

BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS  
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI  
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

Traité par G. Kratzenberg  
☎ 031 / 324 11 98 / Fax 031 / 333 18 52  
603-1 ds

3003 Berne, le 27 novembre 1996



Aux entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale

Circ. ETC n° 3

## **Couplage de bateaux en cas de courses spéciales**

Mesdames, Messieurs,

Durant l'été, un groupe de capitaines nous a demandé quelles étaient les dispositions légales applicables au couplage de bateaux lors de courses spéciales. Nous avons fourni en juillet une réponse circonstanciée à cette question. Lors de la dernière assemblée des chefs de chantiers navals des 12 et 13 novembre 1996, nous avons eu l'occasion d'en discuter. Par la présente, nous vous communiquons notre détermination.

Nous la subdivisons en deux parties, l'une juridique et l'autre relative à la technique nautique.

### **Partie juridique**

#### **1. Remarques préalables**

Le couplage de bateaux n'est pas régi explicitement dans le droit suisse sur la navigation. A notre avis, si de telles courses sont effectuées en respectant les dispositions déterminantes de la loi sur la navigation intérieure (RS 747.201; LNI) et de l'ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses (RS 747.201.1; ONI), elles sont autorisées.

Le conducteur du bateau est tenu d'observer la LNI et l'ONI; il endosse ainsi une grande responsabilité. Nous la préciserons ci-après, ainsi que le devoir de vigilance qui lui est lié.

Pour le lac de Constance, le lac Inférieur et le Rhin, l'article 9.04 de l'ordonnance sur la navigation sur le lac de Constance (RS 747.223.1) dispose ce qui suit, en dérogation à la LNI et à l'ONI: sauf en cas de force majeure, les bateaux ayant des passagers à bord ne doivent pas se faire remorquer ni naviguer en formation à couple. Sont réservées les situations de détresse.

## 2. Responsabilité du conducteur de bateau (art. 10, 16 et 22 LNI et art. 3 ONI)

Un conducteur doit se trouver sur chaque bateau en service (cf. art. 3, 1er al., ONI). Il est responsable du respect des dispositions sur la sécurité d'exploitation (art. 10 LNI), de la conduite du bateau (art. 16 LNI) et doit satisfaire au devoir de vigilance (art. 22 LNI).

En cas de transport de personnes, il est en outre responsable de la vie et de la santé des voyageurs dont il se porte garant. Cela signifie qu'il doit tout entreprendre pour éviter de mettre en danger leur vie et leur santé. Par la même occasion, il doit omettre toutes les manoeuvres risquées qui peuvent mettre en péril les voyageurs.

Sa responsabilité ne se limite toutefois pas aux personnes à bord. Outre la vie et la santé des passagers, il doit aussi protéger d'autres biens juridiques (cf. énumération aux art. 22 LNI et 5 ONI):

- vie et biens des tiers
- autres bateaux
- installations situées dans la voie d'eau et sur la rive
- environnement (végétation sur la rive, eau)
- navigation
- pêche.

Pour pouvoir assumer une telle responsabilité, le conducteur doit vérifier régulièrement la sécurité de son bateau. Les bateaux ne peuvent naviguer que s'ils sont sûrs et répondent aux prescriptions. Ils doivent en outre être construits, équipés et entretenus de manière à respecter les règles de navigation et à ne pas mettre en danger les personnes à bord, ni la navigation ni les autres usagers de la voie d'eau (art. 10 LNI). Si le conducteur responsable des bateaux couplés a le moindre doute quant à la sécurité des bâtiments couplés, il ne doit pas commencer la course ou doit l'interrompre si elle a déjà débuté. A cette fin, le conducteur du bateau de traction doit toujours pouvoir se mettre en contact avec le conducteur de l'autre bateau. Ils doivent évaluer en commun les risques du couplage. La décision et la principale responsabilité incombent cependant toujours au conducteur du bateau qui fait les manoeuvres.

En qualité de commandant du bateau, le conducteur est aussi responsable du fait que l'équipage et les autres personnes à bord suivent les injonctions qu'il donne dans l'intérêt de la navigation et de l'ordre à bord (art. 16, 4e al., LNI).

## 3. Devoir de vigilance du conducteur de bateau (art. 22 LNI et art. 5 ONI)

Etant donné cette grande responsabilité, le conducteur doit satisfaire à un devoir de vigilance rigoureux. Il doit prendre toutes les mesures de sécurité imposées par le devoir en question et par l'expérience en matière de navigation. Il doit donc toujours vérifier s'il est possible d'emprunter sans danger un plan d'eau; il doit en outre adapter la navigation aux conditions locales, au type et aux possibilités de manoeuvre de son bateau.

Dès que l'un des biens juridiques protégés est exposé à un risque, même de minime importance, le conducteur doit agir. Lors de manoeuvres inhabituelles telles que la

navigation de deux bateaux couplés, son devoir de vigilance s'accroît au-delà de la mesure usuelle.

### Technique - partie nautique

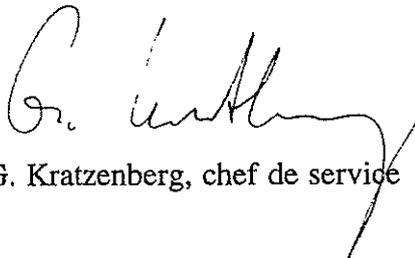
Comme les courses avec des bateaux couplés ne sont pas interdites légalement, sauf sur le lac de Constance (cf. remarques préalables, p. 1) et que les diverses ordonnances applicables ne contiennent pas d'obligations précises sur les mesures de sécurité à prendre, nous résumons ci-après les principales mesures à observer. Il faut, par ailleurs, tenir compte des caractéristiques des bateaux (galeries, saillies, boudins) lorsqu'on sélectionne les bateaux à coupler. La récapitulation ci-après vaut recommandation pour autant que certains points n'aient pas un caractère obligatoire:

1. Les bateaux couplés ne doivent pas être plus de deux.
2. Il doit y avoir deux équipages complets (y compris les conducteurs) sur les bateaux couplés. De ce fait, si d'urgence les bateaux doivent être séparés, ils peuvent retourner à la rive ou au débarcadère.
3. En cas de couplages, la manoeuvre ne doit se faire qu'à partir d'un seul bateau. Cela étant, aucune manoeuvre de gouverne et de timonerie (gouvernail de proue, gouvernail etc.) ne doit se faire sur le deuxième bateau. Le conducteur du bateau qui effectue la manoeuvre est responsable de l'ensemble. Avant de commencer une course, les conducteurs doivent se mettre d'accord sur la navigation. Ils doivent aussi convenir du comportement à adopter en cas de situations de détresse telles qu'"un homme à l'eau", incendie sur l'un des bateaux, etc.
4. Si l'un des deux bateaux couplés requiert un permis de conduire d'une autre catégorie, c'est le conducteur qui a le permis avec la plus haute catégorie qui est chargé de conduire l'ensemble des deux bateaux.
5. Les courses en couple ne peuvent avoir lieu que si le temps et le plan d'eau sont calmes. La vitesse sera adaptée à la situation. En cas de course normale, elle devrait être nettement inférieure à la vitesse maximale pouvant être atteinte par le couple des deux bateaux.
6. Les courses en couple ne doivent être effectuées que sur les plans d'eau qui s'y prêtent. Sur les fleuves et les canaux, cela n'est possible que si les dimensions des bateaux couplés sont proportionnées à la largeur de la voie d'eau, de manière à permettre partout et sans danger une rencontre avec d'autres bateaux. Le bateau qui effectue les manoeuvres doit pouvoir arrêter sans danger, à tout moment, l'ensemble des deux bateaux. Cela étant, on ne peut utiliser pour le couplage que les bateaux dont la puissance est suffisante pour l'utilisation envisagée.
7. Ne peuvent être couplés que les bateaux dont, compte tenu du chargement envisagé, la hauteur du pont d'accès sera à peu près la même au-dessus de l'eau, de manière à éviter des pentes trop importantes. De cette façon, on évitera également qu'un bateau chevauche l'autre.

8. Le passage d'un pont à l'autre doit être assuré avec une passerelle afin de réduire le risque de blessure des passagers.
9. L'équipage et, partant, le conducteur doivent veiller à ce que les passagers puissent passer sans danger d'un bateau à l'autre. Ils doivent faire en sorte qu'il n'y ait pas simultanément trop de personnes sur un bateau. En d'autres termes, le nombre maximal de voyageurs admissible sur un bateau ne doit pas être dépassé. Le cas échéant, l'équipage doit limiter ou interdire le passage des voyageurs d'un bateau à l'autre.
10. Il faut éviter une concentration de passagers sur un côté d'un bateau, de manière qu'il n'y ait pas trop de gîte. Ainsi on évitera spécialement que les bateaux se chevauchent du côté où ils sont reliés l'un à l'autre.
11. Il va de soi que les bateaux doivent être solidement reliés avec des cordes. Le cas échéant, on prendra des mesures appropriées pour réduire des chocs entre les deux bateaux (p. ex. défense en bois, etc.).
12. En cas de courses nocturnes, les feux de position intérieurs latéraux des deux bateaux doivent être couverts ou déclenchés. Pour le surplus, les deux bateaux portent les feux normalement prescrits.

Nous espérons avoir contribué à éclaircir les questions en suspens et nous vous présentons, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

OFFICE FEDERAL DES TRANSPORTS  
Service de la navigation



G. Kratzenberg, chef de service

Copie pour information:

- hub (ro), ahj, ghj, hup, ds / aa