



3003 Berne

OFT; veh

POST CH AG

Aux entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale

Référence : BAV-521.140.2-1/8/2
Événement administratif : Circ. ETC N° 30
Votre référence :
Ittigen, le 19 août 2021

Circulaire ETC n° 30, Sécurité lors des manœuvres d'accostage.

Mesdames, Messieurs,

Par la présente circulaire, nous souhaitons vous indiquer les règles fondamentales générales en matière de devoir de diligence lors de l'amarrage de bateaux (manœuvres d'accostage). Ces règles devraient faire partie intégrante des prescriptions d'exploitation de votre entreprise, tout en tenant compte du fait que des particularités de la zone desservie par votre entreprise ou de vos bateaux peuvent entraîner des règles différentes sur certains points. Dans ce cas, il faut en informer l'Office fédéral des transports (OFT) en présentant la justification correspondante.

Les circulaires n° 12, 12-1 et 14 sont abrogées par la présente circulaire :

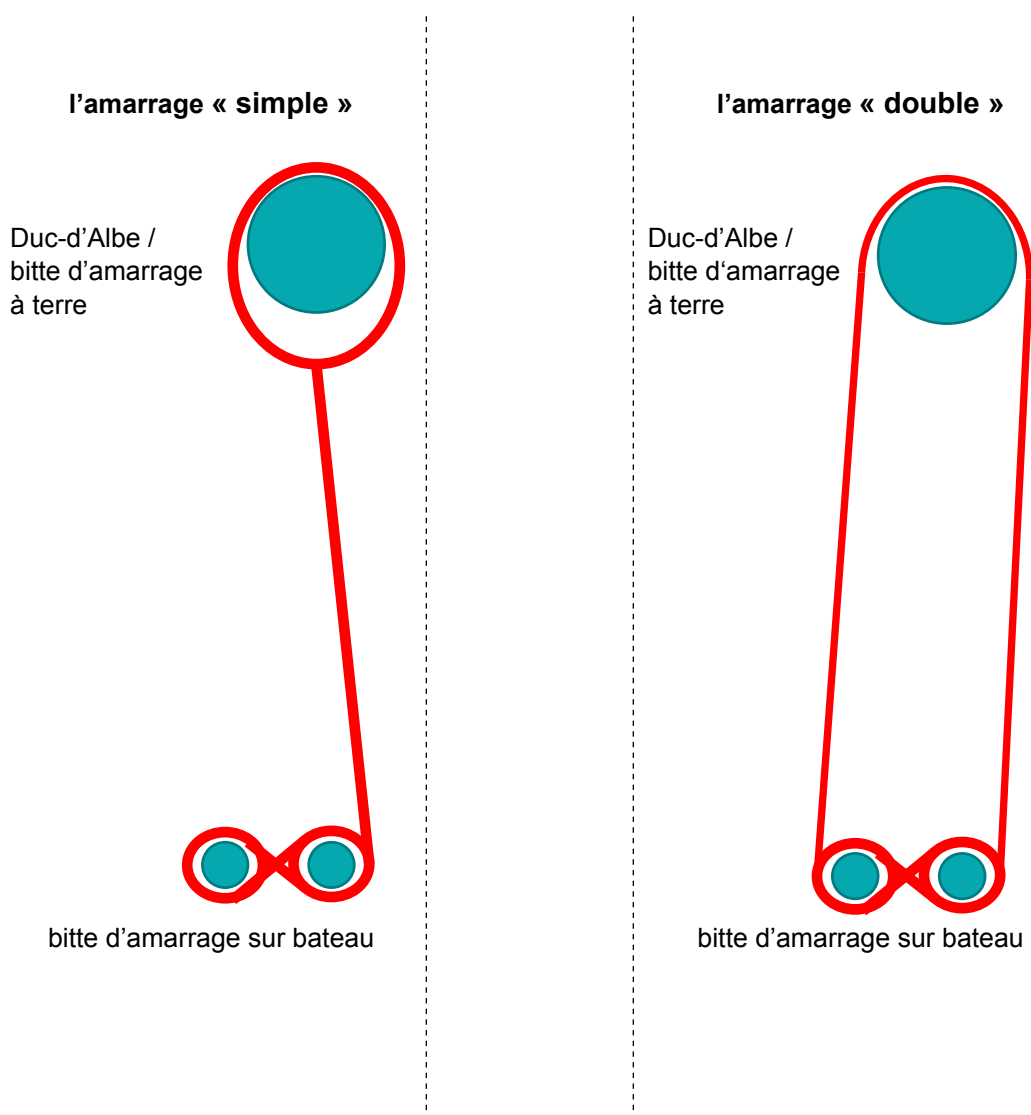
Circ. ETC n°	Date	Titre
12	01.12.2004	Amarrage d'un bateau lors des manœuvres d'accostage
12-1	19.12.2013	Modification apportée à notre lettre circulaire du 1 ^{er} décembre 2004
14	09.06.2006	Circulaire concernant le barrage du site des bittes à bord lors des manœuvres d'accostage

Office fédéral des transports OFT
Henk-Geert Veneberg
3003 Berne
Siège : Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tél. +41 58 462 51 31, Fax +41 58 464 12 48
Henk-Geert.Veneberg@bav.admin.ch
<https://www.bav.admin.ch/>



Règles fondamentales générales lors de manœuvres d'accostage

1. Pour l'utilisation correcte des cordages, il convient de tenir compte de la directive de l'OFT relative à l'application des dispositions d'exécution de l'ordonnance sur la construction des bateaux (DE-OCEB) du DETEC ad art. 37, ch. 3.1, let. c (cordages et câbles) . Les prescriptions d'exploitation des différents bateaux doivent notamment préciser s'il faut utiliser un amarrage standard ou double. Ce dernier cas consiste à fixer une amarre à épissure en œil à une bitte à bord, puis de passer une amarre autour d'un duc-d'albe ou d'une bitte à terre et à fixer l'autre extrémité à bord autour de la bitte d'amarrage (cf. esquisse ci-dessous). L'amarrage double ne remplace pas l'amarrage à l'aide de deux cordes, amarrées respectivement à deux points suffisamment éloignés l'un de l'autre sur le bateau (une bitte devant et une bitte derrière la zone d'embarquement).



2. Il convient de vérifier régulièrement si le matériel convient, s'il est utilisé conformément aux prescriptions, s'il est usé ou endommagé et d'y remédier immédiatement en cas d'irrégularités.

3. Durant l'amarrage du bateau, les passagers ne doivent pas rester dans la zone de danger des cordes. C'est pourquoi il convient de barrer les zones dangereuses à bord du bateau et au débarcadère de manière appropriée afin d'éviter tout accès non autorisé.
4. Les passagers peuvent seulement embarquer et débarquer lorsque le bateau est solidement attaché à l'aide de deux cordes/amarres et que la passerelle (l'escalier) a été libérée par le/les matelot/s.
5. Chaque manœuvre doit être effectuée de manière à ce que le bateau à moteur s'immobilise à l'aide du moteur lors du lancement des amarres. La corde peut être soumise uniquement à des forces se présentant ultérieurement en raison du courant, du vent ou des vagues.
6. En cas de vent, il est exceptionnellement possible d'utiliser la corde pour aider à maintenir le bateau à l'embarcadère ou l'y accoster. Pour ce faire, la corde doit être doublée et solidement fixée. Les moteurs des bateaux à moteur peuvent uniquement être embrayés au régime minimum et les bateaux à vapeur doivent utiliser une vitesse de manœuvre très lente, ci-après dénommé régime de manœuvre. Les passagers peuvent seulement embarquer et débarquer lorsque le bateau est solidement amarré et que la passerelle a été libérée par le/les matelot/s.
7. Lors du stationnement, le bateau doit être amarré au moins à l'aide de deux cordes et de manière à éviter qu'il se déplace latéralement ou qu'il vire.
8. Si les conditions structurelles ne le permettent pas, et à chaque fois que la sécurité l'exige, les moteurs peuvent rester embrayés pendant le stationnement. Pour ce faire, seul le régime de manœuvre peut être utilisé sur les bateaux à moteur et les bateaux à vapeur. Le conducteur doit surveiller à tout moment les cordages et la passerelle et ne doit pas quitter le poste de pilotage. Les mécaniciens des bateaux à vapeur qui fonctionnent à ce régime ne doivent également pas quitter le poste de manœuvre.
9. Pour accoster des bateaux à une seule propulsion ou des bateaux à vapeur parallèlement à l'embarcadère ou dans l'angle de départ nécessaire, il est possible de tirer sur la garde montante avant ou arrière, avec le bateau arrêté et en régime de manœuvre.

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Office fédéral des transports

Barbla Etter
Cheffe de section Navigation