



Modification de l'ordonnance sur la construction des bateaux (OCEB) et des dispositions d'exécution du DETEC (DE-OCEB)

Rapport sur les résultats de la consultation des milieux intéressés

Référence: BAV-513.312-8/3/1/2
Événement administratif:



1 Introduction

Dans la période du 10 octobre 2022 au 15 janvier 2023, l'Office fédéral des transports (OFT) a mené une large procédure d'audition sur la modification prévue de l'ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux (OCEB)¹ et de ses dispositions d'exécution du DETEC du 11 décembre 2015 (DE-OCEB)². Outre les entreprises de navigation et les cantons directement concernés, diverses associations, organisations spécialisées et milieux intéressés ont été invités à prendre position. Les documents ont été publiés sur le site Web de l'OFT et peuvent être téléchargés.

Le présent rapport contient les avis reçus, ceux reçus plusieurs fois étant regroupés.

L'objectif principal de la modification prévue de l'OCEB et des DE-OCEB est d'introduire des conditions-cadres pour l'utilisation de propulsions hybrides et purement électriques pour les bateaux à passagers. Parallèlement, d'autres dispositions dont l'exécution a posé des problèmes au cours des dernières années sont complétées ou de nouvelles dispositions pour lesquelles des lacunes étaient apparues sont introduites (notamment l'accessibilité, les conduites du poste de pilotage). L'OFT a profité de l'occasion pour transposer dans le droit suisse le standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), là où cela était possible et judicieux.

2 Prises de position reçues

2.1 Vue d'ensemble

26 gouvernements cantonaux, 23 services cantonaux de la navigation, 20 entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale (ETC) ainsi que 24 associations professionnelles et milieux intéressés ont été contactés. Au total, 34 prises de position sont parvenues à l'OFT.

2.2 Cantons

Parmi les cantons et services cantonaux de la navigation qui ont été contactés, 18 ont envoyé des prises de position, de même que l'Association des services cantonaux de la navigation (vks), en tant qu'organisation faitière des services cantonaux d'exécution.

2.3 Entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale (ETC)

Du côté des ETC, huit prises de position ont été reçues (BSG, CGN, FHM, LNM, SGG, SGH, SNL, ZSG). L'Association des entreprises suisses de navigation (AESN), qui regroupe seize des ETC, a également remis une prise de position.

2.4 Associations professionnelles et milieux intéressés

Les associations professionnelles et les milieux intéressés suivants ont envoyé une prise de position à l'OFT:

- Inclusion Handicap
- Shiptec
- Yachtdesign Panacek
- Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI)
- Bureau de prévention des accidents (bpa),
- Dr. iur. Beat Zumstein (pas consulté, prise de position spontanée)

¹ RS 747.201.7

² RS 747.201.71

3 Généralités sur l'évaluation

Les prises de position avis reçues sur les modifications apportées aux différentes dispositions de l'OCEB et des DE-OCEB sont résumées ci-après. Les dispositions des deux projets qui n'ont fait l'objet d'aucune prise de position ne sont pas mentionnées dans le présent rapport. Les remarques concernant les dispositions non modifiées des deux projets de texte de l'OCEB et des DE-OCEB figurent à la fin du texte.

La vks ainsi que tous les cantons qui ont répondu à la procédure d'audition sont en principe favorables à la révision de l'OCEB et des DE-OCEB ou renoncent expressément à une prise de position matérielle. Plusieurs cantons apportent des propositions de modification matérielle de certaines dispositions.

Le bpa apprécie toutes les mesures visant à renforcer la sécurité sur les eaux suisses et a pris position sur certaines dispositions.

L'ESTI renonce à une prise de position détaillée à l'occasion de la CMI, car la directive DE-Bateaux (publiée par l'ESTI) est modifiée en même temps. Les suggestions / remarques / délimitations entre les DE-Bateaux et les DE-OCEB seront discutées dans le cadre d'un groupe de travail chargé de réviser cette directive.

Beat Zumstein, docteur en droit, ne faisait pas partie des milieux invités à participer à la consultation, mais a pris position de sa propre initiative. Il constate notamment dans sa prise de position qu'une bonne base de travail (en l'occurrence les DE-OCEB) simplifie le travail pour tous les participants et évite les imprécisions et les discussions. Dans l'ensemble, il estime que le projet de DE-OCEB ne répond pas à l'exigence de fournir à tous les participants un instrument de travail permettant d'extraire les données nécessaires de manière claire et concise lors du travail sur des projets de bateaux, etc. La clarté et la lisibilité ont encore diminué. Selon lui, les délais de transition et la garantie des droits acquis ne sont pas assez souvent utilisés pour réduire les charges des entreprises de navigation dans le cadre de la révision des DE-OCEB. Il estime globalement qu'il serait judicieux de procéder à un examen approfondi des DE-OCEB, puis de les restructurer en profondeur; les DE-OCEB gagneraient considérablement en qualité d'instrument de travail pour tous les milieux concernés.

4 Avis concernant l'OCEB

La modification de l'OCEB visant à préciser les prescriptions relatives à l'équipement et à l'aménagement accessibles à bord des bateaux à passagers est généralement bien accueillie. Des critiques sont toutefois émises à certains endroits concernant les formulations.

Les cantons francophones (VS, FR, VD), avec le canton de Berne et la vks, ont fait des propositions d'amélioration de la traduction française à certains endroits.

Art. 1, al. 1 et 2, Objet

L'AESN se demande comment l'OFT surveille et documente le fait que les prescriptions s'appliquent à toutes les compagnies de navigation avec ou sans concession. Ce point est régi par l'art. 1, al. 2 et 3, OCEB. Ces alinéas en vigueur sont inchangés.

La Société Navigation Lac de Biemme (BSG) fait remarquer qu'il doit ressortir clairement de l'OCEB et des DE-OCEB que, du côté de l'autorité, l'égalité de traitement de toutes les compagnies de navigation professionnelles est garantie.

Art. 6, al. 2, Prise en compte d'autres intérêts

IH suggère que les droits des personnes handicapées doivent être mis en œuvre dans le respect du principe de proportionnalité lors de la planification, de la construction et de l'exploitation de bateaux et d'installations d'infrastructure. De plus, IH remarque qu'il faut également mentionner que les exigences ne sont pas seulement concrétisées dans la LHand et l'OTHand, mais également dans les art. 5, 9 et 30 de la Convention du 13 décembre 2006 relative aux droits des personnes handicapées³.

Allen Fuchs, ancien membre du conseil d'administration de la SGG, émet une proposition de texte pour la dernière phrase de l'al. 2: «Ces dispositions sont spécifiées plus précisément pour la navigation».

Art. 17, al. 1, Principe

Allen Fuchs critique le fait que les exigences relatives aux dessins et aux schémas entraînent régulièrement des coûts élevés. Il propose un ajout à l'al. 1: «Les exigences relatives aux dessins et schémas dans la procédure d'approbation des plans doivent tenir compte du principe de proportionnalité».

Art. 17, al. 4, Principe

L'AESN et Shiptec sont d'avis que le terme «DETEC» doit être remplacé par «l'autorité compétente».

Art. 35, al. 1, Voies de circulation

Shiptec fait remarquer que les surfaces mentionnées ne sont pas censées être «antidérapantes», mais «antiglisse».

Art. 39, al. 2, Installations de lutte contre l'incendie

L'AESN est d'avis que les pompes, tuyaux et conduites d'incendie doivent être supprimés de cet alinéa. L'AESN demande à l'OFT de vérifier et, le cas échéant, d'adapter le texte.

5 Avis concernant les dispositions d'exécution du DETEC (DE-OCEB)

5.1 DE-OCEB – partie 1

De manière générale: les cantons francophones (VS, FR, VD, NE), avec le canton de Berne et la vks, ont fait des propositions d'amélioration de la traduction française à certains endroits. La CGN a également formulé des propositions d'amélioration (compréhension, traduction) directement sous forme de commentaires dans le texte français. Il n'y a pas d'objection de principe sur ces sujets. Toutes les remarques de la CGN sur les aspects techniques ont été transmises à l'OFT par l'intermédiaire de l'AESN.

DE-OCEB ad art. 6: (Besoins des personnes handicapées)

IH fait remarquer que la formulation susmentionnée s'applique également à la disposition d'exécution. En outre, la référence à la norme SIA 500:2009 (référence statique) devrait préciser que les corrections et interprétations de la norme SIA 500:2009 sont également applicables, conformément à la jurisprudence du Tribunal fédéral. La pratique montre que, dans la plupart des cas, les concepteurs ne connaissent pas l'existence de ces corrections et interprétations, ce qui a un effet négatif sur l'accessibilité des projets.

En ce qui concerne la référence aux art. 3 à 9 de l'OETHand «Les dérogations et les exigences plus

³ RS 0.109

strictes en ce qui concerne les transports publics sans obstacles sont fixées aux art. 3 à 9 OETHand.», Inclusion Handicap attire l'attention sur le fait que l'article 3 de l'OETHand est moins favorable aux personnes handicapées que le point A.2.2 SIA 500:2009. La phrase suivante devrait être modifiée: «Les dérogations et les exigences plus strictes en ce qui concerne les transports publics sans obstacles sont fixées aux art. 4 à 9 OETHand».

De plus, IH attire l'attention sur le fait que dans le tableau où sont mentionnées les DE qui fixent des exigences spécifiques pour l'aménagement des transports par voie navigable en fonction des besoins des personnes handicapées, certains renvois sont erronés et mentionne les renvois corrects.

Beat Zumstein, docteur en droit, est d'avis que la mise en œuvre concrète des prescriptions lors de nouvelles constructions ou de transformations peut encore donner lieu à des discussions. Il cite à cet égard les exemples des bateaux de la ZSG (classe Albis), du MS «Diamant» de la SGV, des bateaux à construction en semi-salon comme par exemple sur les lacs du Jura. Au regard de l'arrêt du TF 2C_26/2019, consid. 10.3.5 et 10.5, il convient d'ajouter que les bateaux sont toujours accompagnés, de sorte qu'il est possible, dans certains cas particuliers, que le personnel de bord assiste les passagers handicapés. Cela permet de faire face à des situations qui ne peuvent pas être suffisamment considérées lors de la promulgation des DE-OCEB.

DE-OCEB ad art. 17, ch. 1.1.1 (Dessins et schémas)

Shiptec suggère de mentionner explicitement aux let. d et j la nécessité d'un examen et d'une autorisation par un expert en protection incendie. Par ailleurs, Shiptec et l'AESN font remarquer qu'il est nécessaire de définir plus précisément ce qui est «important pour la sécurité».

DE-OCEB ad art. 17, ch. 1.2.2 (Calculs et attestations)

Shiptec propose de revoir la dernière phrase du point c) et de préciser le critère de mauvaise manipulation. L'AESN est d'avis qu'une AMDEC (Analyse des Modes de Défaillance, de leurs Effets et de leur Criticité) selon la norme SN EN IEC 60812, qui inclut également toutes les conséquences possibles dues à des «commandes (erronées)», est disproportionnée.

DE-OCEB ad art. 17, ch. 1.5.1 (Documents pour les installations électriques)

Shiptec suggère de préciser que le plan d'ensemble de l'installation électrique se limite à la partie de l'installation de propulsion électrique et hybride.

DE-OCEB ad art. 17, ch. 3 (Autres documents)

Shiptec et l'AESN suggèrent de revoir la dernière phrase. L'exigence d'autres documents spécifiques doit être liée à la définition de ce qui est «important pour la sécurité», selon la proposition relative à l'art. 17, ch. 1.1.1.

DE-OCEB ad art. 17, ch. 4.1 (Format)

Shiptec fait remarquer que la définition du format des dessins, des plans et des schémas doit être conforme aux prescriptions de format des sociétés de classification reconnues. Notamment en ce qui concerne les normes de dessin et la procédure de contrôle (soumission => commentaire => correction => re-soumission => validation). Par conséquent, la référence aux séries de normes DIN 85005, SN EN ISO 128, SN EN ISO 6412, ISO 17631, ISO 80002 doit être supprimée, car elle ne correspond pas à la pratique courante en cas de collaboration avec une société de classification agréée.

DE-OCEB ad art. 18a, ch. 1.7 et 1.8 (Manœuvre de distance d'arrêt et manœuvre de virement CH 90°)

En principe, la LNM n'a pas d'objection à l'encontre des critères de manœuvre de distance d'arrêt et de la nouvelle manœuvre de virement pour l'évaluation de la manœuvrabilité. Reste à savoir si les bateaux existants doivent également réussir cette manœuvre et, dans l'affirmative, quelles en seraient les conséquences.

Yachtdesign souhaite une description plus précise de la manœuvre ou qu'il soit indiqué que le conducteur du bateau est responsable de la manœuvre et qu'il faut s'y exercer.

VS fait remarquer que la formule de calcul de la distance d'arrêt n'est pas adaptée aux bateaux à passagers rapides (50 km/h); par exemple, la distance d'arrêt maximale pour un bateau naviguant à 50 km/h serait de 775 m. La CGN estime également que la distance d'arrêt maximale possible est trop importante pour des vitesses plus élevées.

DE-OCEB ad art. 18a, ch. 6.2 (Contrôle des installations d'extinction fixes et d'alarme incendie)

L'AESN s'interroge sur la manière dont la preuve des contrôles exigés doit être apportée et demande que cela soit concrétisé.

Beat Zumstein, docteur en droit, mentionne que la vitesse maximale du bateau lors de l'essai en exploitation (selon l'horaire) n'est pas pertinente. Il propose de se baser soit sur la vitesse pratiquée en exploitation, soit sur la vitesse de giration selon la DE-OCEB ad art. 24, ch. 1.3. Il se demande en outre si seule la valeur de giration selon la DE-OCEB ad art. 24, ch. 1.3 est déterminante pour le calcul des rapports de stabilité et de la capacité de charge, ou si, en cas de conditions moins favorables, le moment d'inclinaison lors de la manœuvre de virement est déterminant.

DE-OCEB ad art. 22, ch. 1.1 et 1.2 (Types des bateaux)

VD, FR, BE, LU et la vks notent que cette disposition mentionne la longueur maximale du bateau et non plus la longueur du bateau dans la ligne de flottaison.

DE-OCEB ad art. 22, ch. 3.28 (Nombre de personnes admises (= capacité de charge du bateau))

Beat Zumstein est d'avis que, sur la base de cette définition, le personnel du bateau, de la restauration et des manifestations se trouvant à bord doit être déduit de la capacité de charge mentionnée dans le permis de navigation afin de déterminer le nombre de passagers autorisés à voyager. Dans la pratique, il peut ainsi y avoir des différences quotidiennes dans le nombre de passagers, car le personnel de restauration et de manifestation peut varier.

DE-OCEB ad art. 22, ch. 3.29 (Timonerie)

Allen Fuchs suggère que la définition de la timonerie n'implique aucune obligation de pouvoir y être assis ou debout pour naviguer. Dans tous les cas, il faut veiller à ce que les droits acquis soient préservés.

VS suggère d'uniformiser les majuscules et les minuscules dans la formule de calcul du moment résultant du déplacement latéral des personnes.

DE-OCEB ad art. 24, ch. 1.1.1 et 1.1.4 (Moment d'inclinaison résultant du déplacement latéral des passagers sur les ponts M_{iPass})

Beat Zumstein fait remarquer que les instructions relatives au calcul au ch. 1.1.1 pourraient éventuellement être formulées plus clairement. La formule du ch. 1.1.4 n'est pas claire et devrait être vérifiée en ce qui concerne la présentation et les facteurs. Le renvoi à l'art. 22, ch. 3.27, pour le facteur P conduit à la définition de la galerie.

DE-OCEB ad art. 24, ch. 2.1.3 (Stabilité du bateau intact)

L'AESN fait remarquer que les calculs de stabilité du bateau intact doivent se baser sur un essai de stabilité avec le bateau prêt à l'exploitation. Le terme «prêt à l'exploitation» n'est toutefois pas défini.

DE-OCEB ad art. 26, ch. 7.1 (Perméabilité)

Yachtdesign se demande quelle réduction de la perméabilité doit être appliquée aux batteries fermées (par ex. avec un système d'extinction inséré, vu qu'elles sont étanches). Sont-elles considérées comme des machines ou des salles de chaudière?

Beat Zumstein mentionne qu'une nouvelle limite inférieure de 85 % pour le facteur de perméabilité est introduite dans les salles des machines et des chaudières. Il faut vérifier si cela représente un durcissement pour certains bateaux. En cas de durcissement, il faudrait éventuellement installer une cloison étanche entre la chaudière et la machine pour respecter les prescriptions. Reste à savoir s'il convient de prévoir une période de transition appropriée pour de tels cas.

DE-OCEB ad art. 27, ch. 5.1 (Passage à travers les cloisons et la coque)

La ZSG critique le fait que l'exécution selon le texte actuellement proposé n'est pas réalisable dans certaines circonstances. Il existe sur le marché des systèmes qui garantissent l'étanchéité.

DE-OCEB ad art. 28, ch. 1.1 (Équipement du pupitre de commande [poste de pilotage principal], généralités)

L'AESN est d'avis que l'ajout «... et sans perdre de vue l'écran radar» n'est ni nécessaire ni praticable et demande que cet ajout soit supprimé.

Beat Zumstein estime que ces nouvelles prescriptions n'indiquent pas clairement si elles entraînent un besoin d'adaptation des timoneries et des dispositifs de commande, des instruments, etc. pour les bateaux existants. Compte tenu de la diversité des situations et du nombre d'innovations prévues, il convient de prévoir la garantie des droits acquis et un délai de transition pour d'éventuelles adaptations afin de respecter le principe de proportionnalité.

DE-OCEB ad art. 28, ch. 1.2 (Équipement du pupitre de commande [poste de pilotage principal], paliers/marches)

Shiptec et l'AESN sont d'avis que des surbaux doivent être possibles entre l'intérieur et l'extérieur, notamment pour les postes de pilotage extérieurs. Un petit surbau entre la passerelle latérale et le sol de la timonerie est nécessaire pour empêcher l'eau de pénétrer dans cette dernière. C'est pourquoi une exception correspondante doit être mentionnée en ce qui concerne les surfaces planes.

Le bpa suggère que l'exigence de résistance à la glissance soit harmonisée avec l'art. 14 «Sols» des directives du SECO relatives à l'OLT 3. Il estime qu'il faudrait tenir compte de l'exigence 0.2.3 du SECO «Coursive ouverte ou partiellement ouverte à l'air libre» pour les entrées et sorties de la timonerie et atteindre ainsi le groupe d'évaluation GS3 (R12).

À cela s'ajoute le fait que l'on se réfère encore ici à l'ancienne norme DIN EN 16165. Depuis le 1^{er} septembre 2022, la norme SN EN 16165:2021 «Détermination de la résistance à la glissance des surfaces piétonnières - Méthode d'évaluation» s'applique également en Suisse pour la détermination des propriétés antidérapantes.

DE-OCEB ad art. 28, ch. 3.2 (Moyens optiques auxiliaires)

L'AESN demande que l'expression «à tout moment» soit supprimée de la disposition - l'emplacement de l'écran de visualisation doit être choisi de manière que le conducteur du bateau puisse le voir à tout moment sans être ébloui en conduisant le bateau. Selon le sens de la navigation et la position du soleil, la condition «à tout moment» peut ne pas être remplie pendant une courte période.

DE-OCEB ad art. 28, ch. 4.2 (Exigences relatives aux dispositifs de commande, d'affichage et de surveillance dans le poste de pilotage principal)

L'AESN est d'avis que pour les propulseurs d'étrave et autres, il est difficilement réalisable de devoir indiquer la direction de la poussée exercée par la propulsion sur le bateau et le régime des hélices ou des machines motrices.

DE-OCEB ad art. 28, ch. 4.3 (Exigences relatives aux dispositifs de commande, d'affichage et de surveillance dans le poste de pilotage principal)

La ZSG critique le fait que l'éclairage variable en continu des instruments n'existe pas pour de nombreuses familles de produits disponibles sur le marché ou déjà en service.

DE-OCEB ad art. 28, ch. 4.4 (Exigences relatives aux dispositifs de commande, d'affichage et de surveillance dans le poste de pilotage principal)

Shiptec et l'AESN sont d'avis que les marquages et les affichages en anglais doivent être autorisés. C'est le standard de nombreux fournisseurs sur le marché concerné. Une solution suisse spécifique est difficile à mettre en œuvre.

DE-OCEB ad art. 28, ch. 4.5 (Exigences relatives aux dispositifs de commande, d'affichage et de surveillance dans le poste de pilotage principal)

Shiptec et l'AESN demandent que la disposition qui rend obligatoire un dispositif de test des voyants lumineux soit limitée aux voyants lumineux conventionnels. Cette fonction est certes possible pour les affichages sur écran, mais elle n'a pas de sens.

DE-OCEB ad art. 28, ch. 4.6 (Exigences relatives aux dispositifs de commande, d'affichage et de surveillance dans le poste de pilotage principal)

Shiptec et l'AESN font remarquer qu'il faut concrétiser le terme «installation». Ceci notamment parce qu'il n'est pas possible d'indiquer l'état de toutes les «installations» d'un bateau avec un simple voyant lumineux. Cette exigence ne peut pas être satisfaite, en particulier dans le contexte des nouvelles technologies. En outre, l'AESN suggère que les principales couleurs de la norme SN EN 60204-1, ch. 10.2 à 10.9, soient concrètement mentionnées, car la norme n'est pas accessible au public.

DE-OCEB ad art. 28, ch. 4.7 (Exigences relatives aux dispositifs de commande, d'affichage et de surveillance dans le poste de pilotage principal)

Allen Fuchs et Shiptec, suggèrent que les dérangements ou les défaillances des équipements pour lesquels une surveillance est prescrite soient signalées par des affichages colorés ou des annonces contextuelles. Pour les systèmes dotés d'une interface humain-machine (IHM, écrans), rien d'autre n'a de sens.

L'AESN est d'avis que l'indication d'un dérangement ou d'une panne doit être limitée aux installations conventionnelles.

L'AESN demande en outre de définir pour quelles «installations» une surveillance est prescrite, et que celles-ci soient signalées par des voyants lumineux rouges.

DE-OCEB ad art. 28, ch. 4.8 (Exigences relatives aux dispositifs de commande, d'affichage et de surveillance dans le poste de pilotage principal)

La ZSG fait remarquer que les signaux d'alarme qui ne sont pas déclenchés par des installations déterminantes pour la sécurité devraient se distinguer acoustiquement des alarmes qui le sont (par ex. une panne de l'installation de gouverne ou de la commande de propulsion etc.)

DE-OCEB ad art. 29 ch. 1.1.5 (Installations des machines, dispositions générales - présentation d'un certificat de contrôle d'une société de classification reconnue)

Shiptec et l'AESN font remarquer que la possibilité de faire appel à un expert reconnu doit être ajoutée à ce chiffre. La plupart du temps, les sociétés de classification ne sont pas (encore) en mesure de fournir des certificats de contrôle pour les nouvelles technologies. Dans ce cas, un contrôle individuel avec l'aide d'experts reconnus doit être suffisant, ou au moins possible.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 1.3 (Protection contre le contact accidentel)

Shiptec suggère que le terme de «conduites de produits chauds» soit défini dans cette disposition, ou bien une température de surface.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 1.4.2 (Tuyaux d'échappement)

Shiptec fait remarquer que la manière d'isoler ou de protéger jusqu'au FAP ou au catalyseur RCS est définie soit dans le certificat soit dans les prescriptions d'installation qui y figurent. Shiptec est d'avis «qu'une isolation ou une protection conforme aux indications du fabricant» doit être intégrée à ce chiffre, la prescription de 220°C maximum devant être limitée à la zone située après le catalyseur RCS.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 1.6 (Réduction du régime)

La LNM, Shiptec, la ZSG, Yachtdesign et l'AESN mentionnent que le pontage de la réduction du régime est une exigence qui, pour les nouveaux moteurs, n'est généralement pas autorisée par le fabricant sans que cela annule les droits de garantie. Il convient donc de vérifier si cette exigence n'est pas en contradiction avec les lois en vigueur en matière de protection de l'air et d'autres prescriptions en vigueur (y c. européennes) afin d'éviter que l'acquisition de nouveaux moteurs en Suisse ne soit rendue impossible. Ils demandent que ce chiffre soit adapté en conséquence.

DE-OCF ad art. 29, ch. 2.1 (Installations pour les combustibles liquides, citernes)

Shiptec, AESN sont d'avis que les exigences, notamment dans le domaine cryogénique et en ce qui concerne les nouveaux matériaux modernes, doivent être prises en compte ici. De plus, les citernes en aluminium doivent pouvoir continuer à être autorisées, même sans isolation spéciale.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 2.5 (Installations pour les combustibles liquides, essai de pression) *non modifié*

Shiptec et l'AESN estiment qu'il est nécessaire de renvoyer aux DE-OCEB, partie II. Cela signifie que les déclarations faites ici ne peuvent pas être considérées comme générales, car d'autres prescriptions doivent être respectées pour d'autres carburants que le diesel ou l'essence.

DE-OCF ad art. 29, ch. 2.7 (Installations pour les combustibles liquides, dispositif anti-débordement)

UR, FR, TG, BE, LU, Yachtdesign et la vks exigent que seules les citernes avec un raccord fixe soient protégées par un dispositif électrique empêchant les débordements de carburant lors du ravitaillement (sauf pour les citernes remplies avec un pistolet de distribution).

DE-OCEB ad art. 29, ch. 2.8 (Installations pour les combustibles liquides, conduites de ventilation)

Shiptec et l'AESN sont d'avis que seules les citernes à combustible avec des conduites qui doivent déboucher à l'extérieur doivent être ventilées et protégées de toute irruption d'eau. Les citernes à lubrifiant doivent être exclues de cette réglementation.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 2.9 (Installations pour les combustibles liquides, conduites à combustibles)

Shiptec et l'AESN mentionnent que la liaison fixe des conduites à combustible avec la coque peut également être assurée par des éléments amortisseurs ou «conçus selon les règles de l'art».

DE-OCEB ad art. 29, ch. 2.11 (Installations pour les combustibles liquides, vanne de fermeture)

UR propose de modifier la phrase comme suit: «Les conduites menant au moteur doivent être placées directement derrière les réservoirs à combustible ...». Motif: harmonisation et précision de la désignation.

TG, FR, BE, LU et la vks demandent de modifier la phrase comme suit: «Les conduites menant au moteur doivent être reliées directement au réservoir de carburant et également ...».

DE-OCEB ad art. 29, ch. 2.12 (Installations pour les combustibles liquides, vannes à fermeture rapide)

Allen Fuchs est d'avis que la notion de local électrique est très large et que dans un bateau à propulsion électrique, il n'y a presque pas d'autres locaux. L'interdiction de placer les dispositifs d'actionnement des vannes dans une salle des machines, un local électrique ou pour accumulateurs devrait être reconsidérée.

La ZSG s'interroge sur l'interprétation de «devant le consommateur». Elle craint que dans certaines circonstances, les vannes à fermeture rapide soient ainsi réparties sur une grande surface. De longues distances d'accès peuvent rendre la fermeture fiable beaucoup plus difficile.

L'AESN est d'avis que cette disposition doit être formulée de manière que chaque consommateur dispose d'une vanne à fermeture rapide. Or, du point de vue de la sécurité, cela n'a aucun sens que la vanne soit située directement devant le consommateur.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3

En général: Shiptec et l'AESN critiquent le fait que les chiffres 3 ss ont été plus ou moins repris de l'article 11.00 de l'ES-TRIN 2023 et n'ont pas été adaptés aux conditions en Suisse, notamment aux expériences faites depuis 2012. Shiptec estime qu'il est discutable de reprendre tel quel un article aussi controversé dans les DE-OCEB, et qu'il s'agit là d'une occasion manquée d'édicter des prescriptions judicieuses et « dans les règles de l'art », basées sur l'expérience acquise et dans la perspective de nouvelles technologies.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.2.2 (Dispositions générales pour les propulsions électriques de bateaux)

Allen Fuchs fait remarquer que la disposition qui prescrit, dans le cas d'un bateau équipé d'une propulsion électrique principale avec un seul moteur de propulsion et aucun autre moyen de propulsion du bateau garantissant une puissance de propulsion suffisante, que la propulsion électrique principale

doit être construite de manière à garantir au moins un déplacement par ses propres moyens ainsi que la manœuvrabilité nécessaire à cet effet en cas de panne, conduit en fait à prévoir une propulsion auxiliaire et une commande de secours. Allen Fuchs demande que la redondance requise ait ses limites.

Shiptec mentionne que soit l'ensemble du groupe motopropulseur doit être conçu de manière redondante, c'est-à-dire également le moteur, soit cette exigence doit être adaptée conformément aux règles en vigueur pour les moteurs diesel (pas de redondance nécessaire).

La ZSG et l'AESN se demandent également pourquoi les bateaux électriques monomoteurs ne sont pas traités comme les bateaux diesel monomoteurs? Comparativement, les systèmes électriques sont en effet d'une conception nettement plus simple. Les redondances sont techniquement très difficiles à mettre en œuvre.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.2.3 (Dispositions générales pour les propulsions électriques de bateaux)

Shiptec, AESN suggèrent de préciser l'expression «l'ensemble de l'installation électrique». Voir également la remarque relative à l'art. 17, ch. 1.5.1.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.2.4 (Dispositions générales pour les propulsions électriques de bateaux)

L'AESN mentionne que l'exigence de s'assurer que la capacité des accumulateurs permette à tout moment, dans toutes les conditions, d'atteindre un débarcadère en toute sécurité par ses propres moyens, ne s'applique pas non plus aux propulsions par moteur diesel. C'est au conducteur du bateau de s'assurer qu'il y a suffisamment de diesel dans le réservoir. Pourquoi n'en irait-il pas de même pour les accumulateurs?

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.2.7 (Dispositions générales pour les propulsions électriques de bateaux)

Shiptec fait remarquer que dans les systèmes qui, en temps normal, réunissent deux moitiés de système indépendantes, la présence de deux sources d'énergie indépendantes affectées aux moitiés de système est donnée par nature. Il convient donc de décrire plus précisément au ch. 3.2.7 les exigences prescrites lorsque le sectionneur est fermé (si cela est nécessaire en raison de l'indépendance potentielle des systèmes).

L'AESN remarque que pour la séparation du pont-système, l'arrêt de la propulsion ou du système doit être autorisé pour que la séparation soit propre. L'AESN demande que cette disposition soit adaptée ou précisée.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.3.2 (Générateurs, transformateurs et appareillages pour les propulsions électriques de bateau)

Allen Fuchs est d'avis qu'une réduction automatique du régime en cas de défaillance d'une source de courant représente un effort disproportionné et que cette exigence rend le système techniquement plus vulnérable.

Shiptec, ZSG et l'AESN mentionnent qu'une défaillance d'une source d'énergie n'entraîne pas nécessairement une réduction de puissance. Les systèmes de gestion «dans les règles de l'art» de l'énergie et de la puissance règlent cela en fonction de l'état de fonctionnement de telle sorte qu'une réduction de la puissance n'est pas nécessaire dans certaines circonstances. Il convient de tenir compte de cet état de fait.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.3.3 (Générateurs, transformateurs et appareillages pour les propulsions électriques de bateau)

Shiptec et l'AESN sont d'avis qu'il faut faire la distinction entre les systèmes AC et DC dans cette disposition. Pour les systèmes purement AC, où les générateurs sont directement couplés, la disposition est correcte. Pour les systèmes DC, l'affirmation devrait être généralisée. En d'autres termes, les retours de puissance doivent toujours pouvoir être absorbés par le système (et pas seulement en relation avec les générateurs).

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.4 (Moteurs de propulsion électriques pour les propulsions électriques de bateau)

Shiptec et l'AESN sont d'avis que ce chiffre se contredit lui-même. Un court-circuit aux bornes des moteurs électriques de propulsion et dans l'installation de propulsion est déjà un dégât.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.5.1 (Electronique de puissance pour les propulsions électriques de bateau)

Shiptec et l'AESN sont d'avis qu'en ce qui concerne les systèmes de propulsion «dans les règles de l'art», il convient de faire une distinction claire entre les systèmes AC et DC. Le renvoi à la DE ad art. 32, ch. 3 et 4, ne peut pas être repris tel quel pour les systèmes DC, car les systèmes sont conçus différemment. Pour les systèmes AC, le renvoi peut toutefois être laissé tel quel.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.6.1 (Timonerie - Dispositifs de surveillance)

L'AESN se demande pourquoi l'état de fonctionnement de la propulsion électrique du bateau et des composants essentiels doit être affiché sur tous les postes de pilotage et sur l'installation de propulsion elle-même. Ce n'est le cas pour aucune autre installation (propulsions par moteur diesel, gouvernail, etc.). L'AESN demande que cette exigence, qu'elle ne comprend pas, soit remise en question de manière critique et adaptée.

En outre, Shiptec et l'AESN demandent de spécifier les termes «état de fonctionnement» et «principaux éléments».

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.6.2 (Timonerie - Dispositifs de surveillance)

Allen Fuchs fait remarquer que l'exigence selon laquelle il faut pouvoir surveiller et commander la propulsion électrique principale sur place en cas de panne dans la timonerie conduit à une deuxième commande indépendante du système. Cela impliquerait une redondance du système de commande, ce qui va trop loin et entraîne des coûts disproportionnés.

Shiptec et l'AESN considèrent que cette exigence n'est pas réalisable techniquement et qu'elle n'est pas non plus praticable. La commande à distance du moteur électrique ne se distingue en rien d'une commande à distance d'un moteur diesel moderne et doit donc être considérée comme équivalente. Il convient donc d'indiquer au ch. 3.6.2 que la commande à distance du moteur électrique principal doit être réalisée de manière équivalente à celle des moteurs diesel modernes. C'est-à-dire redondante, homologuée ou résistante aux pannes.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.8.4 (Protection de la propulsion électrique des bateaux)

L'AESN mentionne que tous les types de propulsion peuvent théoriquement être «bloqués mécaniquement de manière incontrôlée». Quel est le but de cet article supplémentaire pour les propulsions électriques et comment peut-on justifier la surveillance supplémentaire exigée, qui doit protéger la propulsion électrique des bateaux contre les dommages? L'AESN demande que ces exigences, qu'elle ne comprend pas, soient examinées de manière critique et, le cas échéant, adaptées.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.8.5 (Protection de la propulsion électrique des bateaux)

Shiptec et l'AESN suggèrent de compléter ce chiffre par la possibilité d'un contrôle d'isolement au lieu d'un RCM (*residual current monitor*). En outre, il est recommandé de mieux réglementer, dans la mesure du possible, de telles exigences purement électriques en matière d'équipement dans la nouvelle DE-Bateaux, actuellement en cours de révision.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.8.7 (Protection de la propulsion électrique des bateaux)

L'AESN suggère que les propulsions électriques des bateaux doivent pouvoir être arrêtés de manière contrôlée *par le conducteur du bateau*.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.8.8 (Protection de la propulsion électrique des bateaux)

Allen Fuchs est d'avis que l'affichage supplémentaire pour l'activation des dispositifs de protection, de réduction et d'alarme n'est envisageable que pour les grands bateaux avec de grandes distances entre la cabine de conduite et la salle des machines. S'il est possible de communiquer à portée de vue et de voix, il s'agit d'une dépense clairement disproportionnée. Il propose que l'activation des dispositifs de protection, de réduction et d'alarme ne soit indiquée visuellement et acoustiquement que sur tous les postes de conduite et, *si nécessaire*, à un endroit approprié du bateau.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.9.1 (Contrôle de la propulsion électrique de bateau, concept de contrôle)

Shiptec est d'avis qu'à l'avenir, il faudra de plus en plus faire appel à des experts confirmés pour tester les systèmes de propulsion électrique des bateaux, et recommande d'adapter la terminologie en conséquence en exigeant des experts qualifiés pour les nouvelles installations ou les nouvelles fonctions, afin d'obtenir un réel gain de sécurité pour les systèmes.

L'AESN suggère de clarifier/définir dès à présent quelles sont les compétences disponibles et à quels endroits pour effectuer des essais et accepter des installations dans le domaine des propulsions électriques/hybrides.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.9.2 (Contrôle de la propulsion électrique de bateau, concept de contrôle)

Shiptec mentionne qu'au sens d'une propulsion électrique ou hybride, «l'expert» ne doit pas être assimilé à un électricien qualifié. Comme mentionné au ch. 3.9.1, Shiptec estime qu'il faut faire appel à des experts confirmés pour le contrôle de ces installations. Ceci compte tenu du fait qu'un contrôle complet de l'installation ne peut être effectué que dans le contexte de la nautique, de la construction de machines, de la technique des systèmes et de l'électrotechnique.

Shiptec et l'AESN recommandent ici d'adapter la terminologie en conséquence.

La ZSG et l'AESN décrivent que selon la définition du terme «expert» au sens de l'ordonnance du 8 novembre 1978 sur la navigation dans les eaux suisses (ONI), de tels contrôles ne peuvent pas être effectués par la société elle-même (mot-clé: indépendance). La ZSG se demande pourquoi un moteur diesel peut être contrôlé par la société elle-même, alors qu'une propulsion électrique ne peut pas l'être.

DE-OCEB ad art. 29, ch. 3.10.2 (Propulsion auxiliaire électrique avec électronique de puissance)

Shiptec et l'AESN mentionnent que dans le contexte des systèmes de propulsion *state-of-the-art*, il faut ici faire une distinction claire entre les systèmes AC et DC. Le renvoi à l'art. 32, ch. 3 et 4, ne peut pas être repris tel quel pour les systèmes DC, car les systèmes sont conçus différemment. Pour les systèmes AC, le renvoi peut toutefois être laissé tel quel. Voir la remarque relative à l'art. 29, ch. 3.5.1.

De l'avis de l'AESN, le déclenchement des dispositifs de protection par un signal d'alarme, au lieu d'être effectué sur tous les postes de conduite, peut également être réalisé sous forme d'alarme collective.

DE-OCEB ad art. 30, ch. 1.1 (Installation de gouvernail entraînée par moteur)

La ZSG et l'AESN estiment qu'il est nécessaire de définir le terme « optique » dans ce contexte.

DE-OCEB ad art. 30, ch. 4.1 (Installation de commande hydraulique de l'appareil à gouverner)

L'AESN est d'avis que les gouvernails avant et arrière devraient être exclus de cette réglementation et demande une adaptation de la disposition.

DE-OCEB ad art. 30, ch. 4.6 (Installation de commande hydraulique de l'appareil à gouverner)

Shiptec propose une formulation techniquement neutre: l'alimentation électrique de l'installation ne doit pas être influencée par d'autres consommateurs, que ce soit en fonctionnement normal ou en cas de panne d'un autre consommateur.

L'AESN suggère de clarifier la formulation qui n'est pas claire.

DE-OCEB ad art. 30, ch. 5 (Régulateur de vitesse de giration)

Shiptec fait remarquer qu'il n'existe pas de DE ad art. 22, ch. 4.6.

DE-OCEB ad art. 30 ch. 6 (Exigences relatives aux commandes électroniques)

Shiptec se demande s'il ne serait pas judicieux, dans ce contexte, de faire référence au nouvel art. 12.00 de l'ES-TRIN, qui entrera probablement en vigueur en 2024 ou 2025.

DE-OCEB ad art. 31, ch. 1 (Épuisement des compartiments)

TG fait remarquer que jusqu'à présent, pour un compartiment étanche tel que les caissons à air, les cellules à faux plancher et assimilés, une ouverture pour l'eau de cale obturable d'au moins 50 mm de diamètre était exigée. En cas de besoin, il était possible d'inspecter le compartiment par l'ouverture pour l'eau de cale. La nouvelle disposition garantit-elle que chaque compartiment dispose d'une trappe d'inspection? Si la réponse est «non», TG demande que la phrase soit complétée comme suit: «..., et présentant une trappe d'inspection».

DE-OCEB ad art. 31, ch. 4.1.4 (Nombre, type et placement des pompes d'épuisement)

VD, UR, FR, TG, BE, LU et la vks, ne comprennent pas pourquoi les pompes d'épuisement ne peuvent pas démarrer automatiquement. La phrase «Les pompes d'épuisement ne doivent pas s'enclencher automatiquement» devrait être supprimée. Une telle réglementation n'a pas de sens à leur avis, car la surveillance est assurée au ch. 9 («Tous les compartiments épuisables doivent être équipés d'un dispositif de surveillance du remplissage des cales qui déclenche un signal d'alarme optique et acoustique dans la timonerie en cas de fuite»).

DE-OCEB ad art. 31, ch. 4.3 (Installations d'épuisement, bateaux des classes B et E)

Shiptec et l'AESN sont d'avis que le terme «mode d'entraînement» doit être remplacé par «source d'énergie».

DE-OCEB ad art. 31, ch. 5.3 (Pompes d'épuisement pour les compartiments)

Shiptec suggère que l'exigence d'une pompe protégée IP68 soit vérifiée et précisée si nécessaire. S'il s'agit d'une pompe submersible, l'exigence est compréhensible. En revanche, elle ne l'est pas pour toutes les autres versions.

DE-OCEB ad art. 31, ch. 9 (Surveillance des différents compartiments)

De l'avis de l'AESN, la surveillance de toutes les cales va bien au-delà de l'objectif visé. Il serait plus judicieux de parler de toutes les cales qui pourraient être inondées par une rupture de conduite ou qui ont une ouverture (passage à travers le bordé). Cela inclut également les compartiments avec un tube d'étambot. L'AESN suggère de vérifier cette disposition et de l'adapter si nécessaire.

DE-OCEB ad art. 31a (Conduites)

VD, FR, BE et la vks font remarquer que dans la version française, les termes doivent être harmonisés, car le titre est «tuyauterie», alors que les dispositions d'exécution (DE-OCEB) définissent le terme «conduites».

DE-OCF ad art. 31a, ch. 1.1.1 (Conduites, joints de conduites)

Shiptec est d'avis que la dernière phrase de ce chiffre doit être supprimée. Si les composants répondent aux exigences d'une société de classification agréée ou sont conformes à une autre norme pertinente (pour l'application), ils ne devraient pas faire l'objet d'une homologation supplémentaire.

DE-OCF ad art. 31a, ch. 1.1.3 (Conduites, utilisation de joints souples)

L'AESN suggère que les éléments utilisés soient conformes aux règles de l'art et que les exigences des fournisseurs doivent être remplies. Un tel traitement devrait remplacer les procédures de certification coûteuses. L'AESN demande que ce chiffre soit adapté en conséquence.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 2 (Installations électriques)

Shiptec estime, sur le principe, que la reproduction des prescriptions d'une part dans les DE-OCEB et d'autre part dans les DE-Bateaux (actuellement en cours de révision) est très problématique. Il ne devrait y avoir qu'un seul document en vigueur. Soit les DE-Bateaux sont reprises et intégrées dans les DE-OCEB, soit les DE-OCEB renvoient aux DE-Bateaux. Cela est absolument nécessaire, notamment pour éviter les doublons et les malentendus.

L'AESN est également d'avis qu'en principe, la partie électrique des DE-OCEB devrait être transférée, dans la mesure du possible, dans les DE-Bateaux actuellement en cours de révision.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 2.2.1 (installations électriques, dispositions particulières)

Shiptec et l'AESN sont d'avis que ce chiffre peut être supprimé en se référant aux DE-Bateaux (avec un complément correspondant dans les DE-Bateaux). Il en va de même pour les ch. 2.2.2 et 2.2.3. Voir le commentaire ci-dessus.

La ZSG se demande pour quelles raisons le matériel des installations électriques doit être difficilement inflammable et auto-extinguible? De nombreux composants standard ne peuvent plus être installés de cette manière. De plus, la définition d'une «installation électrique» n'est pas claire. La construction et la transformation sont ainsi rendues beaucoup plus difficiles et plus coûteuses.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 2.2.2 (installations électriques, dispositions spéciales)

Allen Fuchs fait remarquer que la boussole n'a de sens que si un GPS plus précis n'est pas disponible. De plus, Allen Fuchs estime que la valeur de 0,5 degré est nettement trop étroite tant que l'écart est constant.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 2.5 (installations électriques, branchement à la rive)

Shiptec et l'AESN sont d'avis que ce chiffre peut être supprimé en renvoyant aux DE-Bateaux (avec un complément correspondant dans les DE-Bateaux).

DE-OCEB ad art. 32, ch. 2.6 (Accumulateurs, dispositifs de charge, leurs contenants et locaux)

Du point de vue de Shiptec et de l'AESN, la structure et la formulation des ch. 2.6ss ne sont pas très heureuses. Ainsi, une grande partie des ch. 2.6ss ne précise pas clairement à quelle technologie d'accumulateurs se réfère la prescription correspondante. Notamment en ce qui concerne la distinction entre les batteries conventionnelles (par ex. au plomb ou NC) et les différentes technologies lithium-ion (par ex. NMC / LFP ou autres chimies). La disposition doit être structurée plus clairement. En outre, Shiptec et l'AESN suggèrent de réviser les prescriptions relatives aux accumulateurs lithium-ion au sein d'un groupe de travail réunissant les autorités et l'industrie, afin de tenir compte de l'évolution très rapide dans ce domaine.

Selon Shiptec et l'AESN, un chiffre spécial doit être créé pour l'utilisation éventuelle de batteries de démarrage et de secours d'une puissance de charge supérieure à 2,0 kW sur le pont inférieur. La liste doit être conforme aux règles de l'art.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 2.6.1 (Accumulateurs, dispositifs de charge, leurs contenants et locaux, placement)

Selon Allen Fuchs, pour les accumulateurs qui ne brûlent pas mais dégagent du gaz en cas d'emballage thermique, la ventilation doit rester active en cas d'alarme et pouvoir évacuer le gaz. Le fonctionnement permanent de la ventilation consomme inutilement de l'énergie et n'apporte pas plus de sécurité, puisque le système peut se mettre en marche automatiquement en cas d'alarme.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 2.6.3 (Accumulateurs, dispositifs de charge, leurs contenants et locaux, placement)

Shiptec et l'AESN suggèrent de définir si, dans cette disposition, il s'agit de la puissance des accumulateurs individuels ou de la somme des puissances de tous les accumulateurs installés au même endroit.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 2.6.10 (Accumulateurs, dispositifs de charge, leurs contenants et locaux, ventilation mécanique)

LNM est d'avis que les appareils correspondant à la zone 0 ou 1 selon la directive ATEX 2014/34/UE devraient également être autorisés, car ces appareils sont construits pour fonctionner dans un environnement explosif. Cela permet d'utiliser des appareils normalisés et d'éviter des constructions spéciales coûteuses avec des propulsions qui se trouvent en dehors du flux d'air.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 2.6.11 (Accumulateurs, dispositifs de charge, leurs contenants et locaux, pictogramme d'avertissement)

L'AESN fait remarquer qu'un symbole «Interdiction de fumer» est demandé pour les DE-Bateaux, alors qu'il devrait s'agir d'un symbole «Feu et flamme nue interdite et défense de fumer». La DE ad art. 32, ch. 2.6.11, doit être vérifiée et, le cas échéant, adaptée.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 2.6.12 (Accumulateurs, dispositifs de charge, leurs contenants et locaux, dispositifs de charge)

De l'avis de Shiptec et de l'AESN, cette disposition doit être complétée conformément au libellé de l'ES-TRIN, chap. 10, art. 10.11, al. 12.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 2.6.15 (Accumulateurs, dispositifs de charge, leurs contenants et locaux, accumulateurs au lithium-ion)

Shiptec est d'avis que, sur la base des expériences acquises et du fait que l'homologation de type selon une société de classification pour les accumulateurs au lithium-ion contient généralement des prescriptions claires pour l'installation des accumulateurs dans un bateau, ce chiffre doit être adapté de manière que seuls les accumulateurs au lithium-ion dont le type a été homologué et approuvé par une société de classification reconnue soient autorisés. Voir également à ce sujet la remarque relative à l'art. 32, ch. 2.6.17.

L'AESN est également d'avis que les exigences mentionnées dans la disposition concernant les accumulateurs selon les normes EN IEC 62619 et 62620 doivent être remplacées de manière générale par l'exigence d'une homologation de type d'une société de classification.

YachtDesign suggère d'inclure dans cette disposition d'autres types de batteries, par exemple au lithium-fer, et d'indiquer comment les traiter.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 2.6.17 (Accumulateurs, dispositifs de charge, leurs contenants et locaux, accumulateurs au lithium-ion d'une énergie électrique supérieure à 20 kWh)

La LNM se demande si cette disposition «*Tous les appareils qui se trouvent à hauteur du plafond dans le local doivent être appropriés pour être posés en zone 2*» fait référence à la zone 2 ATEX. La définition n'est pas claire pour la LNM.

Shiptec et AESN recommandent de se référer exclusivement à une société de classification reconnue pour l'aménagement du local des accumulateurs au lithium-ion.

En outre, selon Shiptec et l'AESN, il faut tenir compte du fait que l'exigence de l'art. 32, ch. 2.6.17, let. c), n'est en grande partie ni appropriée ni réalisable dans le contexte des homologations de type de batteries. Au contraire, les certificats de nombreux fabricants exigent exactement le contraire de ce qui est mentionné en partie à la let. c). Les indications des fabricants devraient pouvoir être prises en compte individuellement (elles font généralement partie de l'homologation de type).

La ZSG se demande comment les conduites (par ex. les tuyaux d'épuisement) peuvent être réalisées sans raccords à brides ni raccords boulonnés. Dans ce contexte, la LNM demande également pour quelle raison aucun raccord à bride ou boulonné n'est autorisé, et le type de raccords autorisé n'est pas clair.

En outre, la ZSG se demande pourquoi les dispositions relatives à la protection contre les incendies ne suivent pas les recommandations des fabricants.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 3 (Électronique de puissance)

Shiptec souligne une fois de plus que, comme déjà mentionné en général à propos de l'art. 32, les ch. 3.1 à 3.10 doivent également être repris dans les DE-Bateaux ou que la partie des DE bateaux doit être reprise en conséquence dans les DE-OCEB.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 3.1 (Électronique de puissance, possibilité de déconnexion du réseau)

Selon Shiptec, il faut ici faire la distinction entre les réseaux AC et DC. Les systèmes se comportent différemment et doivent être adaptés en conséquence au niveau de la protection (pour le DC, différente de celle décrite au ch. 3.1). Shiptec propose d'adapter le chiffre.

L'AESN estime que cette disposition n'est pas formulée de manière claire et qu'elle doit faire partie des DE-Bateaux.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 3.2 (Électronique de puissance, accessibilité)

La ZSG et l'AESN suggèrent d'ajouter une définition du terme «bien accessible». Comme alternative, l'AESN propose de supprimer cette disposition.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 4.1 (Systèmes d'alarme et de sécurité pour les installations mécaniques, systèmes d'alarme)

Selon Shiptec et l'AESN, cette disposition n'est souvent pas applicable telle quelle en raison des différentes certifications des appareils utilisés, car une adaptation correspondante des appareils et des machines peut entraîner la perte de la certification correspondante (également selon la société de classification). Il convient de tenir compte de cette situation au ch. 4.1.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 5.3 (Exigences de contrôle des installations électroniques, preuve)

Shiptech est d'avis que des alternatives doivent être possibles ici. Le chiffre doit être complété par un renvoi à des conditions d'essai ou à des preuves «équivalentes».

DE-OCEB ad art. 32, ch. 6.1 (Installations électrogènes de secours)

L'AESN suggère qu'il soit possible, pour les bateaux à propulsion électrique, d'utiliser les batteries de propulsion comme alimentation de secours sans devoir installer d'autres batteries de 24 V.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 6.5 (Installations électrogènes de secours, câble)

Shiptec et l'AESN sont d'avis que la deuxième partie de ce chiffre n'est pas toujours réalisable. Sur les petits bateaux, cela ne sera pas possible. Le chiffre doit être adapté ou complété en conséquence.

DE-OCEB ad art. 32, ch. 8.3 (Toilettes)

«Inclusion Handicap» estime que la référence à la SIA 500 devrait être plus stricte, en modifiant la phrase «Outre les exigences des STI PMR relatives aux toilettes standard et universelles, les prescriptions de la SIA 500 concernant les dimensions et l'équipement des toilettes devraient également être respectées dans la mesure du possible» en «Les exigences relatives aux toilettes standard et universelles (dimensions et équipement) doivent être mises en œuvre conformément aux prescriptions de la SIA 500, en tenant compte du principe de proportionnalité. Les prescriptions des STI PMR doivent également être prises en compte. En cas de contradiction, les prescriptions de la SIA 500 prévalent.

DE-OCEB ad art. 34, ch. 2.3 (sorties de secours, couvercles amovibles)

Shiptec et l'AESN demandent que ce chiffre soit corrigé. La mise en place d'un bastingage lors de l'ouverture de cette sortie de secours n'est pas proportionnée, et empêche une évacuation rapide. Bien entendu, cette remarque ne s'applique pas aux écoutes de service ou aux accès temporaires normaux.

DE-OCEB ad art. 34, ch. 3.2 (Dispositifs de montée de service)

L'AESN fait remarquer que l'exigence de deux mains courantes n'est pas appropriée pour les escaliers qui sont déjà étroits en raison des conditions locales et sur lesquels on ne peut pas se croiser. L'exigence de deux mains courantes doit être supprimée.

DE-OCEB ad art. 34, ch. 4.2 (Signalisation, marquage et éclairage de sécurité)

Shiptec fait remarquer que les pictogrammes éclairés ou rétroéclairés ne peuvent être installés que si le local le permet (notamment la hauteur de la pièce ou les surfaces murales disponibles). Cette possibilité n'est pas toujours donnée, en particulier lors de travaux de transformation. Dans ce cas, les signalisations phosphorescentes doivent être autorisées. Shiptec demande dans ce contexte de supprimer la dernière phrase.

DE-OCEB ad art. 34, ch. 4.5 (Signalisation, marquage et éclairage de sécurité)

Shiptec est d'avis que les dimensions spéciales doivent être supprimées de ce chiffre, car cela obligerait à produire une signalétique spécifique. L'alternative serait de se référer aux normes internationales en vigueur. Des panneaux conformes à la norme ISO 24409 sont disponibles.

DE-OCF ad art. 35, ch. 1.2 (Bastingage, barrières de sécurité sur les bacs)

L'AESN est d'avis que cette disposition ne peut pas être appliquée dans la pratique sur les bac-autos à l'avant et à l'arrière. L'AESN propose de supprimer la disposition ou de la formuler de manière plus adaptée à la pratique.

DE-OCEB ad art. 35, ch. 2.1 (Voies de communication, largeur libre)

Yachtdesign recommande de préciser cette disposition. Yachtdesign estime que la disposition selon laquelle les portes des toilettes standard peuvent être réduites à une largeur libre de 0,6 m est source de confusion.

Beat Zumstein fait remarquer que les réglementations contiennent de nombreuses modifications qui peuvent rendre nécessaires des adaptations. Le risque est que globalement, le besoin d'adaptation soit élevé et donc coûteux. Il convient de prévoir la possibilité d'appliquer le principe de proportionnalité en ne procédant qu'à des adaptations limitées au strict nécessaire. Les délais transitoires et la garantie des droits acquis constituent également des éléments permettant de rendre les besoins d'adaptation supportables.

DE-OCEB ad art. 35, ch. 2.3 (Voies de communication, besoin d'espace pour les chaises roulantes)

Inclusion Handicap est d'avis que cela devrait être formulé de manière plus explicite, en ajoutant une référence au ch. 3.4.1 SIA 500.

DE-OCEB ad art. 35, ch. 2.6 (Voies de communication, dispositifs d'agrippement)

Inclusion Handicap se demande pour quelles raisons ces exigences mentionnent «dans la mesure où les conditions locales le permettent»? Cette clause peut-elle être supprimée sans porter atteinte à d'autres exigences?

DE-OCEB ad art. 35, ch. 2.6.1 (Voies de communication, poignées pour les sièges fixes)

L'AESN estime que ce chiffre n'est pas applicable dans tous les cas et que des exceptions devraient être possibles (par ex. bancs autour de la chaufferie, bancs sur les ponts extérieurs lors du passage de

ponts, etc.) L'AESN demande que cette disposition soit examinée et que des exceptions soient autorisées le cas échéant.

DE-OCEB ad art. 35, ch. 2.8 (Voies de communication, marches verticales)

Inclusion Handicap estime qu'en matière d'accessibilité, il faut viser à ce qu'il n'y ait pas de seuil du tout plutôt que d'autoriser 0,03 m.

DE-OCEB ad art. 35, ch. 2.9 (Voies de communication, classes de pouvoir antidérapant)

Shiptec est d'avis qu'il faut introduire une réglementation spéciale pour les ponts en bois. L'expérience montre qu'un fournisseur de bois ne peut pas garantir une classe de pouvoir antidérapant «R11», et encore moins apporter la preuve correspondante, bien que les exigences soient généralement remplies par le bois naturel. Il serait disproportionné d'exiger une preuve au cas par cas, ce qui n'est pas nécessaire selon la pratique courante.

Le bpa suggère que, par analogie avec les explications relatives à l'art. 28, ch. 1.2, il soit fait référence ici à la norme SN EN 16165:2021 «Détermination de la résistance à la glissance des surfaces piétonnières - Méthode d'évaluation». De même, l'exigence de résistance à la glissance doit être harmonisée avec l'art. 14 «Sols» du guide du SECO relatif à l'OLT 3. En outre, il considère que le regroupement des zones extérieures et intérieures dans une même classe est erroné. Les exigences doivent être spécifiées en fonction du lieu d'application.

DE-OCEB ad art. 35, ch. 3.2 (Escaliers, sorties)

Inclusion Handicap remarque que dans les espaces publics, la pente des escaliers ne doit pas dépasser 33° (cf. VSS SN 640238:2019, point 7.3). Est-il possible de réduire cette pente de 38° à 33° sur les bateaux? En outre, Inclusion Handicap est d'avis qu'il faudrait préciser dans la disposition que la pente se réfère aux différentes volées d'escalier et non à la pente totale de l'escalier.

DE-OCEB ad art. 35, ch. 3.3 (Escaliers, sorties)

Shiptec est d'avis que ce chiffre doit être complété. Sur le pont inférieur, dans le cas normal, les passages existants ouverts vers un espace adjacent (par ex. portes de cloison coulissantes automatiques) avec escalier d'évacuation constituent également un chemin de fuite alternatif pour les passagers. Ainsi, un escalier dans la profondeur de pénétration est suffisant (selon la pratique courante).

La ZSG et l'AESN se demandent à quoi se réfère la taille «Z» dans le tableau. L'AESN suggère de définir la lettre «Z» par «sur le pont concerné».

DE-OCEB ad art. 35, ch. 3.4 (Escaliers, sorties)

Beat Zumstein décrit que, conformément à cette prescription, de nombreux escaliers sont équipés d'une deuxième main courante parallèle à la main courante supérieure. Or, il arrive que des bateaux soient équipés de bastingages à barreaux, de sorte qu'une deuxième main courante ne s'impose pas dans de tels cas. Zumstein estime que cette prescription doit être adaptée en ce sens qu'une deuxième main courante n'est nécessaire que si l'objectif de la deuxième main courante n'est pas atteint par un autre agencement de la rampe d'escalier.

DE-OCEB ad art. 35, ch. 3.5 (Escaliers, sorties)

Selon l'avis de Beat Zumstein il convient d'examiner s'il est possible de ne pas adapter les escaliers à la largeur minimale lorsqu'ils n'ont donné lieu à aucune réclamation jusqu'à présent et qu'une analyse, par exemple en raison du petit nombre modeste de personnes dans l'espace concerné, ne révèle aucun problème. En outre, selon lui, il n'est pas possible d'avoir une vue d'ensemble d'un éventuel

besoin d'adaptation basé sur la formule de l'escalier en raison de la diversité des conditions sur les bateaux en Suisse. En ce qui concerne les charges liées aux éventuelles adaptations des escaliers, il convient de prévoir des délais transitoires et la garantie des droits acquis comme éléments.

DE-OCEB ad art. 35, ch. 3.9 (Escaliers, sorties)

Beat Zumstein, est d'avis que vu la diversité des situations, il semble indiqué de réduire les frais d'adaptation, notamment en prévoyant des délais transitoires ou en renonçant aux adaptations sur la base d'examens au cas par cas.

DE-OCEB ad art. 35, ch. 6.1 (Ascenseurs pour personnes, monte-charges et monte-rampes d'escaliers)

Le bpa fait remarquer que les ascenseurs sont traités dans la SIA 500 au point 3.7 et non dans l'annexe E.

DE-OCEB ad art. 35, ch. 6.2 (Ascenseurs pour personnes, monte-charges et monte-rampes d'escaliers)

Inclusion Handicap remarque que les dimensions pour les monte-rampes d'escaliers sont plus petites que les dimensions minimales requises par la norme SIA 500:2009, point 3.8.5. Cela est-il dû à la pente plus élevée des escaliers? Est-il possible de s'aligner sur la norme SIA 500? En outre, la charge nominale minimale de 300 kg (selon la correction C2 SIA 500) et la référence à SN EN 81:40 devraient être précisées.

DE-OCEB ad art. 35, ch. 8.3 (Eclairage, éclairage de secours)

Shiptec fait remarquer que la let. e (exigence d'un éclairage de secours suffisant dans les locaux d'accumulateurs) n'est pas toujours applicable et appropriée. Par exemple, cela n'est pas possible et n'a aucun sens dans des locaux ou des boîtiers complètement fermés, conformément à la DE ad art. 32, ch. 2.6.19. En outre, les locaux d'accumulateurs ne sont en principe accessibles qu'au personnel spécialisé (électriciens) formé à cet effet. Cela ne se fait pas pendant une coupure de courant «incontrôlée».

DE-OCEB ad art. 36, ch. 1 (Exigences relatives aux caractéristiques des matériaux)

Beat Zumstein craint que les modifications concernant les exigences relatives aux caractéristiques des matériaux dans la perspective de la protection contre l'incendie puissent être coûteuses dans certains cas. Il convient d'examiner la possibilité de réduire l'effort d'adaptation en permettant de protéger les revêtements muraux, les matériaux de revêtement, les comptoirs, le mobilier à l'intérieur et à l'extérieur avec des produits de traitement de surface adaptés. D'autres éléments entrent en ligne de compte, comme les délais de transition et la garantie des droits acquis.

DE-OCEB ad art. 36, ch. 1.2.1 (Exigences relatives aux caractéristiques des matériaux – portes, écoutilles, couvercles)

Shiptec et l'AESN suggèrent d'indiquer explicitement que les portes et les écoutilles peuvent être construites ou équipées ultérieurement en fonction des exigences de protection contre l'incendie, c'est-à-dire pas nécessairement avec des composants certifiés. Ceci à l'aide de systèmes d'isolation certifiés et en concertation avec l'expert en protection incendie. Par analogie avec la DE ad art. 36, ch. 1.4.2.

DE-OCEB ad art. 36, ch. 1.3.1 (Capacité de charge en dehors des salles des machines)

Selon Shiptec et l'AESN, cette disposition doit être repensée et formulée différemment. L'exigence générale d'une capacité de charge et d'une fermeture des locaux de 60 minutes pour tous les locaux

mentionnés n'est pas réalisable, notamment pour les cuisines (ouvertes) ou les buffets avec possibilité de cuisson, sur ou au-dessus du pont principal. En particulier la fermeture n'est pas réalisable (tout comme pour les cages d'ascenseur ou d'escalier, les couloirs d'évacuation, les ponts et les zones de montée, etc.)

Les cantons VD, UR, FR, LU, et vks critiquent le fait que la capacité de charge prescrite (sauf dans les salles des machines) était auparavant de 30 minutes. Elle a maintenant été portée à 60 minutes. De leur point de vue, il s'agit d'une exigence disproportionnée si l'on tient compte de la gestion organisée des événements et des trajets relativement « courts ».

DE-OCEB ad art. 36, ch. 1.4.3 (Capacité de charge dans les salles de machines, huile et vapeurs d'huile)

Shiptec et l'AESN font remarquer que, conformément à la convention SOLAS, l'isolation des salles des machines et des chaudières ne doit pas être protégée contre la pénétration d'huile et de vapeurs d'huile et que cette exigence est obsolète. Ce paragraphe doit être supprimé. Cette exigence remonte à l'époque où les ventilations ouvertes des carters des moteurs étaient encore courantes, ce qui n'est plus autorisé avec les moteurs UE phase V (ou même déjà UE phase IIIa).

DE-OCEB ad art. 36, ch. 1.5.1 (Vernis, matériaux de gainage et d'isolation, revêtements de sol)

ZSG ne comprend pas le passage à « difficilement inflammable ».

DE-OCEB ad art. 36, ch. 1.5.2 (Vernis, matériaux de gainage et d'isolation, revêtements de sol)

Shiptec et l'AESN demandent qu'une formulation distincte soit créée pour les ponts en bois, conformément à la pratique courante. Les bois en question sont toujours difficilement inflammables. Mais la plupart du temps, il n'est pas possible de le prouver par un certificat.

DE-OCEB ad art. 36, ch. 3.1 (Protection incendie, aération)

Shiptec et l'AESN suggèrent de modifier la dernière phrase de ce chiffre comme suit : « Pour les locaux et armoires d'accumulateurs, l'autorité compétente en matière de protection contre l'incendie peut admettre d'autres concepts de ventilation sur la base d'un rapport de protection incendie ou d'une homologation d'une société de classification reconnue ou sur la base d'un certificat de type de classe correspondant des accumulateurs ».

Explication : si des accumulateurs agréés par la société de classification sont utilisés, la conception des locaux/ventilateurs est illustrée dans les instructions d'installation correspondantes (faisant partie du certificat) ou dans le certificat lui-même.

La ZSG considère que la disposition relative au concept de ventilation est contraire à l'art. 32, ch. 2.6.17, let. c.

L'AESN considère que la référence faite à l'art. 22, ch. 3.21 et 3.22, est erronée et demande de la vérifier et, le cas échéant, de l'adapter.

L'AESN se demande pourquoi les canaux d'aération continus et fermés doivent être équipés de clapets coupe-feu et demande que ce chiffre soit vérifié et, le cas échéant, adapté.

DE-OCEB ad art. 36, ch. 3.4 (Protection contre l'incendie, ascenseurs pour personnes et monte-charges)

L'AESN est d'avis que la preuve exigée doit se limiter aux fiches techniques du fournisseur pour les produits utilisés. Selon elle, il n'est pas possible de fournir d'autres preuves. De plus, les zones « 30 minutes » et « 60 minutes » devraient être clairement définies.

DE-OCEB ad art. 36, ch. 4 (Protection contre l'incendie, ascenseurs pour personnes et monte-charges)

Shiptec fait remarquer qu'il manque dans ce paragraphe une référence à l'équivalence par isolation (voir art. 36, ch. 1.4.2).

L'AESN est d'avis que la preuve exigée en matière de protection contre l'incendie doit se limiter aux fiches techniques du fournisseur pour les produits utilisés. Selon elle, il n'est pas possible de fournir d'autres preuves.

DE-OCEB ad art. 36, ch. 5.1 (Installations d'alarme incendie)

Yachtdesign se demande si un système de détection de gaz doit également être exigé en cas d'utilisation de batteries gel ou AGM.

Shiptec et l'AESN font remarquer que les certificats et/ou les prescriptions d'installation intégrées décrivent si un détecteur de gaz est nécessaire pour les accumulateurs homologués par la société de classification dans les locaux d'accumulateurs, c'est-à-dire que l'installation n'est pas toujours automatiquement obligatoire. Cela dépend généralement du comportement des accumulateurs en cas d'emballage thermique, ainsi que de la chimie des accumulateurs. Il convient de tenir compte de cet état de fait.

ZSG se demande, à propos de l'équipement des locaux en détecteurs d'incendie, à quel domaine sont attribués les guichets.

DE-OCEB ad art. 37, ch. 2.2 (Marquage, bateaux équipés d'accumulateurs au lithium-ion)

Allen Fuchs critique le fait que les petits bateaux sont désormais recouverts de panneaux indiquant les gilets de sauvetage, les issues, le nombre de personnes autorisées, etc. En tant que passager, on ne s'en rend plus compte. Le triangle exigé pour les bateaux équipés d'accumulateurs lithium-ion est un avertissement et discrimine donc clairement les véhicules électriques. Cela ne doit pas être le cas et ne va pas dans le bon sens.

Pourquoi ne pas marquer officiellement le nom du navire en le faisant précéder d'un «e-» ? Exemple : « e-MS HEIMAT ».

Les pompiers connaissent d'emblée les navires. Le signal d'avertissement à l'entrée de la salle des batteries est largement suffisant. Cette indication est particulièrement pertinente pour les petits bateaux et les bateaux à caractère historique. Allen Fuchs propose de supprimer cette disposition.

Allen Fuchs souligne aussi que la taille doit rester proportionnelle à la surface disponible. Il propose de ne pas imposer de taille ni d'emplacement.

Shiptec et l'AESN sont d'avis que ce chiffre doit être complété et proposent le texte suivant : «à titre d'alternative, l'entreprise exploitante peut également prouver que toutes les organisations de secours d'urgence impliquées (au moins les pompiers et la police) ont été informées de la présence d'accumulateurs lithium-ion et que les plans d'urgence correspondants ont été complétés/adaptés».

Le canton TG est d'avis que la disposition ne dit pas clairement où exactement les signaux d'avertissement doivent être placés. Ne serait-il pas préférable qu'ils soient placés à/devant tous les accès aux locaux d'accumulateurs (comme pour les locaux électriques) ?

Le canton TG demande également s'il ne serait pas possible d'utiliser un signal d'avertissement déjà connu ? Il propose le signal W012, éventuellement avec une explication plus détaillée sous le triangle, par exemple « Local pour accumulateurs » ou « Accumulateurs lithium-ion ».

DE-OCEB ad art. 37, ch. 3.1, let. c (équipement pour le service de pont, cordages)

L'AESN est d'avis que la let. c doit être abrogée. Il y a des années, la « directive sur les cordages 18.11.2013 » a été élaborée avec beaucoup d'efforts et elle couvre bien la réalité des bateaux des entreprises. À son avis, cette directive devrait absolument être maintenue.

DE-OCEB ad art. 37, ch. 3.1, let. f (équipement pour le service de pont, jumelles)

La ZSG fait remarquer que cette disposition exige des jumelles d'une luminosité et d'une focale suffisantes. Selon elle, cette définition n'est pas assez précise. Elle propose d'exiger des jumelles d'une luminosité de 7 x 50 ou plus.

DE-OCEB ad art. 37, ch. 3.1, let. g (équipement pour le service de pont, livre de boussole)

La ZSG fait remarquer qu'il faut emporter à bord un livre de boussole contenant les indications de cours nécessaires. Cela signifierait que, comme par le passé, il faudrait pratiquer la navigation à l'estime, ce qui ne saurait être l'intention. La ZSG propose le texte suivant : un livre de boussole contenant les indications nécessaires au contrôle du fonctionnement de la boussole doit être emporté.

De plus, la ZSG constate qu'un chronomètre avec indication des secondes reste exigé. Or celui-ci n'est plus utilisé pour la conduite du bateau, puisque la navigation à l'estime n'est plus en usage. La ZSG propose de supprimer l'obligation d'emporter le chronomètre.

DE-OCEB ad art. 37, ch. 3.2, let. b et g (Documents, ordonnances et dispositions d'exécution pertinentes, horaire)

Le canton TG se demande si les ordonnances et les dispositions d'exécution correspondantes doivent être emportées à bord. En fait, elles sont consultables à tout moment sous forme électronique via Internet. Selon TG, on peut renoncer à cette obligation. En ce qui concerne l'horaire, on pourrait encore mentionner que cette obligation ne s'applique qu'aux bateaux effectuant des courses régulières.

DE-OCEB ad art. 37, ch. 3.2 let. e (Documents, plan de sécurité)

Allen Fuchs est d'avis que sur les petits bateaux, il n'est pas opportun d'afficher le plan de sécurité de manière bien visible pour les passagers dans le bateau. Selon lui, le plan de sécurité devient de plus en plus complexe et les passagers sont dépassés. Les signaux des indications pour les passagers suffisent amplement. La disposition est disproportionnée et n'est judicieuse que là où il faut se faire une vue d'ensemble et où il y a donc de la place. Allen Fuchs propose de supprimer cette deuxième phrase.

DE-OCEB ad art. 37, ch. 3.4 (Matériel de secours)

La ZSG considère que l'ajout d'un défibrillateur dans le matériel sanitaire est approprié et judicieux.

DE-OCEB ad art. 39, ch. 1.1 (Installations de lutte contre l'incendie, extincteurs portatifs)

L'AESN critique le fait qu'un extincteur ne peut pas être placé de manière « bien visible » dans tous les cas. Or le pictogramme correspondant indiquant la présence d'un extincteur doit être apposé de manière bien visible, conformément à l'art. 39, ch. 1.7. L'AESN demande que la mention « bien reconnaissable » soit supprimée.

DE-OCEB ad art. 39, ch. 1.5 (Installations de lutte contre l'incendie, extincteurs portatifs)

L'AESN fait remarquer que les extincteurs à CO₂ destinés aux petits locaux sont toujours des fabrications spéciales avec une quantité de remplissage spéciale. Les extincteurs CO₂ normaux ont une contenance de 2 kg. L'AESN suggère que la révision des DE-OCEB soit mise à profit pour reconsidérer ce point et, le cas échéant, adapter le ch. 1.5.

DE-OCEB ad art. 39, ch. 3 (Installations de lutte contre l'incendie, prises d'eau)

L'AESN suggère de remettre en question la nécessité des installations d'extinction à l'eau : les surfaces des nouveaux bateaux doivent être difficilement inflammables, les salles des machines doivent être équipées d'installations d'extinction fixes, les friteuses dans la cuisine de bord ne doivent pas être éteintes avec de l'eau et l'utilisation d'une conduite d'eau à proximité du foyer d'incendie sans équipement de protection peut entraîner une intoxication par les fumées. La preuve de la protection contre l'incendie peut, selon l'AESN, être établie au moyen d'une analyse des risques. Il est ainsi possible de renoncer à la pompe d'incendie et au système de secours correspondant. L'AESN demande que le contenu des DE-OCEB ad art. 39, ch. 3 soit vérifié et, le cas échéant, adapté.

DE-OCEB ad art. 39, ch. 4.3 (Installations de lutte contre l'incendie, pompes d'incendie)

Shiptec suggère que le terme « motorisé » soit défini plus précisément et propose la modification suivante : « par un moteur à combustion interne ».

DE-OCEB ad art. 39, ch. 4.5 (Installations de lutte contre l'incendie, pompes d'incendie)

L'AESN est d'avis que l'exigence d'un moteur électrique avec un indice de protection IP68 n'est pas opportune, une protection IP44 est suffisante. Elle demande de vérifier ce point et de l'adapter si nécessaire.

DE-OCEB ad art. 39, ch. 5.1.1 (Installations de lutte contre l'incendie, installations d'extinction fixes)

L'AESN estime qu'il est difficile d'installer un système d'extinction d'incendie fixe dans la salle des chaudières, car cela suppose une salle étanche en cas d'incendie. Pour le fonctionnement normal de la chaudière, un maximum d'air est évacué vers le haut en direction de la cheminée pour optimiser l'évacuation de la chaleur. L'AESN demande de vérifier cette disposition et de l'adapter si nécessaire.

DE-OCEB ad art. 39, ch. 5.5.5 (Installations de lutte contre l'incendie, installations d'extinction fixes, dispositif de déclenchement)

Shiptec et l'AESN font remarquer qu'il faut tenir compte de la simplicité des instructions d'utilisation pour le dispositif de déclenchement. Celles-ci doivent être (pour le dispositif de largage) aussi simples et claires que possible (liste de contrôle) et ne pas contenir trop d'informations, de manière à garantir la capacité de réaction de l'équipage en cas d'urgence. Shiptec et l'AESN proposent d'adapter ce paragraphe de manière qu'une partie distincte soit consacrée aux instructions relatives au dispositif d'enclenchement et que des normes minimales soient établies pour les instructions générales d'utilisation.

DE-OCEB ad art. 39, ch. 5.6.3 (Installations de lutte contre l'incendie, installations d'extinction fixes, installation d'alarme)

L'AESN est d'avis que la disposition doit être limitée aux locaux juxtaposés dotés de passages de cloison. L'ancienne formulation était suffisamment claire. L'AESN demande que ce point soit vérifié et adapté.

DE-OCEB ad art. 39, ch. 5.9 (Installations de lutte contre l'incendie, installations d'extinction fixes, installation)

Shiptec est d'avis que le terme « entreprise spécialisée » doit être remplacé par « entreprise spécialisée certifiée ».

DE-OCEB ad art. 39, ch. 5.11 (Installations de lutte contre l'incendie, installations d'extinction fixes, installations d'extinction d'incendie IG-541)

Shiptec et l'AESN font remarquer que les installations d'extinction d'incendie IG-541 ne sont plus mentionnées dans les DE-OCEB ad art. 39, ch. 5.2.1. Ils estiment que le ch. 5.11 peut donc être supprimé.

DE-OCEB ad art. 39, ch. 5.13 (Installations de lutte contre l'incendie, installations d'extinction fixes, installations d'extinction d'incendie utilisant l'eau comme agent extincteur)

En rapport avec les installations utilisant l'eau comme agent extincteur mentionnées au ch. 5.13, Shiptec est d'avis qu'il convient d'accorder une attention particulière à la catégorie des installations d'extinction à mousse et des installations de refroidissement, notamment pour les locaux d'accumulateurs. Ainsi, plusieurs (locaux d')accumulateurs certifiés par la société de classification doivent être équipés d'installations d'extinction à mousse conformément au certificat. Shiptec suggère de compléter le point 5.13 en conséquence ou de créer un point supplémentaire concernant les installations d'extinction à mousse/de refroidissement.

DE-OCEB ad art. 40 ch. 2.2 (moyens de sauvetage individuels, flottabilité)

VD fait remarquer qu'actuellement, les gilets prescrits ont une poussée de 75 N, ce qui est suffisant (depuis 50 ans). Le projet de révision impose des gilets 100 N, avec une période de transition de 10 ans pour les remplacer. Les gilets 75 N ne pourraient-ils pas être gardés et remplacés lorsqu'ils seront défectueux ?

DE-OCEB ad art. 40, ch. 6.3 (Disposition et rangement des engins de sauvetage)

D'après Shiptec, le libellé de la deuxième phrase de cette disposition n'est pas clair. Shiptec propose le texte suivant : « Si possible, il faut éviter de stocker les engins de sauvetage individuels (en particulier les gilets de sauvetage) à seulement un ou deux endroits par pont, afin qu'ils soient accessibles facilement et distribuables rapidement ».

L'AESN propose de compléter la disposition à la fin du paragraphe : «..... éviter une distribution rapide, pour autant que l'utilisation de l'espace le permette».

DE-OCEB ad art. 42, ch. 1.6 (Débarcadères, construction)

Par analogie et en accord avec le « Guide de planification LHand pour l'infrastructure ferroviaire », pages 4-5, Inclusion Handicap estime qu'il faudrait préciser que l'aide de deux membres d'équipage est nécessaire lorsque les déclivités sont comprises entre 12 % et 18 %.

DE-OCEB ad art. 42, ch. 1.8 (Débarcadères, construction)

De l'avis du bpa, les débarcadères peuvent être comparés à la zone des quais des installations ferroviaires. L'influence d'une forte humidité due à la proximité de l'eau joue également un rôle, raison pour laquelle il faut tenir compte d'exigences clairement plus élevées. Par analogie avec les zones piétonnes dans le trafic routier, le bpa estime que la norme VSS 40 525:2019 « Caractéristiques de surface des chaussées – Exigences » devrait également être prise en compte ici.

DE-OCF ad art. 42, ch. 1.10 (Débarcadères, construction)

Inclusion Handicap suggère, afin d'éviter toute ambiguïté, de supprimer le terme «le cas échéant» dans cette disposition.

DE-OCEB ad art. 42, ch. 2.3.3 (Débarcadères, équipement)

Inclusion Handicap se demande pourquoi cette disposition a été abrogée.

DE-OCEB ad art. 42, ch. 3 (Débarcadères, passerelle)

Inclusion Handicap estime qu'il faut conserver le ch. 3.2. des DE-OCEB actuelles, qui ne figure pas dans le projet : « Les passerelles doivent être pourvues des deux côtés de mains courantes continues. De plus, elles doivent disposer d'un système empêchant la chute de personnes ». À moins que ce point ne soit inclus dans la norme SN EN 14206.

En ce qui concerne la déclivité de la passerelle, 10° correspondent à près de 18 %, ce qui est très dangereux. Est-il possible de viser un maximum de 12 % malgré les conditions particulières d'accès sur les bateaux? Sinon, Inclusion Handicap est d'avis que par analogie et en accord avec les « Instructions de planification LHand pour l'infrastructure ferroviaire », pages 4-5, il faudrait au moins exiger l'aide d'une personne pour les pentes de 6 % à 12 % et de deux personnes pour les pentes de 12 % à 18 %. Cette exigence correspondrait également à la norme internationale. En effet, le point 6.4.2 de la norme ISO 21542:2021 dispose : « Une rampe dont la pente est supérieure à 1/12 (8,33 %) peut être difficile ou impossible à utiliser pour certaines personnes handicapées, et la pente peut augmenter le risque de blessure corporelle par chute ou perte d'équilibre ».

DE-OCEB ad art. 42, ch. 3.1 (Débarcadères, passerelle)

Après une analyse approfondie du marché, la ZSG n'a pas pu évaluer un fabricant capable de garantir la rigidité requise pour le poids demandé. Elle se demande comment procéder dans ce cas.

DE-OCEB ad art. 42, ch. 3.2 (Débarcadères, passerelle)

La LNM demande que la largeur intérieure minimale pour les passerelles >2 m soit limitée à 95 cm maximum. Sur le lac de Neuchâtel, certains bateaux présentent une porte d'entrée dont la largeur intérieure n'est que de 1,2 m. Il s'agit principalement de petits bateaux dont le franc-bord est en outre plus faible que celui des grandes unités. Ces bateaux nécessitent de longs escaliers (>2 m), même à niveau d'eau normal, afin de pouvoir compenser la différence de hauteur. Les escaliers sont tirés jusqu'à l'intérieur du bateau afin d'éviter une marche trop importante du côté rive. Si, à l'avenir, les passerelles >2 m doivent disposer d'une largeur intérieure de 1,2 m, elles auront une dimension extérieure d'au moins 1,36 m, ce qui rendra impossible l'accès aux bateaux en question.

L'AESN exige une largeur de 0,80 m pour les passerelles.

DE-OCEB ad art. 42, ch. 3.4 (Débarcadères, passerelle)

L'AESN est d'avis que la rupture d'inclinaison maximale autorisée de 10° ne peut pas être respectée dans tous les cas et à tous les endroits en cas de variations du niveau du lac (hautes ou basses eaux), étant donné que la majorité des débarcadères sur les lacs sont fixes. La présence de l'équipage du bateau pour aider les personnes à mobilité réduite (fauteuil roulant, déambulateur ou autre) doit être prise en compte et cette exigence doit être supprimée.

DE-OCEB ad art. 42, ch. 3.5 (Débarcadères, passerelle)

Le bpa fait remarquer que les débarcadères peuvent être comparés à la zone des quais des installations ferroviaires. L'influence d'une forte humidité due à la proximité de l'eau joue également un rôle, raison pour laquelle il faut tenir compte d'exigences clairement plus élevées. Par analogie avec les zones piétonnes dans le trafic routier, le bpa estime que la norme VSS 40 525:2019 « Caractéristiques de surface des chaussées – Exigences » devrait également être prise en compte ici.

DE-OCEB ad art. 42, ch. 4.2 (Débarcadères, matériel de sauvetage aux débarcadères)

Le canton TG propose, pour éviter tout malentendu, de mentionner encore dans la dernière phrase que l'échelle doit, à tout moment, au moins plonger à un mètre dans l'eau, même lorsque le niveau d'eau est très bas.

DE-OCEB ad art. 43 ch. 2.3.2 (Formation et service, temps de conduite)

Selon l'AESN, certaines compagnies de navigation suggèrent de définir le temps de formation nécessaire en nombre d'heures plutôt qu'en nombre de jours ou de demi-journées. L'AESN demande de vérifier le chiffre 2.3.2 concernant la définition du temps de formation (jours ou heures) et de l'adapter le cas échéant.

DE-OCEB ad art. 43, ch. 3.3 (Personnel, aptitudes sanitaires)

La FHM, la BSG, les cantons FR, BE, LU et la vks sont d'avis que l'exigence d'un test du sens chromatique Ishihara peut être supprimée, car l'examen médical est effectué par un médecin agréé qui doit appliquer les directives selon l'OAC (ordonnance réglant l'admission à la circulation routière). La distinction prévue entre le trafic routier (chauffeur de bus) et la navigation (tous les collaborateurs à bord du bateau) n'est pas logique ni compréhensible. La prescription concernant les machinistes et les matelots l'est encore moins. Le durcissement des règles complique en outre le recrutement de personnel sans améliorer la sécurité.

DE-OCEB ad art. 43, ch. 3.4 (Personnel, aptitudes sanitaires)

La FHM et la BSG sont d'avis que l'exigence d'un test du sens chromatique Ishihara peut également être supprimée de cette disposition.

DE-OCEB ad art. 43, ch. 4.3.4 (Service nautique, conducteur de bateau)

Selon l'AESN, certaines compagnies de navigation estiment que la durée de la formation pour passer de conducteur de bateau BII/1 à conducteur de bateau BII/2 est trop longue. L'AESN demande d'examiner le ch. 4.3.4, let. c, en ce qui concerne la durée de la formation et, le cas échéant, de le réduire.

DE-OCEB ad art. 43, ch. 4.5.2 (Service nautique, autres dispositions)

La FHM suggère de prendre en compte le fait qu'un examen de répétition interne a lieu tous les cinq ans. Si la preuve peut être apportée sans faille, il est possible de renoncer à l'examen théorique. Elle

propose le texte suivant: «...passer l'examen complet. Si la période est plus courte et qu'une répétition interne régulière a été effectuée, il est possible de renoncer à la répétition de l'examen théorique». Le reste du texte peut être supprimé.

DE-OCEB ad art. 43, ch. 5.1.1 (Service des machines)

L'AESN suggère de préciser à l'art. 43, ch. 5.1.1, qu'il s'agit « d'autres équipements techniques nautiques et déterminants pour la sécurité».

DE-OCEB ad art. 43, ch. 6.4 (Examens périodiques des connaissances du service)

La FHM fait remarquer que de nombreux collaborateurs occupent au moins deux ou trois fonctions sur le bac. De ce point de vue, il n'est pas pertinent que les machinistes et les matelots doivent passer un examen périodique (théorique et pratique) tous les cinq ans. Ainsi, en l'espace de cinq ans, un collaborateur devrait passer un examen périodique pour les trois fonctions. La FMH propose de supprimer l'examen périodique pour les matelots et les machinistes ou d'adopter une formulation selon laquelle un examen pour la «fonction supérieure» est également valable pour les charges inférieures.

DE-OCEB ad art. 44 (Effectif de l'équipage)

Shiptec est d'avis que l'art. 44, respectivement ses chiffres relatifs à l'effectif de l'équipage nautique, doivent tenir compte des progrès technologiques futurs. Ainsi, il faut mentionner aux ch. 1, 2, 3 et 6 qu'une réduction de l'équipage est possible en accord avec l'autorité, après une analyse des risques correspondante et en présence de systèmes d'assistance ou de dispositifs pour la conduite (semi-)autonome.

DE-OCEB ad art. 44, ch. 4.2.2 (Critères de calcul de la surface des ponts)

L'AESN est d'avis que les puits des timoneries escamotables et les surfaces de la défense /du bourrelet de défense peuvent être déduits de la surface des ponts. Elle demande que ce point soit vérifié et, le cas échéant, que le ch. 4.2.2 soit adapté.

DE-OCEB ad art. 46, ch. 3.2 (Service de sauvetage et de sécurité, rôles de sécurité)

La ZSG propose d'ajouter les rôles de sécurité suivants à la liste de la disposition:

n) « défaillance de la conduite du bateau ». Justification: une bonne réaction/action de la part du reste de l'équipage peut éviter le pire.

o) « menace de personnes à bord ». Justification: propension croissante à la violence de passagers dans les transports publics.

Selon l'AESN, pour les rôles de sécurité prescrits, les let. f et g peuvent être regroupées, car elles ne concernent que le conducteur du bateau. L'AESN demande d'examiner cette question et, le cas échéant, d'adapter l'art. 46, ch. 3.2.

DE-OCEB ad art. 50, ch. 1.3.3 (Inspections périodiques)

Allen Fuchs est d'avis qu'une détermination du poids et du centre de gravité est très fastidieuse, surtout pour les bateaux plus anciens (tous les quatre ans). Il propose la modification de texte suivante: « Lors de l'inspection périodique des bateaux, leur poids à vide doit être vérifié. Le poids du bateau peut être déterminé par calcul en déterminant les montages et démontages effectués depuis la dernière détermination ou à l'aide des marques de tirant d'eau ».

Le canton TG fait remarquer que jusqu'à présent, les bateaux n'étaient pas soumis à des inspections périodiques du poids et du centre de gravité. Pour les bateaux de plus de 50 ans, il s'agirait désormais d'en vérifier le poids tous les quatre ans alors qu'il est possible d'attendre dix ans pour un bateau neuf. L'âge ne joue pas un rôle essentiel pour l'inspection du poids.

Dans un souci d'égalité de traitement, il faudrait envisager un intervalle d'inspection uniforme pour tous les bateaux à passagers, sans référence à l'âge. Le canton TG propose un intervalle de contrôle de dix ans.

L'AESN demande selon quelle méthode de mesure il faut vérifier le centre de gravité du bateau lors des contrôles périodiques. Ce point doit être précisé ou clarifié. Il doit être possible d'établir la preuve concernant les modifications du poids et du centre de gravité à un coût raisonnable. L'AESN demande de vérifier ce point et de l'adapter si nécessaire.

DE-OCEB ad art. 50, ch. 3 (Contrôles d'office)

Cette disposition n'a pas été modifiée. L'AESN suggère néanmoins que les adaptations des DE-OCEB soient mises à profit pour clarifier (définitivement) les compétences et la collaboration des différentes autorités de contrôle.

DE-OCEB ad art. 57b, ch. 1.1 (Dispositions transitoires de la modification des DE du JJ.MM.202X)

L'AESN suggère que cette exigence soit liée à une rénovation générale d'un bateau. Le délai de transition en années («dix ans») au ch. 1.1 devrait être supprimé.

DE-OCEB ad art. 57b, ch. 1.3 (Dispositions transitoires de la modification des DE du JJ.MM.202X)

L'AESN suggère que cette exigence soit liée à une rénovation générale d'un bateau. Le délai de transition en années («dix ans») au ch. 1.3 devrait être supprimé.

DE-OCEB ad art. 57b, ch. 1.6 (Dispositions transitoires de la modification des DE du JJ.MM.202X)

L'AESN fait remarquer que l'exigence d'une adaptation ultérieure des dispositifs/installations d'alarme d'incendie sur les bateaux existants ne peut être réalisée qu'au prix de dépenses disproportionnées. L'AESN propose de supprimer cette disposition transitoire. Les DE ad art. 36, ch. 5.1, ne doivent s'appliquer qu'aux nouvelles constructions ou aux transformations.

DE-OCEB ad art. 57b, ch. 1.7 (Dispositions transitoires de la modification des DE du JJ.MM.202X)

Selon l'AESN, cette exigence n'est qu'un «exercice cosmétique». Il ne faut remplacer les extincteurs à main que lorsqu'ils ne peuvent plus être contrôlés ou révisés (contrôles périodiques). L'AESN demande que le ch. 1.7 soit supprimé.