident pour les actions civiles. Le juge du lieu est le mieux à même d'instruire et de trancher les litiges. Pour un fleuve international tel que le Rhin, il est indispensable que la détermination du for soit uniforme. Sur les voies d'eau intercantonales, il est, au contraire, souvent difficile d'établir dans quel arrondissement de juridiction cantonale un accident s'est produit, alors qu'il est le plus souvent facile de connaître le domicile du défendeur. Pour ces raisons, il a fallu prévoir à l'article 37 la possibilité de choisir entre deux fors. Il existe de plus des fors particuliers pour le service de navigation des Chemins de fer fédéraux et les entreprises concessionnaires de navigation qui peuvent être cités soit devant le tribunal compétent du siège de l'entreprise, soit devant celui du tribunal compétent d'un canton riverain dans lequel est domicilié le demandeur.

37 Septième partie: Dispositions pénales

Délits et contraventions (art. 38 à 47)

Les articles 38 à 47 correspondent dans une certaine mesure aux dispositions de la loi sur la circulation routière, toutefois avec quelques simplifications et modifications dues aux particularités de la navigation. L'article 39, outre la conduite d'un bateau en état d'ivresse, vise aussi le conducteur qui agit sous l'influence de stupéfiants ou de substances psychotropes. En lieu et place d'une disposition sur l'usage abusif de permis et de plaque prévue en matière de circulation routière, le projet de loi réprime la conduite d'un bateau sans permis de navigation, sans signes distinctifs ou sans l'assurance-responsabilité civile prescrite (art. 44). L'article 46 vise également les contraventions aux prescriptions de navigation de conventions internationales, les Etats participants à ces conventions étant tenus d'édicter des dispositions pour sanctionner les contraventions. Il convient, en outre, de prévoir les contraventions à des prescriptions qui ne font pas spécialement l'objet d'une disposition pénale dans la loi.

Les contraventions à la régale des postes étaient jusqu'ici réprimées par les dispositions de la loi sur le service des postes. Il convient maintenant, en relation avec l'article 7 réglant la navigation soumise à concession ou à autorisation, de prévoir une disposition spéciale pour réprimer ces contraventions, à titre de *lex specialis* qui prime la loi sur le service des postes (art. 47). La quotité de la peine correspond à celle qui est prévue par l'article 61 de la loi fédérale sur le service des postes, dans la teneur que lui a donnée la loi fédérale sur le droit pénal administratif (Annexe chiffre 17).

371 Conditions de répression

Infractions commises dans la gestion d'une entreprise (art. 40)

La responsabilité des personnes juridiques et des sociétés commerciales est formulée d'une manière conforme aux lois spéciales les plus récentes. Il n'y a pas lieu de mentionner les contraventions commises par l'entremise d'un subordonné, car le libellé des dispositions pénales de la loi couvre déjà ces cas. Le texte de l'article 40 est le même que celui de l'article 6 de la loi fédérale sur le droit pénal administratif.

Relation avec d'autres lois pénales (art. 52)

Selon la formule traditionnelle, la loi déclare applicables les dispositions générales du code pénal aux contraventions prévues aux articles 38 à 46. Pour les contraventions prévues à l'article 47, ce sont par contre les dispositions générales de la loi sur la procédure administrative qui sont applicables.

Les dispositions sanctionnant les contraventions aux prescriptions de police relatives à la navigation sur le Rhin ont été jusqu'à présent édictées par le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie (or-

donnance du 6 mars 1973 [RS *747.224.031*] concernant les contraventions aux prescriptions de police relatives à la navigation sur le Rhin en aval de Rheinfelden). Cette réglementation peut être maintenue.

38 Huitième partie: Attributions des autorités

381 Compétence des autorités fédérales

Dispositions d'exécution (art. 54)

Jusqu'ici la Confédération édictait les prescriptions exigées par le droit international en se fondant sur une disposition de la loi fédérale sur le registre des bateaux. Cette disposition peut maintenant être abrogée (art. 61).

382 Compétence des autorités cantonales

Attributions spéciales de la police (art. 57)

Il importe que les mesures que peut prendre la police soient partout les mêmes, ce qui est particulièrement important sur les voies d'eau intercantonales. L'article 57 prévoit une réglementation analogue à celle adoptée pour la circulation routière.

Impôts et taxes (art. 59 et 60)

Dans le cadre du droit fédéral, les cantons peuvent percevoir des taxes et des impôts. La réglementation prévue dans la loi vise uniquement à prévenir la double imposition.

39 Neuvième partie: Dispositions finales

Entrée en vigueur (art. 62)

La loi ne saurait entrer en vigueur avant que les dispositions d'exécution ne soient élaborées, ce qui ne sera possible que lorsque la teneur définitive de la loi sera connue. Une procédure de consultation sera prévue lors de l'élaboration de ces dispositions.

4 Répercussions sur les finances et l'effectif du personnel

Les dispositions de la loi n'entraîneront pas de nouvelles charges financières notables pour la Confédération.

5 Constitutionnalité

La loi sur la navigation intérieure se fonde sur l'article 24ter de la constitution fédérale. Elle est soumise au référendum facultatif.

6 Classement de motions et de postulats

Nous vous proposons de classer les motions et les postulats suivants:

1965 M 9153	Protection des eaux (E 16 juin 1965, Bächtold; N 13 octobre 1965)
1969 P 10234	Navigation et protection des eaux (N 18 décembre 1969, Martin)
1971 M 10290	Navigation intérieure (N 14 décembre 1970, Wenger; E 24 juin 1971)
1972 M 10868	Loi fédérale sur la navigation intérieure (N 7 octobre 1971, Schaller; E 7 mars 1972)
1973 M 11176	Circulation des canots à moteur sur les lacs suisses (N 7 décembre 1972, Weber-Schwyz; E 19 mars 1973)

7 Proposition

Nous fondant sur les considérations qui précèdent, nous avons l'honneur de vous recommander d'adopter le projet de loi ci-joint.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 1er mai 1974

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,
Brugger

Le chancelier de la Confédération,
Huber

(Projet)

Loi fédérale sur la navigation intérieure

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 24ter de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 1er mai 1974[1],

arrête:

Première partie: Dispositions générales

Article premier

Champ d'application

[1] La présente loi règle la navigation sur les voies d'eau suisses, y compris celles qui sont frontalières.

[2] Le Conseil fédéral désigne les véhicules, les installations et les engins qui sont des bateaux au sens de la présente loi.

[3] Les dispositions des conventions internationales ainsi que les dispositions découlant de l'application de ces conventions sont réservées.

Section 1: Exercice de la navigation

Art. 2

En général

[1] La navigation sur les voies d'eau publiques est libre dans les limites des dispositions de la présente loi.

[2] L'usage particulier et l'usage accru de ces voies d'eau sont subordonnés à l'autorisation du canton sur le territoire duquel se trouve la voie d'eau utilisée.

[1] FF **1974** I 1491

[3] Les bateaux au service de la Confédération peuvent naviguer sur toutes les voies d'eau.

Art. 3

Souveraineté des cantons sur les eaux

[1] La souveraineté cantonale sur les eaux est réservée dans les limites du droit fédéral.

[2] Dans la mesure où le requiert l'intérêt public ou la protection de droits importants, les cantons peuvent interdire ou restreindre la navigation.

[3] Le nombre des bateaux admis sur une voie d'eau ne peut être limité que lorsque d'autres mesures ne pourraient suffire pour sauvegarder la protection des eaux ou de l'environnement. Dans ce cas, un régime d'autorisations spéciales peut être prévu.

[4] Le Conseil fédéral décide de l'admission des bateaux des entreprises publiques de navigation.

Art. 4

Voies d'eau intercantonales et internationales

[1] Lorsqu'une voie d'eau se trouve sur le territoire de plusieurs cantons, ceux-ci doivent s'entendre sur toutes les mesures à prendre. S'ils ne parviennent pas à s'entendre, le Conseil fédéral décide.

[2] Pour les voies d'eau frontalières ou pour les voies d'eau régies par des conventions internationales le Conseil fédéral décide après avoir consulté les cantons riverains.

Section 2: Maintien de la navigabilité des voies d'eau

Art. 5

Entretien des voies d'eau

[1] Dans la mesure où la navigation est possible sur une voie d'eau et où elle n'est ni interdite, ni restreinte, les cantons riverains sont tenus de veiller au maintien de cette navigabilité et de faire placer les signaux nécessaires.

[2] Le canton répond du dommage causé par le défaut d'entretien d'une voie d'eau située sur son territoire. Au surplus est applicable le droit des obligations.

[3] Si les cantons riverains ne parviennent pas à s'entendre au sujet de l'entretien d'une voie d'eau intercantonale, le Conseil fédéral décide.

Art. 6

Suppression d'entraves à la navigation

[1] Les autorités cantonales peuvent faire enlever, aux frais du propriétaire ou du détenteur, lorsque ceux-ci ne les éliminent pas dans le délai qui leur a été imparti, les bateaux échoués, coulés ou inaptes à la navigation ainsi que les autres objets qui entravent ou mettent en danger la navigation.

[2] En cas de danger ou lorsque le propriétaire ou le détenteur ne peuvent être atteints, les autorités peuvent prendre immédiatement les mesures utiles.

Section 3: Navigation soumise à concession ou à autorisation

Art. 7

[1] Le droit de transporter régulièrement et professionnellement des personnes par bateaux est réservé à la Confédération, qui peut octroyer des concessions ou accorder des autorisations.

[2] Après avoir consulté les cantons, le Conseil fédéral édicte les dispositions relatives aux concessions et aux autorisations. Il peut prévoir des exceptions.

Section 4: Installations portuaires

Art. 8

Construction et exploitation

[1] La construction et l'exploitation d'installations portuaires, d'installations de transbordement et de débarcadères sont subordonnées à l'autorisation du canton sur le territoire duquel se trouvent ces installations.

[2] Les installations établies pour les bateaux de la Confédération ou pour les bateaux des entreprises publiques de navigation sont subordonnées à l'autorisation de la Confédération. Les cantons doivent être consultés.

[3] Les projets d'installations qui sont susceptibles de présenter des risques pour la navigation, pour d'autres intérêts publics ou pour d'autres droits importants doivent être interdits ou ne doivent être autorisés que sous condition.

Art. 9

Installations

[1] Le Conseil fédéral édicte les prescriptions concernant la signalisation et l'éclairage des installations des ports, des places de transbordement et des débarcadères.

[2] Il peut édicter des prescriptions uniformes concernant la construction et l'aménagement de telles installations.

Deuxième partie: Bateaux et conducteurs de bateaux

Section 1: Bateaux

Art. 10

Garanties de sécurité

[1] Les bateaux doivent être construits, équipés et entretenus de manière à satisfaire aux règles de route et à ne pas exposer à des risques les personnes à bord, la navigation et les autres usagers de la voie d'eau.

[2] Les bateaux ne peuvent naviguer que s'ils sont en état de navigabilité et conformes aux prescriptions.

Art. 11

Construction et équipement des bateaux

[1] Le Conseil fédéral édicte les prescriptions relatives à la construction, à l'équipement et au jaugeage des bateaux. Il sera tenu compte des exigences de la protection des eaux et de l'environnement.

[2] Le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions pour limiter les dimensions des bateaux ainsi que le genre et la puissance des moteurs utilisés.

Art. 12

Expertise des types

[1] Le Conseil fédéral peut soumettre à l'expertise des types les bateaux construits en série, leurs accessoires, ainsi que les dispositifs exigés pour la sécurité.

[2] Les bateaux et les objets soumis à l'expertise des types ne peuvent être mis sur le marché que s'ils correspondent au modèle approuvé.

[3] Le Conseil fédéral, après avoir consulté les cantons, désigne les services ou les experts chargés des expertises et règle la procédure.

Art. 13

Permis de navigation

[1] Les bateaux ne peuvent naviguer que s'ils sont pourvus d'un permis de navigation.

[2] Le permis de navigation ne doit être délivré que si le bateau est conforme aux prescriptions et si l'assurance-responsabilité civile a été conclue.

[3] Lorsque le nombre des bateaux admis sur une voie d'eau est limité, il n'est permis de naviguer sur cette voie d'eau que si le permis de navigation est complété par une autorisation spéciale du canton.

[4] Si le lieu de stationnement d'un bateau est transféré dans un autre canton ou s'il y a changement de propriétaire, un nouveau permis de navigation doit être établi.

[5] Le Conseil fédéral désigne les bateaux exemptés du permis de navigation et ceux pour lesquels il est exigé un permis spécial. Il peut admettre comme valables des permis de navigation étrangers ou accorder des facilités lorsqu'il s'agit de bateaux stationnant à l'étranger qui ne sont que temporairement en Suisse.

Art. 14

Inspection officielle

[1] Avant que le permis soit délivré, le bateau doit être soumis à une inspection officielle.

[2] Le Conseil fédéral peut dispenser de l'inspection individuelle les bateaux qui ont fait l'objet d'une expertise des types.

[3] Des inspections subséquentes doivent avoir lieu:

a. A intervalles réguliers;

b. D'office lorsque le bateau ne paraît plus offrir la sécurité requise pour la navigation;

c. Si le bateau a subi des modifications essentielles; dans ce cas, le propriétaire ou le détenteur du bateau a l'obligation de l'annoncer pour une inspection.

[4] Le Conseil fédéral édicte les dispositions relatives à l'inspection des bateaux.

Art. 15

Immatriculation et signes distinctifs des bateaux

[1] Tout bateau doit être immatriculé dans un registre et pourvu de signes distinctifs.

[2] Les bateaux qui ne sont pas immatriculés dans un registre fédéral doivent l'être dans le registre du canton dans lequel ils stationnent.

[3] Le Conseil fédéral édicte les dispositions concernant l'immatriculation et les signes distinctifs des bateaux et fixe les exceptions.

Section 2: Conducteurs de bateaux et équipages

Art. 16

Conduite des bateaux

[1] Tout bateau doit être placé sous l'autorité d'un conducteur responsable.

[2] Pour certains bateaux, le Conseil fédéral peut exiger un équipage.

[3] L'équipage et les autres personnes à bord sont tenus de se conformer aux ordres qui leur sont donnés par le conducteur dans l'intérêt de la navigation et de l'ordre à bord.

Art. 17

Délivrance des permis

[1] Le Conseil fédéral désigne les bateaux pour la conduite desquels un permis de conduire est nécessaire.

[2] Le permis est délivré si l'examen officiel a démontré que le candidat connaît les règles de route et qu'il est apte à conduire avec sûreté un bateau de la catégorie correspondant au permis.

[3] Le Conseil fédéral peut subordonner à un permis l'exercice d'autres fonctions à bord.

[4] Les permis ne peuvent être délivrés lorsque le candidat:

a. N'a pas encore atteint l'âge minimum prescrit par le Conseil fédéral;
b. Est empêché par des maladies physiques ou mentales de conduire sûrement un bateau ou de travailler comme membre d'équipage;
c. S'adonne à la boisson ou à d'autres formes de toxicomanie susceptibles de diminuer son aptitude à conduire sûrement un bateau ou de travailler comme membre d'équipage.

[5] Si la capacité du conducteur ou d'un membre d'équipage est douteuse, on procèdera à un nouvel examen.

Section 3: Validité des permis

Art. 18

[1] Les permis de navigation et de conduire ainsi que les permis des membres des équipages sont valables sur tout le territoire suisse et ont une durée illimitée.

[2] Pour des raisons particulières, leur durée peut être limitée, leur validité restreinte ou leur délivrance subordonnée à des conditions spéciales.

[3] Les permis établis pour des bateaux de haute mer immatriculés au registre suisse des yachts de plaisance sont également valalbles pour la navigation en Suisse.

[4] Les permis établis en application de conventions internationales sont également valables sur les voies d'eau suisses régies par ces conventions.

[5] Le Conseil fédéral édicte les dispositions réglant la reconnaissance des permis étrangers.

Section 4: Retrait des permis

Art. 19

En général

[1] Les permis et les autorisations doivent être retirés lorsque les conditions de leur délivrance ne sont pas ou ne sont plus remplies.

[2] Les permis et les autorisations peuvent être retirés lorsque les restrictions ou les obligations liées à leur délivrance ne sont pas observées.

Art. 20

Retrait des permis des conducteurs et des membres des équipages

[1] Les permis peuvent être retirés lorsque le titulaire du permis a:

a. Par des infractions aux règles de route compromis la sécurité de la navigation ou incommodé des tiers;

b. Violé les prescriptions sur la protection des eaux contre la pollution ou les dispositions protégeant l'environnement;

c. Fait un usage abusif d'un permis.

Un simple avertissement pourra être donné dans les cas de peu de gravité.

[2] Les permis seront retirés lorsque le conducteur a:

a. Gravement compromis la sécurité de la navigation;

b. Conduit un bateau en étant pris de boisson;

c. Pris la fuite après avoir blessé ou tué une personne ou s'il a violé son obligation de secourir;

d. Soustrait un bateau dans le dessein d'en faire usage et

e. S'il ne s'efforce pas ou s'il est incapable de conduire un bateau sans mettre en danger les tiers ou les incommoder.

Art. 21

Durée du retrait des permis

[1] Les permis de conduire ou les permis des membres des équipages seront retirés pour une durée à fixer selon les circonstances; elle sera cependant:

a. D'un mois au moins,

b. De six mois au moins si le conducteur a conduit un bateau, bien que le permis lui ait été retiré, ou si le permis doit lui être retiré pour la deuxième fois en l'espace de deux ans.

[2] Le permis sera retiré d'éfinitivement aux conducteurs incorrigibles.

[3] Lorsqu'un permis a été retiré pendant plus de six mois, il peut être restitué conditionnellement si l'on peut admettre que la mesure a atteint son but.

Troisième partie: Règles de route

Section 1: Obligations générales

Art. 22

Devoir général de vigilance

[1] Le conducteur de bateau doit prendre toutes les précautions que commandent le devoir général de vigilance et la pratique de la navigation pour éviter de mettre en danger des personnes, de causer des dommages aux choses des tiers, d'entraver la navigation et de troubler l'environnement.

[2] En cas de danger imminent, le conducteur doit prendre toutes dispositions pour éviter un dommage, même s'il doit de ce fait transgresser les prescriptions.

Art. 23

Obligation de secourir

[1] Si lors d'un accident des personnes à bord se trouvent en danger, le conducteur du bateau et l'équipage doivent tout mettre en œuvre pour sauver ces personnes.

[2] Si, sur une voie d'eau, des personnes se trouvent en danger, tout conducteur de bateau est tenu de leur prêter assistance dans la mesure ou cela peut raisonnablement être exigé de lui et demeure compatible avec la sécurité de son propre bateau.

Art. 24

Obligation d'aviser la police

[1] Si lors d'un accident des personnes sont blessées ou tuées, le conducteur du bateau et toute autre personne impliquée doivent aviser sans délai la police.

[2] Celui qui endommage un signal pour la navigation ou une balise doit en aviser sans délai la police.

Section 2: Prescriptions de police de la navigation

Art. 25

Règles de route et de stationnement

[1] Le Conseil fédéral édicte les dispositions pour régler la navigation et le stationnement des bateaux, la signalisation, les signaux et les feux, le transport des matières dangereuses ainsi que pour sauvegarder la sécurité de la navigation.

[2] Il peut édicter des prescriptions sur le ski nautique et autres sports semblables et établir des règles pour la protection des autres usagers de la voie d'eau.

[3] Les cantons peuvent, en vue d'assurer la sécurité de la navigation ou la protection de l'environnement, édicter des prescriptions particulières pour régler des questions de caractère local.

Art. 26

Services d'avis de tempête et de secours

[1] Les cantons peuvent installer des services d'avis de tempête et de secours et habiliter ces services à interdire la sortie des bateaux en cas de tempête, de brouillard ou d'intempéries et à ordonner aux bateaux qui se trouvent au large de regagner la rive.

[2] Ils peuvent exiger des propriétaires et des détenteurs de bateaux stationnés dans le canton une contribution aux frais de ces services et imposer aux loueurs professionnels de bateaux l'obligation de participer aux opérations de secours.

[3] Les frais de sauvetage peuvent être mis à la charge du propriétaire, du détenteur ou du conducteur du bateau qui a bénéficié du sauvetage.

[4] Si une voie d'eau se trouve sur le territoire de plusieurs cantons, ceux-ci devront prendre en commun les mesures nécessaires.

[5] Les dispositions édictées pour les entreprises publiques de navigation sont réservées.

Art. 27

Manifestations nautiques et exercices militaires

[1] Une autorisation cantonale est nécessaire pour les manifestations nautiques ainsi que pour les courses d'essai au cours desquelles il est dérogé aux prescriptions. Le canton peut assortir l'autorisation de conditions particulières.

[2] Les cantons peuvent, pour un temps limité, interdire entièrement ou partiellement la navigation dans la zone de la manifestation.

[3] Les services des entreprises publiques de navigation ne peuvent être retreints qu'avec l'autorisation de la Confédération.

[4] Le Conseil fédéral édicte des prescriptions pour régler l'interdiction ou la limitation temporaire de la navigation lors d'exercices militaires.

Quatrième partie: Dispositions particulières pour la navigation rhénane internationale

Art. 28

Prescriptions de police de la navigation

[1] Le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie édicte les dispositions nécessaires à la sécurité et à l'ordre de la navigation rhénane internationale, notamment celles qui découlent des résolutions de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin.

[2] L'Office fédéral de l'économie hydraulique édicte les prescriptions de police de navigation munies de force obligatoire générale qui n'ont qu'un caractère temporaire et les publie dans le *Recueil des lois*.

Art. 29

Prescriptions relatives à l'économie des transports

Dans la mesure nécessaire à la sauvegarde de l'unité du régime de la navigation rhénane, le Conseil fédéral peut édicter des dispositions relatives

à l'économie des transports et découlant des résolutions obligatoires de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin ou des accords conclus par les Etats riverains.

Art. 30

Compétence des autorités cantonales

[1] Les cantons riverains sont compétents pour le jaugeage des bateaux affectés à la navigation rhénane internationale ainsi que pour délivrer ou retirer les permis des conducteurs et des membres des équipages de tels bateaux, sans égard au lieu de stationnement du bateau ou au domicile ou au lieu de séjour du candidat ou du détenteur du permis.

[2] Le Conseil fédéral peut, de concert avec les gouvernements des cantons intéressés, charger l'un des cantons riverains de l'exécution des prescriptions de police de navigation ou de celles relatives à l'économie des transports.

Cinquième partie: Assurance

Art. 31

Assurance obligatoire

[1] Un bateau ne peut être mis en circulation avant qu'ait été conclue une assurance-responsabilité civile.

[2] L'assurance doit couvrir la responsabilité civile:

a. Du propriétaire, du détenteur et du conducteur du bateau,

b. De l'équipage et des autres auxiliaires,

c. Du skieur nautique remorqué par le bateau.

[3] Le Conseil fédéral fixe les montants minimums qui doivent être couverts par l'assurance. Il peut prévoir des exceptions à l'obligation de conclure une assurance.

Art. 32

Limitations de l'assurance

De l'assurance peuvent être exclues les prétentions:

a. Du propriétaire, du détenteur et du conducteur du bateau, de leurs conjoints, de leurs ascendants et descendants ainsi que de leurs frères et sœurs vivant en ménage commun avec eux;

b. Du skieur nautique remorqué pour des accidents en rapport avec les opérations du remorquage;

c. Pour les dommages subis par le bateau ou les choses qu'il transportait, remorquait ou poussait et pour la destruction du bateau ou de ces choses;

d. Pour les accidents survenus lors de courses pour lesquelles a été conclue une assurance-responsabilité civile particulière.

Art. 33

Assureur

Les assurances doivent être conclues auprès d'une entreprise autorisée par le Conseil fédéral à les pratiquer. Est réservée la reconnaissance d'assurances conclues à l'étranger pour les bateaux étrangers.

Art. 34

Attestation d'assurance, suspension et cessation de l'assurance

[1] L'assureur est tenu d'établir une attestation d'assurance à l'intention de l'autorité qui délivre le permis de navigation.

[2] L'assureur annoncera à l'autorité qui a délivré le permis de navigation la suspension ou la cessation de l'assurance, si celle-ci n'a pas été préalablement remplacée par une autre. La suspension et la cessation de l'assurance ne produiront leurs effets que lorsque le permis de navigation a été restitué ou a été retiré, mais au plus tard soixante jours après la notification de l'assureur.

[3] L'autorité qui reçoit la notification de l'assureur retirera immédiatement le permis de navigation. Aucun nouveau permis ne sera délivré avant que soit attestée la conclusion d'une nouvelle assurance.

Art. 35

Cas spéciaux

[1] La Confédération est dispensée de l'obligation de conclure une assurance pour ses bateaux.

[2] Le Conseil fédéral édicte des dispositions particulières concernant l'assurance-responsabilité civile des entreprises de navigation concessionnaires.

[3] Le présent titre n'est pas applicable aux bateaux affectés à la navigation rhénane internationale.

Sixième partie: Recours et for

Art. 36

Recours

[1] Pour les décisions qui n'émanent pas du gouvernement cantonal, la législation cantonale doit prévoir la possibilité de recourir à une autorité cantonale supérieure.

[2] Lorsque le recours de droit administratif au Tribunal fédéral contre des décisions cantonales de dernière instance est exclu, celles-ci peuvent faire l'objet d'un recours au Département fédéral des transports et communications et de l'énergie, qui statue définitivement.

Art. 37

For des actions civiles

[1] Les actions civiles consécutives à un accident de navigation seront intentées devant le juge du lieu de l'accident ou du domicile du défendeur.

[2] Les dispositions relatives aux fors spéciaux prévus pour les actions dirigées contre la Confédération ou contre les entreprises concessionnaires de navigation ainsi que les fors prévus par des conventions internationales sont réservés.

Septième partie: Dispositions pénales

Section 1: Délits et contraventions

Art. 38

Violation des règles de route

[1] Celui qui aura violé les règles de route fixées par la présente loi, par les prescriptions d'exécution émanant du Conseil fédéral ou du département fédéral des transports et communications et de l'énergie ou des cantons, sera puni des arrêts ou de l'amende.

[2] Celui qui, par une violation grave des règles de route, aura créé un sérieux danger pour la sécurité d'autrui ou en aura pris le risque, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

[3] Dans les cas de ce genre, l'article 237, chiffre 2, du code pénal n'est pas applicable.

Art. 39

Conduite en état d'altération de conscience

Celui qui, étant pris de boisson ou sous l'influence de stupéfiants ou de substances psychotropes, aura conduit un bateau ou a fonctionné comme membre d'équipage,

celui qui se sera opposé ou dérobé à une prise de sang ou à un examen médical complémentaire ordonné par l'autorité ou qui aura fait en sorte que des mesures de ce genre ne puissent atteindre leur but

sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

Art. 40

Violation des devoirs en cas d'accident

[1] Celui qui, lors d'un accident, aura violé les devoirs que lui impose la présente loi sera puni des arrêts ou de l'amende.

[2] Le conducteur de bateau qui aura fui après avoir tué ou blessé une personne lors d'un accident sera puni de l'emprisonnement.

Art. 41

Etat défecteux du bateau

[1] Celui qui aura porté intentionnellement atteinte à la sécurité d'un bateau de sorte qu'il en résulte un danger d'accident, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

[2] Si l'auteur a agi par négligence, la peine sera les arrêts ou l'amende.

[3] Celui qui aura conduit un bateau dont il savait ou devait savoir en prêtant toute l'attention commandée par les circonstances qu'il ne répondait pas aux prescriptions relatives à la sécurité, ou, s'il a par négligence toléré qu'un tel bateau soit utilisé par d'autres, sera puni des arrêts ou de l'amende.

Art. 42

Vol d'usage

[1] Celui qui aura soustrait un bateau pour en faire usage et celui qui en aura profité à titre de conducteur ou de passager, en sachant dès le début que le bateau était soustrait, seront punis de l'emprisonnement ou de l'amende.

[2] Si l'un des auteurs appartient aux proches ou familiers du propriétaire du bateau, la poursuite pénale n'aura lieu que sur plainte; la peine sera les arrêts ou l'amende.

[3] Celui qui, pour faire des courses qu'il n'était manifestement pas autorisé à entreprendre, aura utilisé un bateau qui lui a été confié sera, sur plainte, puni des arrêts ou de l'amende.

[4] Dans ces cas, l'article 143 du code pénal n'est pas applicable.

Art. 43

Conduite d'un bateau sans permis de conduire

Celui qui aura conduit un bateau sans être titulaire du permis de conduire nécessaire,

celui qui n'aura pas observé les restrictions ou autres conditions spéciales auxquelles était soumis son permis,

celui qui aura mis un bateau à la disposition d'un conducteur dont il savait ou aurait pu savoir en prêtant toute l'attention commandée par les circonstances qu'il n'était pas titulaire du permis nécessaire,

sera puni des arrêts ou de l'amende.

Art. 44

Conduite d'un bateau sans permis de navigation, sans signes distinctifs ou sans assurance-responsabilité civile

Celui qui aura conduit un bateau alors que le permis de navigation nécessaire faisait défaut ou que le bateau était sans signes distinctifs ou avec de faux signes distinctifs,

celui qui n'aura pas observé les restrictions ou les conditions auxquelles était soumis le permis de navigation, notamment pour ce qui a trait au nombre de personnes pouvant être pris à bord ou le maximum de charge admissible,

celui qui aura conduit un bateau en sachant qu'il n'était pas couvert par l'assurance-responsabilité civile prescrite ou qui devait le savoir en prêtant toute l'attention commandée par les circonstances,

sera puni des arrêts ou de l'amende.

Art. 45

Signaux et baleises

Celui qui, intentionnellement, aura déplacé, endommagé, enlevé ou modifié un signal ou une balise,

celui qui aura placé un signal ou une balise sans l'assentiment de l'autorité,

sera puni des arrêts ou de l'amende.

Art. 46

Autres infractions

Celui qui aura d'une autre manière contrevenu à la présente loi, aux dispositions d'exécution émanant du Conseil fédéral, du Département fédéral des transports et communications et de l'énergie ou des cantons ou contrevenu aux prescriptions de police de navigation de conventions internationales, sans qu'il y ait délit ou contravention au sens des articles 38 à 45 la présente loi, sera puni de l'amende.

Art. 47

Transports réguliers et professionnels de voyageurs sans concession ou autorisation

[1] Celui qui aura violé les prescriptions régissant les transports réguliers et professionnels de personnes par bateau sera puni d'une amende jusqu'à concurrence de 10 000 francs.

[2] Si l'auteur a agi par négligence, la peine sera l'amende jusqu'à concurrence de 5000 francs.

Section 2: Conditions de la répression

Art. 48

Infractions commises par négligence

[1] Sauf disposition expresse et contraire de la loi, la négligence est aussi punissable.

[2] Dans les cas de très peu de gravité, le prévenu pourra être exempté de toute peine.

Art. 49

Infractions commises dans la gestion d'une entreprise

[1] Lorsqu'une infraction est commise dans la gestion d'une personne morale, d'une société en nom collectif ou en commandite, d'une entreprise individuelle ou d'une collectivité sans personnalité juridique ou de quelque autre manière dans l'exercice d'une activité pour un tiers, les dispositions pénales sont applicables aux personnes physiques qui ont commis l'acte.

[2] Le chef d'entreprise, l'employeur, le mandant ou le représenté qui, intentionnellement ou par négligence et en violation d'une obligation juridique, omet de prévenir une infraction commise par le subordonné, le mandataire ou le représentant ou d'en supprimer les effets, tombe sous le coup des dispositions pénales applicables à l'auteur ayant agi intentionnellement ou par négligence.

[3] Lorsque le chef d'entreprise, l'employeur, le mandant ou le représenté est une personne morale, une société en nom collectif ou en commandite, un entreprise individuelle ou une collectivité sans personnalité juridique, le 2e alinéa s'applique aux organes et à leurs membres, aux associés gérants, dirigeants effectifs ou liquidateurs fautifs.

Art. 50

Courses d'apprentissage

[1] La personne qui accompagne un élève conducteur est responsable des actes punissables commis lors des courses d'apprentissage, lorsqu'elle viole les obligations qui lui incombent en vertu de sa fonction,

[2] L'élève conducteur est responsable des contraventions qu'il aurait pu éviter suivant le degré de son instruction.

Art. 51

Courses officielles urgentes

Lors de courses officielles urgentes, le conducteur d'un bateau affecté au sauvetage, à la lutte contre le feu, aux services de police ou de douane, qui aura donné les signaux d'avertissement nécessaires et observé la prudence que lui imposaient les circonstances, ne sera pas puni pour avoir enfreint les règles de route.

Art. 52

Relation avec d'autres lois pénales

[1] Les dispositions générales du code pénal s'appliquent aux infractions mentionnées aux articles 38 à 46.

[2] Les dispositions générales de la loi fédérale sur le droit pénal administratif[1)] (art. 2 à 15) s'appliquent aux infractions mentionnées à l'article 47.

[1)] FF **1974** I 707

[3] Le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie édicte des dispositions pénales pour la navigation rhénane internationale.

Art. 53

Poursuite pénale

[1] La poursuite pénale des infractions prévues aux articles 38 à 46 incombe aux cantons.

[2] La poursuite pénale des infractions mentionnées à l'article 47 incombe au Département fédéral des transports et communications et de l'énergie, conformément aux dispositions de la loi fédérale sur le droit pénal administratif[1]) Ce département peut déléguer à des services subordonnés la poursuite et le jugement de certaines infractions ainsi que l'exécution des peines.

Huitième partie: Attributions des autorités

Section 1: Compétences des autorités fédérales

Art. 54

Dispositions d'exécution

[1] Le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution de la présente loi et fixe les émoluments à percevoir par les autorités fédérales.

[2] Il peut édicter des prescriptions sur la navigation découlant des conventions internationales ou du droit international en général.

[3] Avant d'édicter les dispositions d'exécution, le Conseil fédéral consultera les cantons.

Art. 55

Application de la loi

[1] Le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie est compétent pour toutes les questions relatives aux concessions.

[2] Le Conseil fédéral désigne au surplus les autorités chargées des tâches incombant à la Confédération.

Section 2: Compétence des autorités cantonales

Art. 56

En général

[1] L'exécution de la présente loi, des conventions internationales ainsi que des dispositions édictées en vertu de celles-ci incombe aux cantons dans la mesure où elle n'est pas réservée à une autorité fédérale.

[1]) FF **1974** I 707

[2] Le canton dans lequel stationne le bateau est compétent pour son inspection, pour le jaugeage ainsi que pour la délivrance et le retrait du permis de navigation.

[3] Les permis de conduire et les permis des membres des équipages sont délivrés et retirés par le canton dans lequel le candidat ou le titulaire a son domicile ou, à défaut, son lieu de séjour habituel. Si ce canton ne peut délivrer de permis, cette tâche incombe au canton dans lesquel le bateau stationne.

[4] Les conventions intercantonales relatives à une organisation commune des autorités sont réservées.

Art. 57

Attributions spéciale de la police

[1] Lorsque la police constate qu'un bateau circule sans avoir été admis à naviguer ou que son état ou sa cargaison présentent un danger pour la navigation ou qu'il y a violation grave des prescriptions sur la protection de l'environnement, elle l'empêchera de continuer sa course. Elle pourra saisir le permis de navigation et, s'il le faut, le bateau.

[2] Si un conducteur se trouve dans un état qui ne lui permet pas de conduire avec sécurité ou lorsque, pour une autre raison légale, il n'a pas le droit de conduire un bateau, la police l'empêchera de continuer sa course et saisira son permis de conduire.

[3] La police peut saisir sur-le-champ le permis de conduire de tout conducteur qui, par une violation grave des règles élémentaires de route, a prouvé qu'il était particulièrement dangereux ou qui a intentionnellement violé les prescriptions sur la protection des eaux ou de l'environnement.

[4] Les permis saisis par la police seront immédiatement transmis à l'autorité compétente pour prononcer le retrait. Cette autorité prendra sans délai une décision. Jusqu'à droit connu, la saisie opérée par la police aura les mêmes effets qu'un retrait du permis.

[5] Les conventions internationales relatives à la navigation sur des voies d'eau internationales sont réservées.

Section 3: Coopération des autorités

Art. 58

Entraide et communications

[1] Les autorités fédérales et cantonales chargées de l'application de la présente loi s'accordent mutuellement et gratuitement l'entraide judiciaire et administrative et adressent aux autorités compétentes tous les avis et les

renseignements utiles. Les autorités cantonales annoncent à l'Administration des douanes les bateaux construits à l'étranger qu'elles immatriculent dans leurs registres.

[2] La police et les autorités de poursuite porteront à la connaissance de l'autorité compétente les infractions à la présente loi qui pourraient nécessiter des mesures de sa part.

Section 4: Impôts et taxes

Art. 59

Impôts

[1] Les cantons ont le droit d'imposer les bateaux dont le lieu de stationnement se trouve sur leur territoire.

[2] Lorsque le lieu de stationnement d'un bateau est transféré d'un canton dans un autre, ce dernier est compétent pour l'imposition dès le premier jour du mois où le transfert a eu lieu. Le canton dans lequel il était stationné auparavant remboursera les impôts qu'il aura perçus pour la période postérieure à ce jour.

[3] Après avoir consulté les cantons, le Conseil fédéral détermine les conditions auxquelles est soumise l'imposition des bateaux étrangers qui restent en Suisse un certain temps. Le canton où le bateau se trouve le plus fréquemment est compétent pour percevoir l'impôt.

[4] Les bateaux de la Confédération et des entreprises de navigation concessionnaires ne sont pas soumis à l'imposition cantonale.

Art. 60

Taxes

[1] Le droit des cantons de percevoir des taxes est réservé.

[2] Il ne peut toutefois être perçu de taxes pour l'exercice de la navigation dans les limites de l'usage commun, pour la navigation concessionnaire, pour la navigation des bateaux de la Confédération et pour le simple passage des bateaux.

[3] Les taxes perçues pour l'utilisation des installations portuaires, des installations de transbordement ou de débarcadères, doivent, à conditions égales et sur une même voie d'eau, être les mêmes pour tous les utilisateurs. Si les cantons ne parviennent à s'entendre, le Conseil fédéral décide.

Neuvième partie: Dispositions finales

Art. 61

Abrogation du droit antérieur

Toutes les dispositions contraires à la présente loi sont abrogées, en particulier l'article 66, 2e alinéa, de la loi fédérale du 28 septembre 1923[1] sur le registre des bateaux.

Art. 62

Référendum et entrée en vigueur

[1] La présente loi est soumise au référendum facultatif.

[2] Le Conseil fédéral fixe la date de son entrée en vigueur.

21983

[1] RS 7 305

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant un projet de loi sur la navigation intérieure (Du 1er mai 1974)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1974
Band Volume Volume	1
Heft Cahier Numero	23
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	11994
Datum Date Data	10.06.1974
Seite Page Pagina	1491-1525
Ref. No	10 100 854

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.