



Date **TT. MMMM** 2013

Rapport explicatif sur

- **la révision de l'ordonnance sur la construction des bateaux (OCB, version révisée OCEB)**
- **la révision des dispositions d'exécution du DETEC de l'ordonnance sur la construction des bateaux (DE-OCB, partie I, version révisée DE-OCEB)**
- **l'introduction de dispositions d'exécution du DETEC de l'ordonnance sur la construction des bateaux pour les bateaux fonctionnant avec des vecteurs d'énergie spéciaux (DE-OCEB, partie II)**



1. Introduction

L'ordonnance sur la construction des bateaux (OCB) ainsi que ses dispositions d'exécution du DETEC (DE-OCEB) régissent la construction et l'exploitation de bateaux à passagers et d'installations d'infrastructure sur les eaux suisses. Ces deux actes contiennent entre autres des prescriptions sur les combustibles autorisés pour l'exploitation de bateaux à passagers. Jusqu'ici, les combustibles dont le point d'inflammation est inférieur à 55°C n'étaient pas autorisés pour la propulsion de bateaux à passagers. Cette prescription avait été introduite en 1994 lors de la promulgation de l'OCB et des DE-OCEB pour des raisons de sécurité (par ex. prévention des explosions par des vapeurs d'essence), et interdisait donc les combustibles tels que par ex. le gaz naturel ou l'hydrogène comme vecteurs d'énergie de la propulsion de bateaux.

Récemment, les efforts déployés pour diminuer les émissions de CO₂ produites par l'exploitation des bateaux ont progressé. Il a de plus en plus été question de vecteurs d'énergie, par ex. le gaz naturel et autres, appelés vecteurs d'énergie spéciaux pour la propulsion de bateaux. Depuis quelque temps, ces techniques sont également employées dans la navigation de sport et de plaisance.

2. Intention

Le présent projet de révision de l'OCB (OCEB) autorisera ces combustibles ou carburants spéciaux comme vecteurs d'énergie pour la propulsion de bateaux à passagers. Ces combustibles ou carburants sont appelés « *vecteurs d'énergie spéciaux* » (VES). Leur utilisation à bord de bateaux requiert par ailleurs la révision des DE-OCB (ci-après DE-OCEB). Il faut également élaborer des prescriptions aux entreprises qui exploitent des bateaux avec VES et à celles qui les construisent et les équipent. Ces prescriptions se concrétisent par l'introduction d'une nouvelle partie dans les DE-OCEB intitulée « dispositions d'exécution du DETEC de l'ordonnance sur la construction des bateaux pour les bateaux fonctionnant avec des vecteurs d'énergie spéciaux (DE-OCEB-VES) ».

La révision de l'OCEB et des DE-OCEB servira par ailleurs à adapter diverses dispositions complémentaires. Entre autres, les exigences imposées aux entreprises de navigation avec et sans concession fédérale seront harmonisées par remplacement de l'expression « entreprise *publique* de navigation » dans plusieurs articles par « entreprise de navigation ». Ainsi, le champ d'application de ces articles s'étendra à la navigation à passagers non concessionnaire.

3. Procédure, forme

Les présents textes de révision ont été élaborés après concertation avec l'Association des entreprises suisses de navigation (AESN). Etant donné que l'Union européenne n'a pas de prescriptions correspondantes harmonisées pour les vecteurs d'énergie spéciaux (VES) sur les bateaux de navigation intérieure, on a renoncé à formuler des dispositions détaillées. Les recherches de prescriptions internationales ont révélé toutefois qu'il existe des directives de quelques sociétés de



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

classification pour la construction d'installations de propulsion et de moteurs auxiliaires fonctionnant avec des VES. De plus, on trouve diverses normes internationales applicables à certains éléments de construction de telles installations. Afin de rendre ces prescriptions utilisables dans les cas d'application suisses, la partie II des DE-OCEB renvoie en général aux « *règles de la technique* » lorsqu'il s'agit de vecteurs d'énergie spéciaux. On entend par là explicitement des directives ad hoc des sociétés de classification pour la construction navale intérieure et/ou maritime ainsi que des normes relatives à ce domaine.

Le principe d'un examen complet des plans, des calculs, des attestations et des certificats des bateaux et des installations par l'autorité compétente est ancré dans l'OCEB. De même, la surveillance de la construction, de l'exploitation et de la maintenance des bateaux et des installations d'infrastructure suit ce principe, qui reste inchangé lors de l'examen des documents. Ce qui change en revanche, c'est que la surveillance se fait désormais *en fonction des risques* (elle n'est plus exhaustive). L'autorité compétente a, de plus, la possibilité de faire appel à des experts externes dans le cadre de l'examen de documents, d'attestations et de bateaux. Cette option est valable aussi bien pour la construction et la transformation de bateaux à vecteurs d'énergie conventionnels pour la propulsion (diesel) que pour ceux qui fonctionnent avec des VES. Pour ces derniers, le recours à des experts est la règle, ce qui permet de tenir dûment compte de l'exploitation des bateaux et du risque particulier inhérent à la suspension de certains VES.

Les dispositions d'exécution pour la construction et l'exploitation de bateaux avec VES seront intégrées comme un nouveau chapitre (partie) aux DE-OCB actuelles. De la sorte, la réglementation de la construction et de l'exploitation des bateaux à passagers restera cohérente, ce qui devrait être avantageux pour l'utilisateur. Celui-ci aura toujours une vue d'ensemble claire grâce à la nouvelle partie autonome avec des exigences spéciales pour l'utilisation de VES dans les DE-OCEB.

4. Commentaires des modifications de l'ordonnance sur la construction des bateaux (OCEB)

Généralités

La révision de l'ordonnance sur la construction des bateaux (OCEB) harmonisera divers termes, notamment « *installation d'infrastructure* » (précédemment « installation »). Dans le cadre de l'OCEB, il s'agit d'ouvrages d'infrastructure qui servent à l'exploitation des bateaux, tels que les débarcadères, les chantiers navals etc. L'énumération dans la définition n'est pas exhaustive. Le terme « installation » a été utilisé à divers sens dans la version actuelle de l'OCB. Le présent projet rétablit l'univocité terminologique. Le terme « installation » apparaît d'ailleurs dans l'OCEB dans un autre



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

contexte, à savoir par ex. dans la description des exigences imposées aux installations de propulsion, de gouvernail, de chaudière, d'épuisement ou autres.

Un autre terme utilisé plusieurs fois dans l'OCEB est « dispositifs ». Il s'agit en règle générale d'un ensemble de plusieurs installations.

Enfin, dans toute l'OCEB, l'expression « Office fédéral » est remplacée par l'abréviation de l'Office fédéral des transports, OFT.

Art. 1, al. 2 et 2^{bis}, Objet

Grâce à l'introduction d'exigences spéciales imposées aux entreprises de navigation qui exploitent des bateaux avec vecteurs d'énergie spéciaux (VES), il est nécessaire de modifier, à l'al. 2, l'énumération des articles de l'OCEB qui doivent aussi s'appliquer à la navigation sans concession fédérale.

La partie des dispositions de l'OCEB qui s'appliquent aux bateaux destinés au transport professionnel de 12 passagers au plus figure désormais à l'al. 2^{bis} OCEB pour des raisons de meilleure systématique. Il s'agit des articles qui étaient mentionnés jusqu'ici à l'art. 148, al. 2 de l'ordonnance sur la navigation intérieure. Le renvoi à l'OCEB y est supprimé (cf. ch. III du présent projet).

Art. 2, Définitions

L'introduction des VES rend nécessaire la définition d'autres termes dans l'OCEB. Les anciennes définitions des alinéas 1 et 2 sont désormais remplacées par des lettres et complétées. A la let. b, le terme « *installation d'infrastructure* » se substitue à celui d'« installation ». L'énumération dans la définition n'est pas exhaustive. Cette modification a des répercussions sur plusieurs articles de l'OCEB dans lesquels le terme « installation » doit être adapté en conséquence.

Les nouvelles définitions des let. c – e décrivent des documents qui peuvent être exigés par l'autorité compétente en rapport avec l'examen et la réception technique de bateaux. Pour les bateaux fonctionnant avec des VES, il est impératif de présenter ces documents (cf. partie II, DE-OCEB-VES).

Art. 3, al. 1

L'abréviation de l'Office fédéral des transports (*OFT*) est introduite.

Art. 5, al. 1, 2 et 5, Devoirs de diligence

A l'al. 1, le terme « installation » est remplacé par « installation d'infrastructure ». A l'al. 2, le terme « Office fédéral » est remplacé par « OFT ».



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

Jusqu'ici, l'al. 1 renvoyait aux « règles *reconnues* de la technique ». Pour des raisons de systématique, il renvoie désormais aux « règles de la technique ». L'al. 2 énumère les prescriptions qui sont des « règles de la technique ». Il s'agit notamment de dispositions ad hoc de la construction navale intérieure et maritime ainsi que de prescriptions internationales et de normes de ce domaine.

L'al. 5 exige la présentation d'un rapport de sécurité pour les bateaux qui seront exploités avec des vecteurs d'énergie spéciaux, ainsi que pour les installations d'infrastructure. Le rapport de sécurité sert à attester que la sécurité de l'exploitation et le respect des prescriptions des DE-OCEB seront garantis et que tous les éléments du bateau et des installations sont construits de manière à garantir la sécurité de l'exploitation et l'aptitude à la maintenance et au contrôle.

Art. 6, Prise en compte d'autres intérêts

Le terme « installation » est remplacé aux al. 1 et 2 par « installation d'infrastructure ».

Art. 7, let. a – c et e, Prescriptions complémentaires

Les renvois à diverses prescriptions pour certaines installations d'un bateau sont mis à jour, notamment pour le domaine des appareils à air comprimé et des chaudières à vapeur, dont la mise sur le marché, la surveillance et l'exploitation sont désormais régies par l'ordonnance relative à l'utilisation des équipements sous pression (RS 832.312.12). Les anciens renvois à l'ordonnance du 9 avril 1925 concernant l'établissement et l'exploitation des générateurs de vapeur et des récipients de vapeur ainsi qu'à l'ordonnance du 19 mars 1938 concernant l'installation et l'exploitation des récipients sous pression sont abrogés.

L'ordonnance du 21 août 1962 sur les normes de construction, mentionnée à la let. e, n'existe plus. Le renvoi est donc supprimé. (Remarque : dans les DE-OCEB ad art. 42, un renvoi à la norme de construction suisse déterminante est ajouté.)

Art. 8, Dérogations

Le traitement des dérogations aux prescriptions de l'OCEB n'a pas toujours été uniforme par le passé. Les précisions prévues aux al. 2 et 3 permettront à l'avenir une application plus uniformisée. En effet, il s'agit que la protection de l'environnement ne soit pas compromise par l'autorisation de dérogations et que, en cas de dérogation aux prescriptions, le même degré de sécurité soit garanti. Autrement dit, une dérogation ne doit pas entraîner de risque inacceptable et toutes les mesures raisonnables propres à réduire le risque doivent être prises.

Par ailleurs, l'emploi de bateaux incomplètement conformes aux prescriptions ne peut être autorisé qu'à des fins exceptionnelles pendant des manifestations de durée déterminée. Ces dispositions ne



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

doivent notamment pas servir à contourner d'autres prescriptions, par ex. celles qui sont référencées à l'art. 7 OCEB.

Art. 10, Tâches et compétences de l'autorité de surveillance (précédemment Surveillance)

Comme il a été précisé en introduction, l'autorité compétente statue selon cet article, à l'al. 1, sur la surveillance « en fonction des risques » de la construction, de l'exploitation et de l'entretien. Dans le cadre de cette surveillance, l'autorité compétente peut désormais exiger la présentation de divers certificats (al. 2). Leur établissement incombe au requérant ou à des spécialistes mandatés par l'entreprise.

Les al. 3 à 5 décrivent les tâches et les compétences de l'autorité lors de la constatation d'imperfections qui compromettent la sécurité des personnes ou des marchandises. A cet effet, des parties de l'ancien art. 51, al. 1 et 2 sont déplacées à l'art. 10, al. 3 et 5.

Lors de la constatation d'un défaut, l'autorité compétente exige dans une première phase que l'entreprise de navigation prenne des mesures propres à rétablir la sécurité. Si les mesures proposées ne suffisent pas, l'autorité compétente peut exiger d'autres mesures de l'entreprise de navigation ou charger elle-même des tiers de prendre les mesures appropriées. Enfin, l'autorité compétente peut restreindre ou interdire l'exploitation d'un bateau ou d'une installation d'infrastructure avec effet immédiat si des raisons de sécurité l'exigent (al. 5).

Art. 11, Collaboration

Le terme « installation » est remplacé à l'al. 1 par « installation d'infrastructure ».

Les tâches des entreprises de navigation en matière de collaboration avec les autorités de contrôle compétentes sont précisées.

Art. 12, Responsabilité des entreprises de navigation

Les tâches des entreprises de navigation en matière de sécurité de l'exploitation sont décrites en général et définies, en soulignant notamment que la responsabilité de la sécurité de l'exploitation du bateau incombe au premier chef à l'entreprise de navigation et non à l'autorité qui surveille. Le terme « installation » est remplacé par « installation d'infrastructure ».

Art. 13, Organisation de l'exploitation

Le terme « installation » est remplacé par « installation d'infrastructure ».



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

Dans le contexte de l'introduction de VES pour l'exploitation du bateau, les exigences relatives à l'organisation de l'exploitation du bateau sont redéfinies. Par exemple, le type d'installation de propulsion (et de vecteurs d'énergie) ou d'installations d'infrastructure ont une influence sur l'organisation de l'exploitation interne d'une entreprise de navigation.

Art. 14, Prescriptions d'exploitation

Cette prescription ne s'appliquait jusqu'ici qu'aux entreprises de navigation publiques, c.-à-d. à concession fédérale. Grâce à la suppression du mot « publiques », elle est désormais valable pour toutes les entreprises de navigation, donc aussi pour celles qui n'ont pas de concession fédérale.

Art. 15, Obligation d'annoncer incombant aux entreprises publiques de navigation

Le terme « installation » est remplacé par « installation d'infrastructure ».

Art. 16, Installations d'infrastructure

Le terme « installation » est remplacé par « installation d'infrastructure » dans le titre et dans l'article.

Art. 17, al. 3 et 4, Bateaux

A l'al. 3, l'autorité compétente est habilitée, dans le cadre de l'approbation des plans, à exiger non seulement des documents supplémentaires mais aussi des attestations que le requérant doit présenter. La forme de l'al. 4 est améliorée (pas de modification de fond).

Art. 17a, Installations de propulsion fonctionnant à l'aide de vecteurs d'énergie spéciaux (nouveau)

L'al. 1 indique les documents qui doivent être remis à l'autorité compétente pour le processus de contrôle d'installations de propulsion et de moteurs auxiliaires fonctionnant avec des VES. Il s'agit entre autres d'une analyse des risques, d'un rapport de sécurité, d'un rapport sur la gestion des risques ainsi que d'un plan de formation pour le personnel. L'énumération détaillée des documents se trouve dans la partie II des DE.

L'al. 2 décrit les « vecteurs d'énergie spéciaux ». La description a été conçue de manière à englober le plus possible de vecteurs d'énergie. Les réflexions se sont concentrées sur le gaz naturel, l'hydrogène, les pellets et les vecteurs d'énergie assimilés. Le combustible diesel, la vapeur ou l'énergie électrique de cellules photovoltaïques n'en font pas partie au sens de l'OCEB. Comme le développement progresse actuellement très vite, l'OFT (et non l'autorité compétente) déterminera en cas de doute si un vecteur d'énergie peut être considéré comme un vecteur d'énergie spécial au sens de l'OCEB.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

Art. 17b, Installations de chaudières à vapeur et installations à air comprimé (nouveau)

La procédure de mise sur le marché des appareils à air comprimé et des chaudières à vapeur est fixée d'après la directive européenne 97/23/CE¹. Il y a notamment lieu de présenter à l'autorité compétente une déclaration de conformité du fabricant d'une installation à air comprimé, dont il doit résulter que l'installation à air comprimé répond aux exigences fondamentales en matière de sécurité ou aux dispositions de ladite directive.

De plus, pour les installations à air comprimé et les chaudières à vapeur, il faut remettre une analyse des risques. Si le fabricant des chaudières à vapeur présente une déclaration de conformité aux exigences de la directive 97/23/CE, l'étendue de l'analyse des risques peut être réduite à la partie non couverte par la déclaration de conformité.

Il faut notamment savoir que les chaudières à vapeur pour bateaux n'entrent pas dans le champ d'application de la directive susmentionnée 97/23/CE (cf. art. 1, ch. 3.14). Grâce à la formulation à l'art. 17b OCEB, les exigences relatives aux chaudières à vapeur pour l'exploitation de bateaux ou de moteurs auxiliaires sur les bateaux en Suisse seront déclarées également applicables, faute de prescriptions autonomes et harmonisées sur le plan international pour les chaudières à vapeur sur les bateaux de navigation intérieure.

Art. 18, Principe

Le terme « installation » est remplacé par « installation d'infrastructure ».

Art. 18a, Inspection en vue de l'octroi du permis de navigation (nouveau)

Cet article énonce les exigences prescrites pour la procédure et le résultat de l'examen de bateaux avant octroi du permis de navigation. Cette disposition se trouvait jusqu'ici à l'art. 19, al. 3. Il n'y a aucune modification de fond.

Mentionnons ici que l'autorité compétente peut faire appel à des experts pour effectuer l'examen, notamment pour l'examen de bateaux avec vecteurs d'énergie spéciaux, mais aussi au besoin pour d'autres bateaux.

Art. 19, al. 3, Bateaux (autorisation d'exploiter)

L'al. 3 est abrogé. Pour des raisons de systématique, sa teneur a été transférée à l'art. 18a.

¹ Directive 97/23/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 mai 1997 relative au rapprochement des législations des États membres concernant les équipements sous pression (JO. L 181 du 9.7.1997)



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

Art. 20, Installations d'infrastructure

Le terme « installation » est remplacé par « installation d'infrastructure » dans le titre et dans l'article.

Art. 28, al. 2

La valeur-limite du niveau de pression acoustique dans la timonerie de 70 dB(A) prescrite jusqu'ici à l'art. 28, al. 2 est supprimée, car cette valeur est déjà fixée à l'art. 128, al. 2, de l'ordonnance du 8 novembre 1978 sur la navigation intérieure (RS 747.201.1), ce qui la rend applicable à tous les bateaux (donc également aux bateaux à passagers). La présente modification n'a de conséquences que pour les bateaux à passagers qui bénéficiaient jusqu'ici de la garantie des droits acquis conformément à l'art. 57, al. 2, OCB. Du fait de cette garantie, il n'était pas nécessaire de prendre des mesures de réduction du niveau de pression acoustique dans la timonerie sur les bateaux concernés. Or rien ne justifie que les bateaux à passagers soient traités sur ce point différemment des autres bateaux, d'autant plus que les bateaux à passagers naviguent en règle générale plusieurs heures par jour et que les conducteurs sont dès lors exposés longtemps au bruit dans la timonerie. Afin d'éviter des cas de rigueur économique, cette modification n'entrera en vigueur que 3 ans après l'entrée en vigueur des autres dispositions (cf. dispositions transitoires).

Art. 29, Installations de machines, installations des combustibles

Cet article abolit l'interdiction des combustibles avec un point d'inflammation de moins de 55°C (ancien al. 2, 1^{re} phrase). L'essence par ex. en faisait partie. Jusqu'ici, seuls les « petits » bateaux pouvaient obtenir, dans des cas particuliers, des dérogations pour utiliser des moteurs à essence. Le terme « petits bateaux » est désormais formulé plus concrètement à l'al. 2 : à l'avenir, des exceptions pourront être accordées aux bateaux dont la longueur à la ligne de flottaison n'excède pas 20 m (remarque : la longueur à la ligne de flottaison de 20 m correspond, dans les DE-OCEB, à la longueur des bateaux de classe A, cf. DE-OCEB ad art. 22 ch. 1.1).

L'al. 3 fait l'objet d'une formulation plus générale afin de mieux prendre en compte l'utilisation d'autres installations de propulsion de bateaux, comme par ex. les propulsions Jet ou Voith-Schneider.

Pour tenir compte d'un danger accru inhérent à certains VES à bord, l'autorité compétente peut, selon l'al. 4, prescrire le respect de distances de sécurité particulières entre les réservoirs de stockage et la coque, de même que par rapport aux conduites qui transportent ces vecteurs d'énergie pendant l'exploitation du bateau. Cela permet d'éviter que ces réservoirs de stockage soient endommagés lors de collisions de bateaux. Si les conduites de ravitaillement peuvent être entièrement vidées après le ravitaillement, elles ne sont pas concernées par cette disposition.

Il existe déjà des prescriptions similaires dans les exigences relatives à la compartimentation d'un bateau pour garantir la flottabilité en cas d'invasion. Finalement, d'après l'al. 5, les réservoirs



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

de stockage de combustibles de tout type et les conduites doivent être fabriqués dans un matériau approprié et résister aux sollicitations prévisibles. Cette disposition était jusqu'ici contenue en substance à l'al. 4.

Art. 29a, Dispositifs pour vecteurs d'énergie spéciaux (nouveau)

Le DETEC est habilité à promulguer des prescriptions sur les dispositifs d'utilisation et de stockage de VES pour la propulsion et l'exploitation de moteurs auxiliaires à bord de bateaux à passagers. Il les publie sous forme de chapitre séparé des DE-OCEB, intitulé Partie II. Mentionnons dès à présent que les bateaux avec vecteurs d'énergie spéciaux sont régis à la fois par les DE-OCEB « normales » de la partie I et par la nouvelle partie II sur les vecteurs d'énergie spéciaux.

Art. 30, Installations de gouverne et de timonerie

Dans les trois alinéas de cet article, l'ancien terme « *installation de gouverne* » est remplacé par « *installations de gouverne et de timonerie* ». Cela permet de tenir compte du fait que, pour manœuvrer des bateaux à passagers, outre les gouvernails conventionnels, on utilise de plus en plus d'autres installations de timonerie telles que par ex. l'hélice de gouvernail actif ou le moteur «*jet*». De plus, le terme « *dispositif de gouverne* » est remplacé par « *installation de gouverne* ». Il s'agit seulement d'une modification rédactionnelle pour uniformiser les termes.

Art. 31, Installations d'épuisement

Dans la version allemande, le terme « *Lenzeinrichtung* » est remplacé par « *Lenzanlage* » (installation d'épuisement). Il s'agit seulement d'une modification rédactionnelle pour uniformiser les termes, qui concerne aussi le titre de l'article. En revanche, l'al. 2 précise désormais que les dimensions des tuyaux d'épuisement sont fonction de la grandeur du bateau. Etant donné que les dispositions d'exécution en la matière ne sont pas modifiées, cette précision ne constitue pas de modification matérielle.

Art. 32, Autres installations destinées à l'exploitation du bateau

Cet article intègre désormais les installations à gaz liquéfié à usage domestique, qui n'avaient pas été mentionnées explicitement jusqu'ici. Toutefois, les DE-OCB actuelles contiennent déjà des prescriptions détaillées.

Art. 36, Protection contre l'incendie

L'al. 1 est subdivisé. Le nouvel al. 1 correspond à la 1^{re} phrase de l'ancien al. 1. L'al. 2 précise les exigences en matière de peintures et de vernis. Il dispose que lesdites exigences sont imposées aux peintures et aux vernis appliqués sur les éléments de construction de l'aménagement intérieur (c.-à-d.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

que les peintures extérieures d'un bateau n'y sont pas soumises). Les éléments de construction de l'aménagement intérieur sont par ex. les parois, les plafonds ou leurs revêtements. Les peintures du mobilier ne sont pas soumises à ces exigences.

Dès la dernière révision des DE-OCB en 2007, le montage d'installations d'alarme incendie a été prescrit à bord des bateaux à passagers dans les locaux à haut risque d'incendie. L'al. 3 crée une base légale formelle dans l'OCEB pour cette exigence. De plus, il dispose que seules sont autorisées les installations qui se prêtent à un emploi à bord de bateaux. En d'autres termes, non seulement la centrale d'alarme incendie mais aussi ses composants doivent se prêter à cet emploi.

Art. 39, Installations de lutte contre l'incendie

Ici aussi, le terme « *dispositif* », pour des raisons de systématique, est remplacé par le terme « *installation* » dans le titre (seulement pour la version allemande) et dans les alinéas 1 et 4 (anciennement 3).

L'al. 3 crée la base formelle pour équiper certains locaux, à bord des bateaux, d'installations d'extinction fixes. De telles installations sont déjà prescrites depuis la dernière révision des DE-OCB en 2007 pour les nouveaux bateaux. L'équipement est notamment prescrit pour les locaux contenant des installations électriques ou de puissantes batteries, des machines ou des citernes de stockage de VES. Les détails sont fixés dans la partie I des DE-OCEB ad art. 39.

Les bateaux préexistants bénéficient de la garantie des droits acquis d'après l'art. 57, al. 3, c.-à-d. qu'ils n'ont pas à être équipés d'installations de lutte contre l'incendie, sous réserve toutefois des prescriptions de l'art. 57, al. 4 (transformations).

Art. 41, Principe

Le terme « installation » est remplacé par « installation d'infrastructure ».

Art. 43, Personnel

L'al. 1 a été complété : les travaux de préparation et de finition des dispositifs et installations techniques pour l'exploitation des bateaux ne doivent être confiés qu'à un personnel formé à sa tâche et ayant réussi un examen. Cette disposition tient compte de la complexité croissante des dispositifs et installations à bord. Elle s'applique notamment, mais pas seulement, aux bateaux fonctionnant avec des VES.

L'al. 1^{bis} souligne explicitement la responsabilité des entreprises de navigation en matière de formation et d'examen du personnel navigant, notamment aussi en ce qui concerne la surveillance du respect des contrôles périodiques et des examens prescrits. Il s'agit par ex. des contrôles médicaux récurrents



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

ou de l'examen périodique des connaissances du service du personnel navigant. Les entreprises de navigation doivent en rendre compte de manière appropriée.

Les prescriptions ne s'appliquent plus seulement, comme jusqu'ici, aux entreprises de navigation publiques, c'est-à-dire à concession fédérale, mais aussi aux entreprises sans concession fédérale (al. 2). C'est pourquoi le mot « publiques » a été retiré de l'al. 2.

A l'al. 3, le DETEC est habilité à fixer les exigences relatives au personnel affecté à la commande des dispositifs et installations pour l'exploitation avec VES.

Art. 44, al. 5, Équipage

Dans le cadre de la modification des ordonnances de la première phase de la réforme des chemins de fer 2, les alinéas 4 et 5 de cet article ont été introduits dans l'OCEB le 9 novembre 2009. L'al. 5 bénéficie à présent d'une précision : au lieu du terme « entreprises de navigation », il est désormais question d'« entreprises de navigation à concession fédérale ». Il est donc établi clairement que les obligations stipulées aux al. 4 et 5 ne sont imposées qu'à ces entreprises.

Art. 45a, Direction technique des bateaux à vecteurs d'énergie spéciaux (nouveau)

Ce nouvel article établit les exigences relatives à la direction technique des entreprises de navigation qui exploitent des bateaux avec VES. Il tient ainsi compte du risque accru inhérent à l'exploitation de ces bateaux. Les entreprises de navigation concernées doivent nommer un/e directeur/trice technique et un/e suppléant/e. L'article régit les tâches et les compétences des directeurs techniques et de leurs suppléants et il fixe les grandes lignes des connaissances et de l'expérience de l'exploitation requises. Il existe déjà des exigences quasiment de même teneur par ex. pour les entreprises de transport à câbles (cf. ordonnance sur les installations à câbles OICa, art. 46, RS 743.011).

Art. 46, Plan d'urgence, service de sauvetage et de sécurité

Par le passé, plusieurs entreprises de navigation se sont rendu compte, lors d'exercices d'urgence, qu'elles ne disposaient pas de bases suffisantes dans tous les cas pour maîtriser des situations d'urgence à bord des bateaux à passagers. De plus, il existe parfois de grandes différences entre les moyens d'intervenir des équipes d'intervention externes sur les lacs et les rivières. En outre, la disponibilité des équipes d'intervention est souvent nettement restreinte en hiver. Or de nombreuses entreprises de navigation ont considérablement étoffé leur offre de courses en hiver ces dernières années.

Selon les nouvelles dispositions de l'al. 1, les entreprises de navigation doivent élaborer un plan d'urgence approprié à la maîtrise efficace et rapide de cas d'urgence, compte tenu des spécificités locales. Si une entreprise de navigation doit faire appel à des équipes d'intervention externes pour



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

maîtriser les événements, il faut que celles-ci soient impliquées dans l'élaboration du plan d'urgence. Cette implication garantit que les équipes d'intervention concernées et les collaborateurs de l'entreprise de navigation connaissent alors leurs tâches et la répartition de leurs rôles. Le même principe est d'ailleurs appliqué dans le domaine des installations de transport à câbles (cf. ordonnance sur les installations à câbles OICa, art. 44, RS 743.011).

L'al. 4 habilite le DETEC à promulguer des prescriptions sur le recours à des services d'intervention. L'intégration obligatoire des services d'intervention externes dans le plan d'urgence des entreprises de navigation sera donc assurée si ces entreprises n'ont pas elles-mêmes les dispositifs et l'équipement appropriés ou les ressources en personnel permettant de maîtriser les événements.

L'OFT élabore actuellement avec les entreprises de navigation et les services d'intervention un guide visant à établir le plan d'urgence. Ce guide sera terminé au début de 2013 et les entreprises de navigation pourront s'y référer pour optimiser leur plan d'urgence.

Art. 49, Principe (de maintenance)

L'article subit essentiellement des modifications de forme. De plus, le terme « installation » y est également remplacé par « installation d'infrastructure ». L'entreprise de navigation doit garantir la sécurité en général par la maintenance et les renouvellements. Dans la version précédente de cette disposition, il était « seulement » question d'assurer la sécurité d'exploitation.

Art. 49a, Recours à des tiers (nouveau)

Cet article permet aux entreprises de navigation qui ne disposent pas à l'interne du savoir spécialisé suffisant ou des dispositifs et appareils nécessaires aux activités de maintenance de faire appel aux services de spécialistes externes confirmés. Le recours à des tiers doit être organisé de façon que l'entreprise concernée dispose à tout moment d'informations suffisantes sur l'état d'avancement des travaux délégués. Elle est donc seule responsable de la sécurité de l'exploitation des bateaux et des installations d'infrastructure.

L'autorité compétente peut désormais ordonner le recours à des tiers si la planification interne, l'exécution ou la surveillance de la maintenance de bateaux et d'installations d'infrastructure n'est pas suffisante (al. 3).

Art. 50, al. 1 et 2, 3, Contrôles, inspections et journal de bord (nouveau)

Du fait de la suppression du mot « publiques » de l'al. 1, les prescriptions ne s'appliquent plus uniquement aux entreprises publiques de navigation, c'est-à-dire à concession fédérale, mais aussi aux entreprises sans concession fédérale.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

A l'al. 2, les inscriptions requises dans le journal de bord font désormais l'objet d'une énumération. Il n'y a pas de modification de fond.

A l'al. 3, le DETEC est habilité à fixer les délais, le type et l'ampleur des contrôles périodiques des bateaux, de leurs installations et dispositifs ainsi que des installations d'infrastructure. Les détails figurent déjà en partie dans les DE-OCB.

Art. 51, al. 1 et 2, Mesures en cas de sécurité insuffisante

Les tâches de l'OFT qui résultent des al. 1 et 2 de cet article ont été déplacées à l'art. 10, al. 3 pour des raisons de systématique. L'expression « Office fédéral » est remplacée par « autorité compétente » afin de tenir compte du fait que les dispositions ne sont pas valables que pour les entreprises de navigation à concession fédérale mais qu'elles ont été étendues à toutes les entreprises de navigation (cf. commentaires ad art. 50).

Art. 57, al. 4 et 6

La réglementation actuelle disposée par l'al. 4, relative aux adaptations de bateaux lors de transformations, ne peut être maintenue pour les cas de transformations destinées à faire fonctionner un bateau avec un vecteur d'énergie spécial. En règle générale, ce type de transformation a des conséquences sur diverses caractéristiques importantes pour la sécurité d'un bateau et de son équipement. Il faut par conséquent vérifier au cas par cas si, et dans l'affirmative, dans quels domaines il faut poser des exigences additionnelles eu égard à l'ampleur des transformations (cf. également DE-OCEB, partie I, art. 57a).

A l'al. 6, le terme « installation » est remplacé par « installation d'infrastructure ».

Art. 57a, Dispositions transitoires de la modification du (présente révision)

Les chaudières à vapeur et les installations à air comprimé en service peuvent, d'après l'al. 1, être exploitées selon l'ancien droit (garantie des droits acquis). Aucune attestation supplémentaire n'est requise. Toutefois, les contrôles périodiques obligatoires doivent être effectués et les éventuelles déficiences corrigées.

Il n'est pas obligatoire de monter des installations d'extinction fixes sur les bateaux préexistants (cf. garantie des droits acquis d'après l'art. 57, al. 2). Comme il est déjà mentionné à l'art. 57, al. 4, l'autorité compétente, selon l'art. 57a, al. 2, examine si une telle installation doit être montée à bord d'un bateau dans le cadre d'une transformation. Elle doit tenir compte à cet égard de la faisabilité à la fois technique et économique. Si ces critères sont remplis, elle ordonne alors le montage d'une telle installation. Elle peut toutefois admettre des exceptions au post-équipement, si les coûts sont disproportionnés ou en cas de problèmes techniques particuliers.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

Le plan d'urgence de l'entreprise de navigation désormais prescrit d'après l'art. 46, al. 1 doit être prêt dans les deux ans après l'entrée en vigueur de la présente révision (al. 3).

5. Commentaires de la révision des dispositions d'exécution du DETEC de l'ordonnance sur la construction des bateaux (DE-OCEB)

Les dispositions d'exécution seront désormais subdivisées en deux parties. La première comprend les dispositions d'exécution générales en vigueur jusqu'ici. Elles s'appliquent à tous les bateaux à passagers situés dans le champ d'application de l'OCEB. La deuxième (nouvelle) partie contient des dispositions spécifiques applicables, avec les prescriptions générales de la première partie, aux bateaux à passagers exploités avec des vecteurs d'énergie spéciaux d'après l'art. 17 a, al. 2, OCEB.

Les deux parties des DE seront publiées dans un document.

5.1. DE-OCEB partie I générale

Remarque générale : dans cette première partie des DE-OCEB, les renvois à des normes ou à des prescriptions sont mis à jour à plusieurs endroits. De plus, diverses modifications matérielles et rédactionnelles sont effectuées, qui ont déjà été décrites en détail dans les commentaires de l'OCEB et ne le sont plus dans les commentaires des DE-OCEB ci-après. Cela signifie que toutes les modifications de la partie I des DE-OCEB ne font pas l'objet d'un commentaire ci-après.

Pour faciliter la compréhension des modifications effectuées, les DE contiennent aussi des parties de texte qui existaient déjà et n'ont pas été modifiées. Les passages modifiés ont été mis en évidence en jaune.

Table des matières

Dans la table des matières, la date d'édition de toutes les dispositions a été fixée à janvier 2013. Il en va de même pour les passages non modifiés. Les titres des chiffres modifiés ont été mis en évidence en jaune, même si le titre lui-même n'a pas été modifié mais seulement certains passages des sections concernées. Certaines dispositions des DE ont été abrogées. Elles sont signalées dans la table des matières par un marquage en jaune et par une biffure.

DE-OCEB ad art. 6 ch. 2.2, Offre de places pour les personnes handicapées (nouveau)

Jusqu'ici, on considérait que les personnes handicapées devaient avoir accès, sur les nouveaux bateaux, à tous les ponts ouverts aux passagers. Mais dans la pratique, il s'est avéré que ces dispositions n'étaient guère applicables à bord des petits bateaux en raison du manque de place et du



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

faible effectif de l'équipage. De plus, les personnes handicapées courent le risque, en cas d'urgence à bord, de ne pas pouvoir être évacuées du pont supérieur.

Pour cette raison, les nouvelles dispositions du ch. 2.2 stipulent que l'accessibilité pour personnes handicapées à bord de bateaux ayant un équipage de deux membres au plus peut être restreinte au pont principal (en règle générale le pont d'embarquement). Cette restriction n'est toutefois admise que lorsque la garantie de l'exploitation et de la sécurité à bord prime l'utilité pour les handicapés moteurs.

DE-OCEB ad art. 17 ch. 1.3 et 1.4, chaudières à vapeur et installations à air comprimé

Comme il a déjà été mentionné dans les commentaires de l'OCEB (art. 17*b*), les conditions pour la mise sur le marché de chaudières à vapeur et d'installations à air comprimé ont changé. L'abrogation des dispositions aux chiffres 1.3 et 1.4 rend compte de ces modifications. Désormais, les documents à remettre figurent dans les DE-OCEB ad art. 17*b*.

DE-OCEB ad art. 17 ch. 1.6.2, Documents relatifs aux installations de gaz d'allumage (nouveau)

Les précédentes exigences relatives aux installations à gaz liquéfié ne sont pas praticables dans tous les cas sur les installations de gaz d'allumage des chaudières à vapeur à bord de bateaux à vapeur. En règle générale, le gaz d'allumage est l'acétylène. Les nouvelles dispositions du ch. 1.6.2 renvoient aux prescriptions spécifiques aux installations de gaz d'allumage. Elles se répercutent également sur l'examen (DE-OCEB ad art. 18*a*, ch. 5, ancien art. 19, ch. 5) et le contrôle périodique (DE-OCEB ad art. 50, ch. 8) de telles installations.

DE-OCEB ad art. 17 ch. 1.7, Descriptif de la construction

Le descriptif de la construction sert à rendre compte de la mise en œuvre des prescriptions applicables à la construction ou à la transformation d'un bateau. Dans la pratique, il existe des cas où la mise en œuvre d'une prescription des DE-OCEB est difficile ou implique des coûts disproportionnés. Si d'autres solutions sont réalisées, le requérant doit mentionner explicitement les dérogations dans le descriptif de la construction.

L'autorisation de dérogations par l'autorité compétente doit être conforme aux dispositions de l'art. 8, al. 2, OCEB.

DE-OCEB ad art. 18*a*

Ces DE contiennent désormais les dispositions sur l'examen de bateaux et d'installations qui figuraient précédemment aux DE ad art. 19. Les DE ad art. 19 sont abrogées.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

DE-OCEB ad art. 18a, ch. 2 et 3, Contrôle de chaudières à vapeur et d'installations à air comprimé

Les exigences relatives aux chaudières à vapeur et aux installations à air comprimé suivent la directive 97/23/CE, selon laquelle le fabricant de telles installations doit présenter une déclaration de conformité pour l'installation. Il faudra désormais recourir à un service d'inspection de type A pour le contrôle de chaudières à vapeur et d'installations à air comprimé dans le cadre de la mise sur le marché. Ce service d'inspection est accrédité par le Service d'accréditation suisse (SAS) selon la norme ISO/IEC 17020:2012. Il s'agit d'un « *tiers impartial* » répondant à des exigences spéciales en matière d'indépendance (à la différence du service d'inspection de type B ou C). En Suisse, l'ASIT est entre autres actuellement accrédité comme service d'inspection de type A.

DE-OCEB ad art. 18a, ch. 5, Contrôle des installations à gaz liquéfié et de gaz d'allumage

Il est renvoyé au commentaire des DE-OCEB ad art. 17 ch. 1.6.2.

DE-OCEB ad art. 22, ch. 1.1, Types des bateaux (ne concerne que la version allemande)

Dans la version allemande, la longueur à la ligne de flottaison des bateaux de classe A est corrigée (formule incorrecte : $L_{CWL} = 20$ m, formule corrigée $L_{CWL} \leq 20,00$ m).

DE-OCEB ad art. 22, ch. 3 et 4

L'ancien titre du ch. 3, « Définitions », devient « Définitions techniques ».

Une nouvelle section, ch. 4, intitulée « Autres définitions », est ajoutée.

DE-OCEB ad art. 22, ch. 3.21, Salles des machines

Cette disposition définit les locaux qui sont considérés comme « salles des machines ». Il s'agit notamment des locaux qui contiennent des moteurs thermiques, des dispositifs avec flamme à l'air libre ou des moteurs électriques pour la propulsion de bateaux. La prescription en matière de moteurs électriques porte principalement sur les moteurs puissants, car en cas d'incendie, vu les tensions/courants électriques élevés, ils peuvent représenter un grand danger. Pour cette raison, ce sont les moteurs électriques de propulsion de bateaux qui ont été mentionnés explicitement et non les moteurs électriques utilisés à bord à d'autres fins « subordonnées ».

Cette attribution des locaux à la catégorie « salle des machines » se répercute sur les exigences relatives à la technique de protection contre l'incendie (DE-OCEB ad art. 36, ch. 1.4), au montage d'installations d'alarme incendie (DE-OCEB ad art. 36, ch. 5) et au montage d'installations d'extinction fixes (DE-OCEB ad art. 39, ch. 5).

DE-OCEB ad art. 22, ch. 3.22, Locaux électriques

Comme pour les salles des machines, certains locaux sont attribués à la catégorie « locaux électriques ». Cette attribution se répercute également sur les exigences relatives à la technique de protection contre l'incendie, au montage d'installations d'alarme incendie et au montage d'installations d'extinction fixes.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

DE-OCEB ad art. 22, ch. 4, Autres définitions

Ce chiffre introduit et définit divers nouveaux termes. Ils concernent principalement les prescriptions sur l'utilisation des vecteurs d'énergie spéciaux (VES). Les définitions se passent de commentaires.

DE-OCEB ad art. 24, ch. 2, Stabilité du bateau intact

Ce titre regroupe diverses modifications essentiellement liées à la garantie des droits acquis pour les « anciens » bateaux d'après l'art. 57 OCEB. A cet effet, les critères de stabilité des bateaux de classe D1 ou D2 de l'ordonnance du 20 avril 1976 de l'ancien Département fédéral des transports, de la communication et de l'énergie (DFTCE) ont été repris dans les DE-OCEB, ce qui correspond à la pratique actuelle de l'OFT lors de l'évaluation de la stabilité de tels bateaux.

DE-OCEB ad art. 24, ch. 2.3, Bateaux de la classe D1

La teneur de cette disposition reste intacte en substance. Les bateaux de la classe D1 devront toujours autant que possible satisfaire aux exigences de stabilité des bateaux de classe A ou B. Toutefois, dans la pratique, cela n'est guère réalisable sans d'importantes modifications du bateau ou sans une nette réduction du nombre de passagers admis.

Pour ces cas, il est précisé qu'au lieu des moments d'inclinaison d'après les DE-OCEB ad art. 24, ch. 2.1.1, on applique désormais les moments d'inclinaison résultant du déplacement latéral des personnes conformément au ch. 2.4. Il s'agit des prescriptions déjà mentionnées tirées de l'ordonnance de 1976 du DFTCE. De plus, l'autorité compétente peut exiger l'application d'autres moments d'inclinaison (cf. DE-OCEB ad art. 24 ch. 2.5.2, qui demeure inchangé).

DE-OCEB ad art. 24, ch. 2.4, Moment d'inclinaison résultant du déplacement latéral des personnes pour les bateaux des classes D1 et D2

Cette section définit les moments d'inclinaison résultant du déplacement latéral des personnes à partir de différents facteurs adaptés à la méthode de construction du bateau. Il s'agit des moments d'inclinaison de l'ordonnance du 20 avril 1976 du DFTCE. Les droits acquis aux anciens bateaux d'après l'art. 57 OCB sont donc garantis.

DE-OCEB ad art. 24, ch. 2.5.3

Cette section contient désormais le critère de l'angle de gîte autorisé des bateaux qui naviguent sur des fleuves ou des rivières, par ex. le Rhin, la Limmat (max. 8°). Il s'agit d'une disposition déjà contenue dans les prescriptions du 20 avril 1976 du DFTCE. La prescription de l'angle de gîte des bateaux qui naviguent sur des lacs demeure inchangée (max. 10°).

DE-OCEB ad art. 24, ch. 2.5.5, Franc-bord résiduel, distance de sécurité résiduelle

Cette disposition relative au franc-bord résiduel/distance de sécurité résiduelle a été abrogée pour des raisons de systématique. Elle a été intégrée dans les DE-OCEB ad art. 25 aux ch. 1.4.2 et 2.5.2.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

DE-OCEB ad art. 24, ch. 3, Stabilité en cas d'invasissement par l'eau

Cette section réunit diverses modifications qui ont essentiellement trait à la garantie des droits acquis pour les anciens bateaux d'après l'art. 57 OCB. Pour ce faire, on a transféré les anciens critères de stabilité en cas d'invasissement par l'eau pour les bateaux de la classe D1 de l'ordonnance du 20 avril 1976 de l'ancien DFTCE dans les DE-OCEB, ce qui correspond à la pratique actuelle de l'OFT lors de l'évaluation de la stabilité de tels bateaux. Il est également renvoyé aux commentaires des DE-OCEB ad art. 24, ch. 2.3.

A la dernière phrase du ch. 3.3, le terme « Revisionen » est remplacé par « Sanierungen » uniquement dans la version allemande, par harmonisation avec l'utilisation de termes tirés d'une directive du 1^{er} mai 2010 de l'OFT ad art. 57 OCEB. Il n'y a pas de modification de fond.

DE-OCEB ad art. 25, ch. 1 et 2, Franc-bord, Distance de sécurité

Les anciennes dispositions des DE-OCEB ad art. 24, ch. 2.5.5, sur le franc-bord résiduel et la distance de sécurité résiduelle sont insérées ici dans les DE-OCEB pour des raisons de systématique. Il n'y a pas de modification de fond.

Les exigences en matière de franc-bord et de distance de sécurité des différentes catégories de bateau sont désormais structurées et plus précisément délimitées. Il n'y a pas de modification de fond. Les titres des chiffres décrivent désormais avec davantage de précision qu'auparavant le champ d'application ou la catégorie de bateau.

Les prescriptions des chiffres 1.3 et 2.4 concernant les bateaux de classe C ou E tiennent compte des résultats du calcul de stabilité à présenter, cela par analogie avec les exigences de flottabilité en cas d'invasissement de tels bateaux. L'autorité compétente fixe dans les cas particuliers le franc-bord ou la distance de sécurité nécessaires.

Pour les bateaux de classe D (D1 et D2), les prescriptions du 20 avril 1976 du DFTCE sont reprises par analogie aux chiffres 1.4 et 2.5. Les droits acquis de par l'art. 57 OCB sont donc garantis.

DE-OCEB ad art. 25, ch. 3, Marques d'enfoncement

Cette disposition est abrogée pour les bateaux à passagers, faute d'utilité pratique. Le chargement des bateaux à passagers dépend du nombre de passagers admis à bord. Dans la pratique, le personnel navigant compte les personnes qui embarquent, ce qui permet d'éviter efficacement toute surcharge de bateaux à passagers. On ne vérifie pas, dans la pratique, l'enfoncement du bateau à passagers du fait du chargement.

Pour les ferry-boats, dont la charge consiste en véhicules et en passagers, la disposition sur les marques d'enfoncement reste en vigueur. De plus, de légères adaptations rédactionnelles sont effectuées.

DE-OCEB ad art. 25, ch. 4 Marques de tirant d'eau

La structure de ces dispositions est affinée.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

DE-OCEB ad art. 29, ch. 1.4.1 Tuyaux d'échappement

Par analogie aux prescriptions internationales ad hoc sur la température maximale à la surface de tuyaux d'échappement (par ex. SOLAS, prescriptions de classification pour les bateaux de navigation intérieure), une température maximale de 220°C est introduite à titre de mesure de protection contre l'incendie. Nonobstant cette température maximale autorisée, il faut isoler les tuyaux d'échappement si l'on risque de se brûler en les touchant.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3, Vecteurs d'énergie spéciaux (nouveau)

Il est renvoyé à la nouvelle partie II des dispositions d'exécution du DETEC sur l'exploitation de bateaux avec vecteurs d'énergie spéciaux (VES).

Ces dispositions fixent la distance minimale des citernes de stockage de VES à la coque. La même distance est également imposée par analogie aux conduites qui sont remplies de VES durant l'exploitation. Les conduites de ravitaillement ne sont pas soumises à cette disposition si elles peuvent être entièrement vidées après le ravitaillement.

La distance est imposée aux citernes et aux conduites dont le contenu représente un danger d'explosion accru. Normalement, on impose une distance minimale entre citerne/conduite et coque du bateau de 1/5 de la largeur de la coque. Cette distance minimale est déjà appliquée aux critères de compartimentation d'un bateau afin de garantir la flottabilité en cas d'envahissement (cf. DE-OCEB, art. 24).

La distance entre les citernes / les conduites et le bordé extérieur ne doit en aucun cas être inférieure à 0,80 m. S'il est prévu de réduire la distance jusqu'à 0,80 m, il faut planifier des renforcements de la coque dans la section concernée du bateau. La plupart du temps, cela concerne tout le local dans lequel se trouvent la citerne / les conduites. Les distances ou prescriptions de construction sont tirées de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, partie 9 (prescriptions de construction).

Pour les bateaux multicoques, on calcule la distance de ces dispositifs par rapport aux zones extérieures de délimitation de la coque. Une distance minimale de 0,30 m par rapport aux zones intérieures de délimitation est admise afin de permettre le montage de citernes et de systèmes de conduites le long des zones intérieures de délimitation de la coque protégées.

DE-OCEB ad art. 30, ch. 2.3, Installation de gouverne de secours (nouveau)

Ce complément aux exigences en vigueur jusqu'ici vise à obtenir la séparation la plus stricte possible entre système principal et système de secours des installations de gouverne, et notamment à séparer les parties hydrauliques et électriques de la commande des installations de gouverne en un système principal et en un système de secours.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

DE-OCEB ad art. 30, ch. 4, Régulateur de vitesse de giration (nouveau)

Les régulateurs de vitesse de giration (pilote automatique) à bord de bateaux à passagers se sont généralisés. Jusqu'ici, ils ne faisaient pas l'objet de prescriptions dans les DE-OCEB. Cette lacune est désormais comblée par l'intégration des dispositions du chiffre 4. On applique désormais les mêmes prescriptions que dans la navigation sur le Rhin. Une disposition transitoire est établie à cet effet dans les DE-OCEB ad art. 57a.

DE-OCEB ad art. 31

Dans la version allemande, l'utilisation du terme « Lenzanlage » au lieu de « Lenzeinrichtung » implique de modifier les titres des feuilles correspondantes des DE-OCEB. Il n'y a pas de modification de fond.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 1, Installations de chaudières à vapeur

Le renvoi aux dispositions pour chaudières à vapeur en vigueur jusqu'ici est abrogé (cf. commentaires au ch. 4 du présent rapport ad art. 7 et 17b OCEB).

DE-OCB ad art. 32, ch. 3.3 et 3.4, Groupes électrogène de secours

L'Inspection fédérale des installations à courant fort (IFCF) promulgue une instruction sur les installations électriques à bord des bateaux basée sur l'ordonnance sur les installations électriques à basse tension (OIBT ; RS 734.27). Or cette dernière a été profondément remaniée en 2012 et est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2012. En application de cette instruction, les contrôles de ces installations à bord sont effectués par des experts accrédités. Pour cette raison, il est opportun de concentrer, si possible dans une seule réglementation, les exigences relatives aux installations électriques à bord de bateaux à passagers. C'est ce qui a été concrétisé pour les groupes électrogènes de secours à bord des bateaux à passagers grâce à la reprise, dans la nouvelle instruction de l'IFCF, des exigences fixées aux ch. 3.3 et 3.4 des DE-OCB. Dès lors, ces chiffres des DE-OCB doivent être abrogés.

DE-OCEB ad art. 35, ch. 8.2, Eclairage de secours

Il est précisé que l'éclairage de secours d'un bateau, en cas de défaillance de la source principale d'alimentation en courant, ne doit s'enclencher automatiquement que si auparavant, l'éclairage normal, alimenté par la source principale, était déjà allumé au moment de la panne. Cette précision n'avait pas été apportée jusqu'ici.

DE-OCEB ad art. 35, ch. 9, Zones interdites aux passagers (nouveau)

Certaines zones à bord d'un bateau à passagers ne doivent pas être accessibles aux passagers. La nouvelle disposition prescrit que les zones interdites doivent être signalisées par des marquages appropriés. Les timoneries, les salles des machines, les locaux électriques et les périmètres des guindeaux en font notamment partie.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

De plus, il est établi que les zones à bord les plus exposées au danger d'explosion doivent être inaccessibles aux passagers. Les bateaux fonctionnant avec des VES peuvent notamment comporter de telles zones (par ex. salle des machines et local citerne, trous d'aération de locaux où sont stockés ou utilisés des VES etc.).

DE-OCEB ad art. 36, ch. 1.5, Exigences de protection contre l'incendie concernant les peintures et vernis

Il est précisé que les peintures, vernis et autres produits de traitement de surface appliqués sur les éléments de construction de l'aménagement intérieur ne doivent pas être facilement inflammables. Ces dispositions ne s'appliquent donc pas aux parties extérieures du bateau. Les meubles (par ex. tables et chaises), où qu'ils se trouvent sur le bateau (intérieur /extérieur), sont exemptés de cette disposition.

DE-OCEB ad art. 36, ch. 2.4, let. c

Jusqu'ici, les classes d'inflammabilité respectivement « D » et « D_{fi} » (d'après l'EN 13501-1 :2002) ont été exigées pour les produits de construction et les revêtements de sols. Cette classe équivaut à un degré d'inflammabilité « moyennement inflammable », ce qui ne correspondait pas à l'intention d'origine du législateur de l'OCEB. Le passage aux classes « C » ou « C_{fi} » relève la barre jusqu'à l'exigence « difficilement inflammable », ce qui correspond à la prescription de l'art. 36 OCEB.

Dans la pratique, cette modification ne pose toutefois pas de problème, car parallèlement à l'exigence de degré d'inflammabilité, des prescriptions séparées en matière de dégagement de fumée doivent aussi être respectées en cas d'incendie, prescriptions pour lesquelles la catégorie « D » ne suffit pas. Il faut donc au moins répondre aux exigences de la catégorie « C ».

DE-OCEB ad art. 36, ch. 3.1

Cette disposition prescrit que les ouvertures pour l'air soufflé et l'air extrait doivent être refermables pour prévenir la propagation d'un incendie. Il est désormais précisé que la fermeture doit pouvoir s'opérer depuis l'extérieur du local concerné. On évite ainsi de devoir pénétrer dans un local où un incendie s'est déclaré pour en fermer les ouvertures. Une disposition transitoire est établie à cet effet dans les DE-OCEB ad art. 57a.

DE-OCEB ad art. 36, ch. 3.4

Comme pour les câbles d'alimentation des soupapes électriques à fermeture rapide dans l'installation pour le combustible (DE-OCEB ad art. 29, ch. 2.13), les câbles d'alimentation des ventilateurs ou clapets de ventilation électriques situés dans les locaux à fort risque d'incendie doivent être protégés contre l'incendie. A titre de solution de rechange, ils peuvent aussi être faits d'un matériau difficilement inflammable. Les locaux à fort risque d'incendie sont les salles des machines, les locaux électriques et les cuisines. Une disposition transitoire est établie à cet effet dans les DE-OCEB ad art. 57a.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

DE-OCEB ad art. 36, ch. 5.1

Dans ce chiffre, les locaux mentionnés jusqu'ici avec « forts risques d'incendie » sont remplacés par une énumération des locaux en question dans lesquels il faut prévoir des détecteurs d'incendie automatiques. Il n'y a pas de modification de fond, car lesdits locaux sont soit repris dans l'énumération soit regroupés sous le terme générique de salle des machines ou locaux électriques.

DE-OCEB ad art. 36, ch. 5.2, Service d'homologation pour installations d'alarme incendie

Les installations d'alarme incendie à bord des bateaux doivent être appropriées et homologuées en vue de leur affectation à bord (exigence actuelle). L'Association des établissements cantonaux d'assurance incendie (AEAI) entre autres était mentionnée jusqu'ici dans les DE-OCEB comme service d'homologation. Mais elle n'octroie aucune homologation pour les installations d'alarme incendie spécialement conçues en vue de leur usage sur des bateaux. Pour cette raison, l'AEAI est retirée des DE-OCEB. Il faut par conséquent qu'une société de classification reconnue examine et homologue les installations d'alarme incendie en vue de leur usage à bord de bateaux à passagers.

DE-OCEB ad art. 37, ch. 3.2, let. f, Schéma de l'installation d'épuisement et d'extinction

Jusqu'ici, c'est à l'autorité compétente qu'il fallait adresser pour approbation le schéma de l'installation d'épuisement et d'extinction à bord de bateaux (cf. DE-OCEB ad art. 17, ch. 1.1.1, let. h), mais sans qu'il soit obligatoire d'avoir ni d'apposer ce schéma à bord du bateau. Le complément prévu à la let. f apporte une correction en ce sens. Désormais, le schéma approuvé devra être apposé bien en évidence à l'endroit où l'installation est utilisée, c'est-à-dire en règle générale aux pompes ou au lieu de manipulation des vannes.

DE-OCEB ad art. 39, ch. 5, Installations d'extinction fixes

Dans ce chiffre, les termes « dispositif d'extinction » ou « système d'extinction » sont remplacés par « installation d'extinction » pour des raisons de systématique.

Jusqu'ici, le local des tableaux de bord électriques devait être doté d'installations d'extinction fixes (IEF) si la propulsion des bateaux concernés était électrique. L'intention était de prescrire les IEF notamment dans les locaux de tableaux de bord électriques soumis à de forts courants ou tensions électriques. L'ancienne formulation s'est toutefois révélée trop imprécise dans la pratique. Le renvoi aux salles des machines et aux locaux électriques conformément aux DE-OCEB ad art. 22, ch. 3.21 et 3.22 rend compte plus exactement de cet état de fait. De plus, les locaux des citernes à vecteurs d'énergie spéciaux doivent aussi être équipés d'une IEF (ch. 5.1.3).

Ces dernières années, la puissance électrique des générateurs à bord des bateaux à passagers a beaucoup augmenté. La plupart des générateurs ont aujourd'hui à peu près la même puissance que la propulsion du bateau sur lequel ils sont montés. Il faudra donc aussi protéger par une IEF les locaux dans lesquels de puissantes installations électriques sont montées.

Mentionnons notamment que c'est désormais uniquement en cas d'incendie que l'air comburant pour les moteurs thermiques dans les salles des machines qui sont protégées par une IEF doit être aspiré



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

depuis l'extérieur du local (ch. 5.3.1). Jusqu'ici, cette obligation était imposée en général et non pas seulement en cas d'incendie. On pourra donc désormais installer un système qui aspire l'air comburant à l'intérieur du local pendant l'exploitation normale. Dès que l'IEF entre en fonction en cas d'incendie, la commutation sur l'arrivée d'air frais doit s'opérer automatiquement (ch. 5.3.2).

DE-OCEB ad art. 40, ch. 2.4, Diamètre des bouées de sauvetage

Les prescriptions pour les bouées de sauvetage à bord des bateaux à passagers sont adaptées aux dispositions internationales, soit à la norme EN 14144 :2003 « Bouées de sauvetage - exigences, essais ». Les bouées de sauvetage actuellement à bord des bateaux à passagers restent utilisables à condition de répondre au moins aux exigences des DE-OCEB dans la version de juin 2007 (cf. Dispositions transitoires selon les DE-OCEB ad art. 57a).

DE-OCEB ad art. 40, ch. 3.3 et 3.4.1, Radeaux de sauvetage, ilots de sauvetage pour des personnes nageant dans l'eau

Ces dispositions sur les radeaux de sauvetage (ch. 3.3) ainsi que sur les ilots de sauvetage pour des personnes nageant dans l'eau (ch. 3.4.1) sont abrogées car ces dispositifs ne sont plus autorisés à bord de bateaux à passagers depuis le 1^{er} juin 2012, après expiration du délai de transition des DE-OCEB ad art. 57, ch. 2.4.

DE-OCEB ad art. 40, ch. 3.4, 3.5 et 3.6, Ilots de sauvetage, canots de sauvetage

La différenciation précédente entre ilots de sauvetage pour des personnes nageant dans l'eau (jusqu'ici ch. 3.4, let. a) et ilots de sauvetage prévus pour accueillir des personnes (jusqu'ici ch. 3.4, let. b, ci-après embarcations de sauvetage) est caduque puisque les premiers ne sont plus autorisés sur les bateaux à passagers en Suisse depuis le 1^{er} juin 2012. Cela implique de renuméroter cette partie des DE-OCEB du fait que le ch. 3.4.1 est abrogé. L'ancien ch. 3.4.2 avec les exigences relatives aux embarcations de sauvetage devient le ch. 3.5 et ses subdivisions sont également renumérotées.

Les exigences relatives aux embarcations de sauvetage sont aussi assouplies matériellement (ch. 3.5.2). Elles concernent la fourchette de températures de l'air ambiant pour laquelle les ilots de sauvetage seront contrôlés et homologués. Jusqu'ici, le critère à respecter d'après les dispositions SOLAS était une fourchette de températures de l'air ambiant jusqu'à -30°C. Cette exigence s'est avérée très sévère, d'une sévérité qui n'est pas nécessaire sur les eaux suisses. Par conséquent, la fourchette de températures définie aux lettres b et c du ch. 3.5.2 est désormais limitée à -18°C. Cela recouvre les exigences du « *High Speed Craft Code* » (HSC Code) et les prescriptions SOLAS de l'OMI.

Cet assouplissement des exigences fera probablement augmenter le nombre de prestataires potentiels de ces ilots, ce qui est avantageux dans l'optique de leur diffusion. Reste à savoir si les prestataires feront usage de ces exigences assouplies.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

Les dispositions sur les canots de sauvetage sont inchangées quant au fond. La section correspondante est toutefois renumérotée (3.5 ss devient 3.6 ss).

DE-OCEB ad art. 40, ch. 4.1.2 (concerne les versions allemande et italienne)

Dans la disposition sur le nombre d'engins de sauvetage pour enfants, le mot « auch » est supprimé du ch. 4.1.2. L'art. 40, al. 3, OCEB dispose que le nombre minimal d'engins de sauvetage à bord doit être égal au nombre de passagers admis à bord. La formulation en vigueur jusqu'ici dans les DE-OCB serait plus stricte que cette réglementation, car il n'existe pas sur le marché d'engins de sauvetage qui soient à la fois appropriés pour les adultes et pour les enfants. Les engins de sauvetage pour enfants devraient alors être embarqués en plus des engins de sauvetage pour adultes.

DE-OCEB ad art. 40, ch. 7, Maintenance, contrôle périodique et remplacement des engins de sauvetage

Pour des raisons de systématique, le contenu de ce chiffre est supprimé à cet endroit et introduit dans la partie I des DE-OCEB ad art. 50 au ch. 10.3.

DE-OCEB ad art. 42, ch. 1.1, Norme applicable à la construction des débarcadères

Le renvoi à l'ordonnance sur les normes de construction (RS 720.1) est remplacé par un renvoi général aux normes suisses déterminantes, car l'ordonnance sur les normes de construction a été abrogée.

DE-OCEB ad art. 42, ch. 2.1, Equipement des débarcadères

Les exigences relatives aux barrières de débarcadères sont précisées à l'aide d'exemples d'exécutions possibles. De plus, les exigences relatives aux dispositifs de remplacement pour balustrades de débarcadères sont fixées par un renvoi à la norme suisse SN 640 568.

DE-OCEB ad art. 42, ch. 4, Matériel de sauvetage aux débarcadères (nouveau)

Lors de vérifications de l'équipement de débarcadères, l'OFT a constaté ces dernières années qu'il subsistait des incertitudes quant aux exigences minimales et à l'équipement des débarcadères. La nouvelle disposition précise les prescriptions générales de l'OCEB ad art. 42.

Le but des dispositions est que les personnes qui tombent involontairement d'un débarcadère dans l'eau puissent en être sorties à l'aide d'auxiliaires ou se mettre elles-mêmes en sécurité.

DE-OCEB ad art. 43, ch. 2.1.1 et 2.1.5.2, Formation du personnel navigant

Parallèlement aux critères relatifs aux heures de formation et de conduite du personnel à prendre en compte jusqu'ici pour le service de la navigation, on ajoute désormais aussi le type de vecteur d'énergie de propulsion d'un bateau ou d'exploitation de moteurs auxiliaires à bord. Ce complément s'inscrit dans la logique de l'homologation des vecteurs d'énergie spéciaux (VES) pour la propulsion de bateaux. Il n'y a pas de changement pour les bateaux à vecteurs d'énergie conventionnels (par ex. diesel).



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

Il y a notamment lieu d'indiquer dans le plan de formation à présenter selon le ch. 1.5.2 de la partie II pour l'exploitation de bateaux avec VES, une durée minimale de la formation. Cette formation doit être adaptée à la complexité et aux éventuelles situations dangereuses de l'exploitation de bateaux avec VES. Sa durée doit être approuvée par l'autorité compétente.

DE-OCEB ad art. 43 ch. 3.6 et 3.8

Au ch. 3.6, il est précisé que l'entreprise de navigation est responsable de la surveillance de l'exécution dans les délais des contrôles médicaux récurrents (cf. aussi OCEB ad art. 43, al. 1^{bis}). Il faut en dresser des comptes-rendus appropriés et les présenter sur demande à l'autorité compétente.

Si un contrôle médical d'un conducteur révèle que l'état de santé de la personne contrôlée entraîne des restrictions de son aptitude au service à bord, l'entreprise de navigation doit en informer sans délai l'autorité compétente (ch. 3.8). Pour tous les autres grades nautiques et de mécanicien, l'entreprise de navigation prend les mesures appropriées sous sa propre responsabilité.

DE-OCEB ad art. 43, ch. 4.5.1 – 4.5.3, Autres dispositions (sur l'examen de conducteur)

Ces chiffres précisent les exigences relatives aux examens complémentaires de catégories de conducteurs. Il est notamment prescrit qu'avant un examen complémentaire, il faut avoir effectué au moins une saison de temps de conduite pratique. De plus, il est indiqué plus exactement à partir de quelle date il faut passer un nouvel examen théorique de conducteur (ch. 4.5.2). Cette modification entraîne aussi une adaptation de la disposition de la partie des DE-OCEB ad art. 45 ch. 3.4.1.

DE-OCEB ad art. 43, ch. 6.4, Reconnaissance de permis de conduire lors du passage du titulaire à une autre entreprise

En principe, les connaissances préalables sont reconnues lors du passage d'un conducteur à une autre entreprise. Parallèlement au service sur d'autres bateaux, un changement d'entreprise signifie souvent aussi un changement de zone navigable. Les dispositions complétées précisent que la nouvelle entreprise doit évaluer sous sa propre responsabilité si un conducteur connaît suffisamment la commande des bateaux de sa flotte et la nouvelle zone de navigation. L'entreprise doit déposer auprès de l'autorité compétente une demande de reconnaissance de la validité du permis de conduire pour la nouvelle zone de navigation, en confirmant l'aptitude du conducteur. L'autorité compétente statue sur cette demande. En règle générale, un nouvel examen théorique ou pratique ne s'impose pas, à moins d'un changement de catégorie de permis.

DE-OCEB ad art. 44, ch. 4.2.2 et 4.2.6, Critères de calcul des surfaces de ponts

Cette disposition précise que sur les ponts principaux et d'accès, il n'est pas admis de déduction dans le calcul de la surface des ponts. Notamment les surfaces des écoutilles, les découpes dans la caisse de roue à aubes ou d'autres ouvertures du pont ne peuvent pas être déduites des surfaces du pont principal ni du pont d'accès. Il en va de même lorsqu'une surface du pont principal ou du pont d'accès n'est pas accessible. Une disposition transitoire est établie à cet effet dans les DE-OCEB ad art. 57a.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

La surface des caisses de roue à aubes compte aussi dans la surface du pont supérieur, ce qui était déjà fixé au ch. 4.2.10. Cette disposition spéciale apparaît désormais dès le ch. 4.2.6.

DE-OCEB ad art. 44, ch. 5, Dispositions supplémentaires pour l'effectif de l'équipage

Le titre de ce chiffre est modifié par suppression du mot « nautique », car il traite non seulement de l'équipage nautique mais aussi de l'équipage du service des machines.

Le complément du texte du ch. 5.1, let. c de cette disposition tient compte entre autres de l'homologation possible de vecteurs d'énergie spéciaux à bord de bateaux à passagers. L'autorité compétente peut, au besoin, ordonner l'augmentation de l'effectif de l'équipage. Les installations et dispositifs à prendre en compte sont décrits dans le texte des DE-OCEB.

DE-OCEB ad art. 44 ch. 6.4, Composition de l'équipage (nouveau)

La composition de l'équipage peut dépendre du choix du vecteur d'énergie pour la propulsion des bateaux. Sur les bateaux fonctionnant avec des VES, la composition usuelle de l'équipage est définie aux ch. 6.1 à 6.3 ; d'éventuelles dérogations peuvent résulter de l'analyse des risques et du rapport sur la gestion des risques que l'entreprise de navigation doit présenter à l'OFT pour les bateaux fonctionnant avec des VES. Cette nouvelle disposition habilite l'autorité compétente à fixer la composition de l'équipage nautique et du personnel du service des machines.

DE-OCEB ad art. 45, ch. 3.4.1 Examens périodiques

Il est prescrit que l'autorité compétente peut remplacer l'examen périodique interne des connaissances du service par un examen théorique de conducteur. Cela est judicieux par ex. lorsque la personne concernée, pendant la période de 5 ans prescrite pour l'examen périodique des connaissances du service, passe un examen théorique de conducteur auprès de l'autorité compétente afin d'obtenir une autre catégorie de permis. Dans ce cas, elle est dispensée de l'examen périodique.

DE-OCEB ad art. 46, ch. 3 et 4, Rôles de sécurité, rôles de bord

Ces dispositions sont complétées par le domaine des vecteurs d'énergie spéciaux (VES). Il est notamment prescrit que les rôles de sécurité comprennent aussi ceux qui résultent du rapport sur la gestion des risques pour l'exploitation de bateaux avec VES.

L'exécution des rôles de bord prescrits doit désormais se répartir aussi régulièrement que possible sur la saison de navigation. De plus, il faut exécuter au moins un rôle de bord au début de la saison afin que le personnel navigant soit familiarisé avec les équipements technico-sécuritaires des bateaux dès le début de la saison et qu'il connaisse les processus prévus dans les cas spéciaux.

DE-OCEB ad art. 47, ch. 1, Utilisation de radars et d'appareils satnav

Actuellement, des conditions-cadre d'utilisation de radars et d'appareils satnav sont introduites dans l'ordonnance sur la navigation intérieure (ONI ; RS 747.201.1). Il s'agit des exigences auxquelles doivent répondre les appareils d'une part et les conducteurs de l'autre. Le renvoi à ces nouvelles dispositions de l'ONI tient compte de ces modifications.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

DE-OCEB ad art. 50, ch. 5, Contrôles périodiques de chaudières à vapeur

Les termes et l'étendue du contrôle périodique des chaudières à vapeur sont adaptés aux nouvelles prescriptions de mise sur le marché et de surveillance de telles installations. Par ailleurs, ce chiffre fixe les dispositions à respecter lors de réparations ou de modifications de chaudières à vapeur.

DE-OCEB ad art. 50, ch. 8, Installation à gaz liquéfié et de gaz d'allumage

Les prescriptions préexistantes sur le contrôle périodique des installations à gaz liquéfié sont complétées par celles du contrôle périodique des installations de gaz d'allumage pour les générateurs de vapeur. Le cycle de contrôle de 3 ans est uniformisé pour les installations à gaz liquéfié et de gaz d'allumage. Le contrôle est effectué par un expert.

DE-OCEB ad art. 50, ch. 10.3, Maintenance, contrôle périodique et remplacement des engins de sauvetage

Pour des raisons de systématique, cette disposition a été déplacée ici de la partie I des DE-OCEB ad art. 40, ch. 7. Il n'y a pas de modification de fond.

DE-OCEB ad art. 57a ch. 1, Dispositions transitoires de la présente révision des DE-OCEB

Des dispositions transitoires sont promulguées ici sur certaines dispositions dont les modifications de fond ont des effets sur des équipements et dispositifs préexistants à bord de bateaux. Par ailleurs, le principe de la garantie des droits acquis est valable selon l'art. 57, al. 2, OCEB.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

Annexes aux DE-OCEB

Divers formulaires, listes et renvois sont mis à jour dans les annexes A, B, C, D, E et F.

La nouvelle annexe G est ajoutée. Elle décrit les principes à observer lors de l'établissement d'une analyse des risques d'après l'art. 2, let. c, OCEB. Les analyses des risques sont par ex. nécessaires à l'immatriculation de bateaux avec chaudières à vapeur ou de bateaux avec vecteurs d'énergie spéciaux pour la propulsion de bateaux.

5.2. DE-OCEB, Vecteurs d'énergie spéciaux partie II

L'idée directrice de l'élaboration de ces nouvelles prescriptions est décrite au ch. 3 du présent rapport explicatif. Les nouvelles dispositions d'exécution de la partie II s'appuient formellement sur l'art. 55, al. 1, de l'OCEB révisé. Elles sont structurées en 11 chapitres.

Le chapitre 1 décrit le champ d'application et le but de la partie II des DE-OCEB pour les vecteurs d'énergie spéciaux (VES). Par ailleurs, il énonce les principes à respecter pour la construction d'installations qui servent à l'exploitation avec des VES. Il s'agit entre autres du renvoi aux « règles de la technique » (cf. commentaires au ch. 3 du présent document). Il est notamment prescrit que l'évaluation et le contrôle d'installations pour OESS ne peuvent se référer qu'à une seule (1) prescription. Cela signifie qu'il n'est pas autorisé de mélanger différentes prescriptions pour le contrôle et l'homologation des installations.

De plus, une série de termes est définie. Il s'agit entre autres aussi de la nouvelle analyse des risques, du processus de gestion des risques, du rapport d'inspection d'expert, du manuel d'exploitation ainsi que du plan de formation. Si ces termes sont déjà définis dans l'OCEB ou dans la partie I des DE-OCEB, il y est renvoyé.

Les documents à remettre, les manuels et les conceptions ainsi que leur utilisation (pour approbation, pour information) sont indiqués.

Avant la mise en exploitation, il faut tester et contrôler les installations. Le type et l'étendue des contrôles sont définis.

Les autres chapitres de la partie II des DE-OCEB décrivent les prescriptions à respecter pour chacun des groupes de construction.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

Le chapitre 2 fixe les dispositifs de technique navale et les exigences relatives à l'installation pour le combustible. Les exigences relatives aux installations des combustibles sont également décrites par un renvoi aux règles de la technique, à l'instar des exigences générales en matière de protection contre les explosions dans les locaux qui contiennent des moteurs à combustion, des brûleurs pour la propulsion de bateaux ou des agrégats assimilés.

Le chapitre 3 contient les exigences de protection contre l'incendie à bord de bateaux avec VES. Il y est également renvoyé aux règles de la technique.

Le chapitre 4 renvoie également aux règles de la technique, quoique des dispositions complémentaires y soient fixées. Elles ont trait entre autres au classement des zones à bord par degré de mise en danger (zone 0, 1 et 2).

Le chapitre 5 renvoie aux règles de la technique et prescrit parallèlement les exigences spéciales imposées aux systèmes de contrôle, de surveillance et de sécurité des installations à gaz à bord et à terre.

Les chapitres 6 et 7 renvoient également aux règles de la technique.

Le chapitre 8 énonce les dispositions spéciales valables pour les piles à combustible en plus de celles de la partie II des DE-OCEB. Elles ont trait aux caractéristiques du système ou du vecteur d'énergie hydrogène. En principe, il est également renvoyé aux règles de la technique pour les piles à combustible.

Le chapitre 9 contient quelques dispositions d'exploitation fondamentales. Il fixe les exigences imposées au directeur technique ou à son suppléant et décrit ses tâches. Le but de ces exigences est de garantir un savoir-faire technique suffisant.

Dans l'optique du danger potentiel inhérent à certains VES, l'accès aux zones dangereuses à bord est restreint par un renvoi à la partie I des DE-OCEB ad art. 35.

Le chapitre 10 fixe les exigences relatives au personnel, au plan de formation et d'instruction, à l'examen ainsi qu'aux rôles de bord à exécuter à bord des bateaux. De plus, il énonce des prescriptions de prévention des accidents et des maladies professionnelles par un renvoi à l'ordonnance ad hoc (OPA ; RS 832.30). L'entreprise doit établir et tenir à jour une documentation conforme aux prescriptions de la CFST (Commission fédérale de coordination pour la sécurité au travail).

Enfin, l'autorité compétente peut ordonner le recours à des médecins ou à des spécialistes pour évaluer la sécurité au travail.



Référence du dossier : 240.62/2012-11-02/148

Le chapitre 11 contient les prescriptions relatives au contrôle périodique des installations. L'ampleur des contrôles est prescrite par le fabricant d'une installation. Elle est fonction des indications du rapport sur la gestion des risques. Le fabricant fixe également la périodicité des contrôles, que l'autorité compétente doit approuver.

Les contrôles périodiques ne doivent être effectués que par des personnes autorisées. L'agrément est octroyé par l'OFT.

Annexe I de la partie II : cette annexe décrit les installations et composants à traiter dans l'analyse des risques.