



# **Ordonnance sur la construction et l'exploitation des bateaux et des installations des entreprises publiques de navigation (Ordonnance sur la construction des bateaux, OCB)**

**Modification du 11 décembre 2015**

---

*Le Conseil fédéral suisse  
arrête:*

I

L'ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux<sup>1</sup> est modifiée comme suit:

*Titre*

Ordonnance  
sur la construction et l'exploitation des bateaux et des installations  
des entreprises publiques de navigation  
(Ordonnance sur la construction des bateaux, OCEB)

*Remplacement d'expressions*

<sup>1</sup> Dans tout l'acte, «département» est remplacé par «DETEC».

<sup>2</sup> Dans tout l'acte, «Office fédéral» est remplacé par «OFT».

<sup>3</sup> à <sup>7</sup> Ne concerne que le texte italien.

*Art. 1*                   Objet

<sup>1</sup> La présente ordonnance régit la construction et l'exploitation des bateaux et des installations d'infrastructure des entreprises publiques de navigation.

<sup>2</sup> Seuls les art. 5 à 14, 17 à 19, 21 à 40, 43, 44, al. 1 à 3, 45, al. 1 et 2, 45a, 46, 47, 48, al. 1, 49 à 51, 57 et 57a, ainsi que les dispositions d'exécution afférentes du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), s'appliquent à la construction, à l'équipement et à l'exploita-

<sup>1</sup> RS 747.201.7

tion des bateaux à passagers des entreprises de navigation qui ne sont pas au bénéfice d'une concession fédérale.

<sup>3</sup> Seuls les art. 22, 27, al. 1 et 2, 28 à 36, 38 et 39 de la présente ordonnance et les dispositions d'exécution afférentes du DETEC ainsi que les art. 107 à 114, 124 et 131 à 140a de l'ordonnance du 8 novembre 1978 sur la navigation intérieure (ONI)<sup>2</sup> s'appliquent à la construction, à l'équipement et à l'exploitation des bateaux destinés au transport professionnel de douze passagers au plus.

<sup>4</sup> Les conventions internationales et les prescriptions afférentes sont réservées.

## Art. 2 Définitions

Au sens de la présente ordonnance, on entend par:

- a. *entreprises publiques de navigation*: les entreprises de navigation au bénéfice d'une concession ou d'une autorisation fédérale;
- b. *installations d'infrastructure*: les constructions et dispositifs nécessaires à la navigation, notamment les débarcadères, les chantiers navals et les installations de ravitaillement;
- c. *vecteurs d'énergie spéciaux*: les combustibles ou les agents moteurs autres que l'essence, les combustibles diesel, la vapeur destinée à la propulsion de bateaux ou l'énergie électrique. En cas de doute sur la nature d'un vecteur d'énergie, l'Office fédéral des transports (OFT) tranche;
- d. *analyse des risques*: la procédure systématique destinée à analyser les risques après la mise en service (phase d'exploitation):
  1. d'une installation d'infrastructure, compte tenu de son utilisation et de son environnement,
  2. d'un bateau, compte tenu du type de bateau, de son utilisation et de l'environnement dans lequel il naviguera;
- e. *rapport de sécurité*: un rapport (descriptif de la construction) apportant la preuve que le bateau ou l'installation d'infrastructure peuvent être construits et exploités de manière sûre et conformément à la présente ordonnance ainsi qu'à ses dispositions d'exécution, et fixant des mesures propres à remédier aux risques;
- f. *rapport d'examen d'expert*: un rapport, dressé par un expert, indiquant si l'objet examiné satisfait aux prescriptions applicables.

## Art. 3, al. 1

<sup>1</sup> L'OFT est l'autorité de surveillance des entreprises de navigation qui sont au bénéfice d'une concession fédérale.

<sup>2</sup> RS 747.201.1

*Art. 5* Devoir de diligence

<sup>1</sup> La planification, le calcul, la construction et la maintenance des bateaux et des installations d'infrastructure doivent respecter les dispositions de la présente ordonnance et de ses dispositions d'exécution et se dérouler dans les règles de l'art et sous la direction de spécialistes.

<sup>2</sup> Les règles de l'art sont notamment les prescriptions sur les constructions navales émises par les sociétés de classification reconnues ainsi que les prescriptions et les normes nationales et internationales en matière de construction navale. L'OFT tranche en cas de doute.

<sup>3</sup> Les parties de bateaux et d'installations, notamment les dispositifs de surveillance et de commande, doivent être conçus et montés de manière à permettre une exploitation sûre. Leur conception doit permettre de les entretenir, de les contrôler et de les manipuler facilement.

<sup>4</sup> La preuve doit pouvoir être apportée que les matériaux dont sont faites les pièces essentielles à la sécurité possèdent les qualités propres à assurer un bon fonctionnement.

*Art. 5a* Experts

<sup>1</sup> Peuvent être consultées en tant qu'experts uniquement les personnes physiques:

- a. qui, dans le domaine à examiner, ont accompli une formation ou suivi une formation continue adaptée à la complexité et à l'importance du projet sur le plan de la sécurité;
- b. qui ont conçu, construit ou monté sur des bateaux des installations ou des sous-systèmes comparables aux installations ou aux sous-systèmes à inspecter, ou inspecté et expertisé elles-mêmes de tels installations ou sous-systèmes;
- c. qui sont indépendantes.

<sup>2</sup> Une personne est réputée indépendante:

- a. si elle n'est pas intervenue dans l'affaire en cause dans l'exercice d'autres fonctions;
- b. si elle n'est pas soumise à des instructions, et
- c. si sa rétribution ne dépend pas du résultat de l'inspection.

<sup>3</sup> Des personnes morales peuvent exercer la fonction d'experts à condition qu'elles emploient des experts qui satisfont aux conditions énoncées à l'al. 1.

*Art. 6* Prise en compte d'autres intérêts

<sup>1</sup> L'aménagement du territoire, la protection de l'environnement, de la nature et du paysage doivent être pris en considération lors de la planification, de la construction, de l'exploitation et de la maintenance des installations d'infrastructure.

<sup>2</sup> Les besoins des personnes handicapées doivent être intégrés de manière appropriée dans la planification, la construction et l'exploitation des bateaux et des installations d'infrastructure.

#### *Art. 7* Prescriptions complémentaires

En l'absence de prescriptions contraires dans la présente ordonnance et dans ses dispositions d'exécution, sont applicables:

- a. à la construction, à l'exploitation et à la maintenance des parties électriques des bateaux et des installations d'infrastructure: la législation fédérale en matière d'électricité, notamment l'ordonnance du 7 novembre 2001 sur les installations à basse tension<sup>3</sup>;
- b. à l'utilisation d'appareils à air comprimé et de chaudières à vapeur: l'ordonnance du 15 juin 2007 relative à l'utilisation des équipements sous pression<sup>4</sup>;
- c. aux moteurs: l'ordonnance du 13 décembre 1993 sur les prescriptions relatives aux gaz d'échappement des moteurs de bateaux dans les eaux suisses<sup>5</sup>;
- d. à l'équipement des bateaux en feux et appareils sonores: l'ONI<sup>6</sup>.

#### *Art. 8* Dérogations

<sup>1</sup> Exceptionnellement, l'autorité compétente peut ordonner des mesures qui dérogent à la présente ordonnance, si cela permet d'éviter que des personnes ou des choses ne soient mises en danger.

<sup>2</sup> Elle peut accorder des dérogations dans des conditions d'exploitation simples ou en présence de nouvelles connaissances si le requérant fournit une analyse de risque prouvant que la protection de l'environnement est garantie et que, du fait de la mesure approuvée:

- a. le même degré de sécurité est garanti, ou
- b. aucun risque inacceptable ne résulte des dérogations et que toutes les mesures proportionnelles propres à réduire les risques sont prises.

<sup>3</sup> Exceptionnellement, elle peut autoriser à des fins particulières, et lors de manifestations temporaires, l'utilisation de bateaux ne correspondant pas aux prescriptions de la présente ordonnance si cela permet d'éviter des dépenses disproportionnées. La sécurité des passagers et de l'équipage se trouvant à bord ainsi que la protection de l'environnement doivent toutefois être garanties.

#### *Art. 10* Tâches et compétences de l'autorité de surveillance

<sup>1</sup> L'autorité compétente surveille la construction, l'exploitation et la maintenance des bateaux et des installations d'infrastructure en fonction des risques.

<sup>3</sup> RS 734.27

<sup>4</sup> RS 832.312.12

<sup>5</sup> RS 747.201.3

<sup>6</sup> RS 747.201.1

<sup>2</sup> Elle peut exiger des rapports de sécurité et des analyses de risques. Elle peut effectuer elle-même des contrôles par sondages.

<sup>3</sup> Si elle constate ou a des raisons concrètes de supposer qu'un bateau ou une installation d'infrastructure peut compromettre la sécurité de personnes ou de biens ou la protection de l'environnement, elle demande à l'entreprise de navigation de prendre les mesures propres à garantir cette sécurité et cette protection.

<sup>4</sup> Si les mesures prises par l'entreprise de navigation ne suffisent pas pour garantir la sécurité des personnes ou des biens et la protection de l'environnement, l'autorité compétente peut:

- a. exiger que l'entreprise de navigation prenne des mesures supplémentaires, ou
- b. charger des tiers de prendre les mesures appropriées.

<sup>5</sup> Elle peut restreindre ou interdire avec effet immédiat l'exploitation, retirer un permis de navigation ou fermer une installation d'infrastructure si la sécurité des personnes ou des biens ou la protection de l'environnement l'exigent.

#### *Art. 11* Collaboration

<sup>1</sup> Les entreprises de navigation fournissent en tout temps aux représentants de l'autorité compétente les informations et documents pertinents et leur donnent libre accès aux bateaux et aux installations d'infrastructure.

<sup>2</sup> Dans leurs activités d'inspection et de contrôle, elles assistent gratuitement les représentants de l'autorité compétente et les experts mandatés par celle-ci.

#### *Art. 12* Responsabilité des entreprises de navigation

Les entreprises de navigation veillent à ce que les bateaux et les installations d'infrastructure soient construits conformément aux prescriptions, exploités en toute sécurité et entretenus.

#### *Art. 13* Organisation de l'exploitation

L'organisation de l'exploitation doit correspondre aux caractéristiques des entreprises de navigation ainsi qu'à l'état technique des bateaux, des installations de propulsion, des moteurs auxiliaires, des vecteurs d'énergie utilisés et des installations d'infrastructure, et elle doit garantir la maintenance.

#### *Art. 14* Prescriptions d'exploitation

Les entreprises de navigation édictent les prescriptions d'exploitation nécessaires.

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

<sup>1</sup> Les entreprises publiques de navigation renseignent régulièrement l'OFT sur l'état de leurs bateaux et de leurs installations d'infrastructure. Le DETEC édicte des prescriptions sur le genre, l'ampleur et le calendrier des renseignements à fournir.

<sup>2</sup> Pour le reste, l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports<sup>7</sup> est applicable.

*Titre précédant l'art. 16*

## **Chapitre 2 Approbation des plans**

### **Section 1 Installations d'infrastructure**

*Art. 16* Principe

Les art. 18 et 18<sup>m</sup> de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>8</sup> et les dispositions de l'ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires<sup>9</sup> s'appliquent à la procédure d'approbation des plans des installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'une entreprise publique de navigation ainsi qu'à la procédure applicable aux installations de tiers (installations annexes).

*Art. 16a* Installations d'infrastructure destinées au ravitaillement et au stockage de vecteurs d'énergie spéciaux

<sup>1</sup> Si une installation d'infrastructure sert au ravitaillement de bateaux propulsés au moyen de vecteurs d'énergie spéciaux ou au stockage de vecteurs d'énergie spéciaux, le requérant doit prouver, moyennant un rapport de sécurité, que l'installation d'infrastructure peut être exploitée en toute sécurité et conformément aux prescriptions de la présente ordonnance et de ses dispositions d'exécution.

<sup>2</sup> Le rapport de sécurité doit se fonder sur une analyse de risques et avoir été examiné par un expert. Celui-ci doit consigner ses conclusions dans un rapport d'examen d'expert.

<sup>3</sup> Le requérant peut demander à être dispensé de l'obligation de faire examiner le rapport de sécurité par un expert. L'autorité compétente prend sa décision en tenant compte des risques inhérents au vecteur d'énergie spécial concerné. Elle accepte la demande s'il est probable que faire examiner le rapport par un expert ne permettra pas de mieux prévenir des erreurs ayant des conséquences sur la sécurité.

*Titre précédant l'art. 17*

### **Section 2 Bateaux**

*Art. 17* Principe

<sup>1</sup> Un bateau ne peut être construit, transformé ou rénové que si l'autorité compétente a approuvé les plans et les calculs.

<sup>7</sup> RS 742.161

<sup>8</sup> RS 742.101

<sup>9</sup> RS 742.142.1

<sup>2</sup> Un bateau construit ne peut être acquis que si l'autorité compétente en a approuvé les plans et les calculs.

<sup>3</sup> Pour chaque bateau, il y a lieu de prouver, moyennant un rapport de sécurité:

- a. que le bateau peut être exploité en toute sécurité et conformément aux prescriptions de la présente ordonnance et de ses dispositions d'exécution, et
- b. que les pièces utilisées pour construire les bateaux et les installations, notamment les dispositifs de surveillance et de commande, sont conçues de manière:
  1. à garantir la sécurité de l'exploitation, et
  2. à être entretenues et contrôlées facilement.

<sup>4</sup> Le DETEC définit l'étendue des documents supplémentaires à joindre à la demande d'approbation des plans.

<sup>5</sup> L'autorité compétente peut exiger du requérant qu'il fasse examiner tout ou partie des documents par un expert.

<sup>6</sup> Elle peut examiner elle-même les plans et les calculs ou les faire examiner par un expert. Dans ce dernier cas, l'expert doit consigner ses conclusions dans un rapport d'examen d'expert.

<sup>7</sup> Elle peut simplifier la procédure d'approbation des plans pour les bateaux, les éléments de construction et les objets d'équipement qui sont utilisés plusieurs fois de la même manière et pour la même fonction.

*Insérer avant le titre du chap. 3*

*Art. 17a*            Bateaux propulsés au moyen de vecteurs d'énergie spéciaux

<sup>1</sup> Le rapport de sécurité visé à l'art. 17, al. 3, doit se fonder sur une analyse des risques et avoir été examiné par un expert. Celui-ci doit consigner ses conclusions dans un rapport d'examen d'expert

<sup>2</sup> Le requérant peut demander à être dispensé de l'obligation de faire examiner le rapport de sécurité par un expert. L'autorité compétente prend sa décision en tenant compte des risques inhérents au vecteur d'énergie spécial concerné. Elle accepte la demande s'il est probable que faire examiner le rapport par un expert ne permettra pas de mieux prévenir des erreurs ayant des conséquences sur la sécurité.

*Art. 17b*            Chaudières à vapeur et installations à air comprimé

<sup>1</sup> L'entreprise de navigation est tenue de présenter à l'autorité compétente:

- a. pour les chaudières à vapeur prévues pour la propulsion de bateaux ou pour faire fonctionner des moteurs auxiliaires à bord: une analyse de risques et une déclaration du fabricant de laquelle il appert que l'installation répond aux exigences essentielles de sécurité définies à l'annexe I de la directive

97/23/CE<sup>10</sup> ou d'une prescription aux exigences comparables; la partie de l'installation pour laquelle la conformité a été constatée ne doit pas être prise en compte dans l'analyse des risques;

- b. pour les installations à air comprimé auxquelles s'applique la directive 97/23/CE: une analyse des risques et une déclaration du fabricant de laquelle il appert que l'installation à air comprimé respecte les dispositions de ladite directive.

#### *Art. 18* Principe

Un bateau ne peut être mis en service et exploité qu'avec une autorisation de l'autorité compétente. Pour les constructions et installations d'infrastructure des entreprises publiques de navigation, l'OFT détermine, en approuvant les plans, si l'autorisation d'exploiter visée à l'art. 20 est nécessaire.

#### *Art. 18a* Inspection en vue de l'octroi du permis de navigation

Dans le cadre de l'octroi du permis de navigation conformément à l'art. 96 ONI<sup>11</sup>, l'autorité compétente vérifie que le bateau répond aux exigences de la présente ordonnance et de ses dispositions d'exécution ainsi qu'aux dispositions applicables de l'ONI.

#### *Art. 19, al. 3*

*Abrogé*

#### *Art. 20* Installations d'infrastructure

Une installation d'infrastructure ne peut être mise en service et exploitée qu'avec une autorisation d'exploiter octroyée par l'OFT. La procédure est régie par analogie à l'art. 18w de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>12</sup>. L'OFT peut lier l'autorisation d'exploiter à des charges.

#### *Art. 21, al. 1*

<sup>1</sup> En cas de transformations ayant des conséquences importantes sur la sécurité, les bateaux et les installations d'infrastructure peuvent être soumis à un nouvel essai pratique.

#### *Art. 28, al. 2*

*Abrogé*

<sup>10</sup> Directive 97/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 mai 1997 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant les équipements sous pression, JO L 181 du 9.7.1997, p. 1; modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n°1882/2003, JO 284 du 31.10.2003, p. 1.

<sup>11</sup> RS 747.201.1

<sup>12</sup> RS 742.101



*Art. 29* Machines, installations pour le combustible

<sup>1</sup> Les machines et les moteurs auxiliaires, ainsi que les installations y relatives, doivent être construits et installés selon les techniques de sécurité.

<sup>2</sup> Pour les bateaux dont la longueur à la ligne de flottaison est inférieure à 20 m, il est possible de demander l'autorisation d'utiliser des moteurs hors-bord à essence. L'autorité compétente autorise l'utilisation de ces moteurs si cela ne porte pas atteinte à la sécurité. Elle peut demander au requérant des preuves de sécurité et édicter des charges liées à la construction et à l'exploitation de ces bateaux.

<sup>3</sup> Le dispositif de propulsion du bateau, notamment le dispositif à bord servant à avancer, doit pouvoir être mis en marche, stoppé ou inversé de manière fiable.

<sup>4</sup> Les récipients à combustible doivent être fixés de manière appropriée et sûre. La distance entre la paroi des récipients et la coque du bateau doit être aussi grande que possible. L'autorité compétente peut prescrire des distances de sécurité par rapport à la coque pour les récipients destinés aux vecteurs d'énergie spéciaux ainsi que pour les dispositifs et systèmes de conduites qui contiennent ces vecteurs durant l'exploitation du bateau.

<sup>5</sup> Les récipients et les conduites doivent être faits de matériaux propres à assurer le stockage durable des combustibles ou des vecteurs d'énergie spéciaux et à résister aux contraintes prévisibles.

*Art. 29a* Dispositifs pour vecteurs d'énergie spéciaux

Le DETEC édicte des dispositions sur les dispositifs d'utilisation et de stockage des vecteurs d'énergie spéciaux servant à la propulsion de bateaux et au fonctionnement de moteurs auxiliaires à bord des bateaux à passagers. Ces dispositions sont alignées sur les règles de l'art.

*Art. 30* Installations de gouverne et de timonerie

<sup>1</sup> Les bateaux doivent, conformément à leur utilisation, à leurs dimensions principales et à leurs conditions d'emploi, être munis d'installations de gouverne ou de timonerie appropriées et fiables, qui offrent de bonnes capacités de manœuvre.

<sup>2</sup> En l'absence de deux installations de gouverne ou de timonerie indépendantes l'une de l'autre, le bateau doit comporter une installation de gouverne ou de timonerie de secours indépendante de l'installation principale.

<sup>3</sup> La position de l'installation de gouverne ou de timonerie doit être clairement reconnaissable à la timonerie et aux passerelles de commandement.

*Art. 31* Installations d'épuisement

<sup>1</sup> Les bateaux doivent être équipés d'installations d'épuisement au moyen desquelles les espaces délimités par les cloisons peuvent être épuisés.

<sup>2</sup> Les pompes d'épuisement doivent être auto-aspirantes. Elles doivent être maintenues constamment en état opérationnel et pouvoir être utilisées facilement et de

manière fiable. Leur nombre, leur emplacement, leur moteur et les dimensions de leurs tuyaux dépendent de la grandeur du bateau.

<sup>3</sup> Les installations d'épuisement doivent être installées de manière à rester performantes en cas de collision ou d'invasion.

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

Le DETEC édicte des dispositions sur la pose, l'emploi et la sécurité des autres installations nécessaires à l'exploitation du bateau telles que les chaudières, les appareils à air comprimé, les installations électriques ou les installations à gaz liquéfié à usage ménager.

*Art. 36*            Protection contre l'incendie

<sup>1</sup> Les matériaux couvrants ou isolants, les revêtements de sol et le mobilier utilisés pour l'aménagement intérieur doivent être difficilement combustibles.

<sup>2</sup> Les peintures et les vernis appliqués aux éléments de construction de l'aménagement intérieur doivent être difficilement combustibles. En cas d'incendie, il ne doit pas y avoir de dégagement de fumée dangereux ni de gaz toxique.

<sup>3</sup> Les bateaux doivent être équipés d'une installation d'alarme incendie qui surveille efficacement les locaux présentant un risque particulier d'incendie. L'installation doit être appropriée pour l'utilisation sur des bateaux.

<sup>4</sup> Il est interdit d'utiliser et d'entreposer à des fins de chauffage, d'éclairage ou de cuisson des combustibles liquides dont le point d'inflammation est inférieur à 55 °C. Cette interdiction ne s'applique pas aux installations à gaz liquéfié destinées à un usage domestique.

*Art. 37, al. 1*

<sup>1</sup> Les bateaux doivent être équipés et agencés conformément à leurs dimensions et à leur utilisation.

*Art. 39*            Installations de lutte contre l'incendie

<sup>1</sup> Les bateaux doivent être équipés d'installations d'extinction en constant état opérationnel, qui doivent permettre de combattre efficacement tout incendie.

<sup>2</sup> L'équipement minimal de lutte contre l'incendie comprend des extincteurs à main, des tuyaux, des conduites et des pompes d'incendie.

<sup>3</sup> Les salles des machines et les locaux électriques doivent être équipés d'installations d'extinction fixes.

<sup>4</sup> Pour les bateaux propulsés au moyen de vecteurs d'énergie spéciaux, l'autorité compétente statue sur l'équipement d'installations d'extinction fixes. Pour ce faire, elle tient compte des risques d'incendie ou d'explosion inhérents au vecteur d'énergie ainsi que des dispositifs présents dans les locaux concernés.

<sup>5</sup> Les installations d'extinction doivent être installées à des endroits facilement accessibles, clairement indiqués par des écriteaux.

*Titre précédant l'art. 41*

## **Chapitre 5**

### **Construction et équipement des installations d'infrastructure**

*Art. 41*            Principe

Les installations d'infrastructure doivent être conçues de manière à ne pas mettre en danger la vie et la santé des personnes si elles sont utilisées correctement et s'il est fait preuve de la diligence nécessaire.

*Art. 43*            Personnel

<sup>1</sup> L'exploitation d'un bateau, y compris la préparation des dispositifs et installations destinés à son exploitation, ainsi que les travaux nécessaires sur ces dispositifs et installations après le retour des bateaux, ne doivent être confiés qu'à un personnel formé à sa tâche et ayant réussi un examen.

<sup>2</sup> Le DETEC règle la formation, l'examen et les conditions de travail du personnel des bateaux travaillant dans les entreprises de navigation.

<sup>3</sup> Il fixe les exigences auxquelles doit satisfaire le personnel qui commande:

- a. les dispositifs et installations des bateaux propulsés au moyen de vecteurs d'énergie spéciaux, ou
- b. les installations d'infrastructure destinées au stockage de vecteurs d'énergie spéciaux et au ravitaillement de bateaux en vecteurs d'énergie spéciaux.

<sup>4</sup> Le personnel des bateaux doit être familiarisé avec les dispositifs et installations qui se trouvent à bord des bateaux et être en mesure des les commander. Les entreprises de navigation veillent aux formations initiale et continue du personnel des bateaux et à ce que celui-ci se présente aux examens périodiques prescrits dans les dispositions d'exécution, et elles consignent dûment les données concernées.

*Art. 44, al. 4 et 5*

<sup>4</sup> L'art. 15, les chap. 4, 5 et 7, et l'art. 41, al. 1, let. a, de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire<sup>13</sup> s'appliquent par analogie à l'équipage des entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale.

<sup>5</sup> Les personnes que les entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale désignent pour le contrôle de l'aptitude au service doivent exercer une fonction dirigeante dans le domaine de la navigation et posséder la qualification professionnelle correspondante.

<sup>13</sup> RS 742.141.2

*Art. 45a* Direction technique des bateaux à vecteurs d'énergie spéciaux

<sup>1</sup> Les entreprises de navigation qui utilisent des vecteurs d'énergie spéciaux pour propulser leurs bateaux ou pour faire fonctionner des moteurs auxiliaires nomment un chef technique et au moins un suppléant.

<sup>2</sup> Il n'est pas indispensable que le chef technique et son suppléant soient employés par l'entreprise de navigation.

<sup>3</sup> Les entreprises de navigation confient au chef technique la responsabilité des aspects relevant de la sécurité de l'exploitation et de la maintenance des bateaux et lui accordent expressément, de même qu'à son suppléant, les compétences nécessaires.

<sup>4</sup> En cas de pannes ou d'accidents, le chef technique ou son suppléant prend les mesures nécessaires.

<sup>5</sup> Les chefs techniques et leurs suppléants doivent être au bénéfice d'une formation appropriée et posséder les connaissances et l'expérience nécessaires pour assurer l'exploitation et la maintenance des constructions, des installations d'infrastructure et des bateaux.

<sup>6</sup> Le DETEC peut édicter des prescriptions sur la formation requise des chefs techniques et de leurs suppléants.

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

<sup>1</sup> Les entreprises de navigation doivent disposer d'un plan d'urgence permettant d'assurer qu'en cas d'événement à bord d'un bateau, les passagers puissent être mis en sécurité à temps. Si la mise en œuvre du plan d'urgence requiert des services d'intervention externes, le plan d'urgence doit faire l'objet d'une convention avec ceux-ci.

<sup>2</sup> Lorsque la sécurité de son bateau ne s'en trouve pas compromise, tout conducteur est tenu d'aider immédiatement tout autre bateau dont il perçoit les signaux de détresse ou toute personne manifestement en péril.

<sup>3</sup> L'entreprise de navigation est tenue de former le personnel des bateaux en vue des services de sauvetage et de sécurité, d'organiser régulièrement des exercices et de consigner la date, la durée et le type de ces exercices ainsi que les personnes qui y participent.

<sup>4</sup> Le DETEC régleme le service de sauvetage et de sécurité.

*Art. 49* Principe

Les entreprises de navigation doivent entretenir et rénover leurs bateaux, les dispositifs et l'équipement de ceux-ci ainsi que les installations d'infrastructure de manière à garantir la sécurité à tout moment.

*Art. 49a*          Recours à des tiers

<sup>1</sup> Si l'entreprise de navigation ne dispose pas des connaissances techniques requises ou des dispositifs et appareils indispensables pour effectuer certains travaux de maintenance, elle doit confier l'entretien de ses bateaux et de ses installations d'infrastructure à des spécialistes externes confirmés.

<sup>2</sup> L'entreprise de navigation répond de la maintenance. Elle doit notamment être informée de l'état d'avancement des travaux d'entretien.

<sup>3</sup> Si la planification, l'exécution ou la surveillance de l'entretien mises en œuvre par l'entreprise ne sont pas suffisantes, l'autorité compétente peut ordonner le recours à des tiers.

*Art. 50*          Contrôles, inspections, maintenance et journal de bord

<sup>1</sup> Les entreprises de navigation doivent veiller à ce que les contrôles et les inspections prescrits soient effectués par des spécialistes et dans les délais impartis.

<sup>2</sup> Pour chaque bateau d'une entreprise de navigation, il est tenu un journal de bord dans lequel sont consignés:

- a. les résultats des contrôles et des inspections prescrits;
- b. les travaux de maintenance et de rénovation;
- c. les incidents techniques et les mesures prises pour y remédier.

<sup>3</sup> Le DETEC fixe les exigences minimales relatives aux délais, au type et à l'étendue des contrôles et des inspections périodiques des bateaux, de leurs dispositifs et équipements ainsi que des installations d'infrastructure.

*Art. 51*          Mesures en cas de sécurité insuffisante

<sup>1</sup> Les entreprises de navigation doivent retirer du trafic les bateaux qui ne répondent plus aux exigences de sécurité.

<sup>2</sup> Elles ne sont pas autorisées à desservir les débarcadères qui ne répondent plus aux exigences de sécurité.

*Art. 57, al. 4 et 6*

<sup>4</sup> Lorsqu'il s'agit de transformations de bateaux, seules les parties directement touchées par la transformation doivent être adaptées aux nouvelles prescriptions. Lorsqu'un bateau est transformé afin d'être propulsé au moyen de vecteurs d'énergie spéciaux, l'autorité compétente décide, compte tenu des dangers inhérents au vecteur d'énergie concerné, des parties à adapter aux prescriptions.

<sup>6</sup> Les prescriptions sur la construction et l'équipement des installations ne sont pas applicables aux installations d'infrastructure déjà en service au moment de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. En cas d'extension, de transformations ou de réparations importantes, ces installations doivent cependant être mises en conformité avec les nouvelles prescriptions.

*Art. 57a* Dispositions transitoires relatives à la modification du 11 décembre 2015

<sup>1</sup> L'utilisation des chaudières à vapeur et des installations à air comprimé admis à bord de bateaux à passagers conformément à l'ancien droit mais qui ne répondent plus aux exigences visées à l'art. 17*b* après l'entrée en vigueur de la modification du 11 décembre 2015 reste autorisée tant que les contrôles périodiques prescrits ne donnent lieu à aucune observation et que la sécurité de l'exploitation est garantie.

<sup>2</sup> Les entreprises de navigation sans concession ou autorisation fédérale édictent les prescriptions d'exploitation visées à l'art. 14 avant le 1<sup>er</sup> février 2019.

<sup>3</sup> Pour les bateaux qui sont en service au moment de l'entrée en vigueur des modifications du 11 décembre 2015, il n'est pas nécessaire de présenter le rapport de sécurité visé à l'art. 17. Lorsque ces bateaux font l'objet de transformations, l'autorité compétente statue sur l'obligation de présenter un rapport de sécurité ainsi que sur l'étendue de ce rapport.

<sup>4</sup> Le mobilier intérieur des bateaux utilisé au moment de l'entrée en vigueur des modifications du 11 décembre 2015 doit répondre aux exigences de l'art. 36, al. 1, jusqu'au 1<sup>er</sup> février 2036. Le DETEC arrête les modalités dans les dispositions d'exécution.

<sup>5</sup> Lorsque les salles de machines ou les locaux électriques de bateaux propulsés par des vecteurs d'énergie conventionnels font l'objet de transformations, l'autorité compétente vérifie et décide au cas par cas s'il est techniquement possible de poser une installation d'extinction d'incendie conformément à l'art. 39, al. 3, et si cette mesure est économiquement raisonnable.

<sup>6</sup> Le plan d'urgence visé à l'art. 46, al. 1, doit être présenté avant le 1<sup>er</sup> février 2019.

<sup>7</sup> Les entreprises de navigation sans concession ni autorisation fédérale ont jusqu'au 1<sup>er</sup> février 2019 pour mettre en place le journal de bord visé à l'art. 50, al. 2.

## II

L'ordonnance du 8 novembre 1978 sur la navigation intérieure<sup>14</sup> est modifiée comme suit:

*Art. 148, al. 2*

<sup>2</sup> Les art. 107 à 114, 124, et 131 à 140*a* sont applicables aux bateaux servant au transport professionnel de douze passagers au maximum. Sont en outre applicables les exigences visées à l'art. 1, al. 3, de l'ordonnance sur la construction des bateaux.

<sup>14</sup> RS 747.201.1

III

<sup>1</sup> La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2016, sous réserve de l'al. 2.

<sup>2</sup> L'art. 28, al. 2, entre en vigueur cinq ans après la date d'entrée en vigueur des dispositions visées à l'al. 1.

11 décembre 2015

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Simonetta Sommaruga

La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

