



Directive ad art. 57 de l'ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux (OCEB ; RS 747.201.7)

Dir. ad art. 57 OCEB (f) 2025

Référence : BAV-513.5-7/6/1
Date : 01.03.2025
Version : 01

Avant-propos

Après plus de quatorze ans d'utilisation de la directive ad art. 57, al. 2 à 4 de l'OCEB, l'OFT a procédé à sa révision suite à l'adaptation de la législation nationale afin de l'adapter aux exigences actuelles.



Mentions légales

Éditeur :	OFT
Auteur :	Anton Sulovsky
Distribution :	Publication sur le site Web de l'OFT
Versions linguistiques :	DE (version originale) / FR / IT

Contrôle interne des documents

Plan, qualité, niveau :	Directive, externe
Lien vers QM-SI :	Dokumentenliste_MS-sf
Champs d'application processus OFT :	BAV-513.5 – Développer des directives

La présente directive entre en vigueur le 1^{er} juin 2025. Elle remplace la directive ad art. 57 OCEB du 1^{er} mai 2010.

Office fédéral des transports

Rudolf Sperlich
Sous-directeur

Barbla Etter
Cheffe de la section Navigation

Éditions / historique des modifications

Version	Date	Auteur	Modifications	État
00	01.05.2010	OFT / Section Navigation	Edition initiale	Remplacé
01	01.03.2025	Anton Sulovsky	Légères modifications de la structure du document ; chap. Définitions : complément/précision des termes transformation, assainissement, restauration ; chap. Bases juridiques : Nouveau : renvoi aux art. 17 et 49 OCEB ; Adaptation : renvoi à l'art. 5 ; Précision art. 57, al. 4, OCEB : Chap. Application des prescriptions : Ajout Tableau 1	En vigueur

* Les états suivants sont prévus : en travail, en revue, en vigueur/avec visa, remplacé

Table des matières

1	Directive ad art. 57 de l'ordonnance sur la construction des bateaux	4
1.1	But de la directive	4
1.2	Champ d'application	4
1.3	Bases juridiques	4
1.4	Définitions	5
2	Annexes	8
2.1	Schéma PAP et réception technique	8
2.2	Liste des points déterminants pour la sécurité	8
2.3	Exemples pratiques	8

1 Directive ad art. 57 de l'ordonnance sur la construction des bateaux

1.1 But de la directive

La présente directive vise à uniformiser les procédures lors de transformations, d'assainissements, de restaurations, de réparations et lors du remplacement d'éléments de bateaux à passagers. C'est pourquoi différentes notions font l'objet d'une définition afin de délimiter le terme de « transformation » réglementé dans l'OCEB. Cela étant, il s'agit notamment de déterminer dans quels cas il y a lieu d'appliquer les prescriptions actuelles de l'ordonnance sur la construction des bateaux et les dispositions d'exécution par le département compétent. Par ailleurs, la directive précise dans quels cas l'OFT peut influencer les travaux sur les bateaux moyennant une procédure d'approbation des plans et dans quels cas une réception technique s'impose à la fin des travaux.

1.2 Champ d'application

La présente directive réglemente la marche à suivre lors de transformations, d'assainissements, de restaurations, de réparations et de remplacements d'éléments de bateaux à passagers.

1.3 Bases juridiques

Aux termes de l'art. 49 OCEB, les entreprises de navigation doivent entretenir et rénover leurs bateaux, les dispositifs et l'équipement de ceux-ci ainsi que les installations d'infrastructure de manière à garantir la sécurité à tout moment.

Aux termes de l'art. 57, al. 3, OCEB, l'ancien droit reste applicable aux bateaux en construction dont la quille a été posée chez le constructeur au moment de l'entrée en vigueur de l'OCEB.

Aux termes de l'art. 57, al. 4, OCEB, lorsqu'il s'agit de transformations de bateaux, seules les parties directement touchées par la transformation doivent être adaptées aux nouvelles prescriptions. Lorsqu'un bateau est transformé afin d'être propulsé au moyen de vecteurs d'énergie spéciaux, l'autorité compétente décide, compte tenu des dangers inhérents au vecteur d'énergie concerné, des parties à adapter aux prescriptions.

Par ailleurs, l'art. 5, al. 4, OCEB indique que « *S'agissant des pièces essentielles à la sécurité, il faudra apporter la preuve que les matériaux dont elles sont faites possèdent les qualités propres à assurer un bon fonctionnement.* »

L'art. 17, al. 3, OCEB dispose : « *Pour chaque bateau, il y a lieu de prouver, moyennant un rapport de sécurité :*

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

L'art. 17, al. 5, OCEB dispose : « *L'autorité compétente peut exiger du requérant qu'il fasse examiner tout ou partie des documents par un expert.* »

Pour les bateaux propulsés au moyen de vecteurs d'énergie spéciaux, l'art. 17a, al. 1, OCEB dispose que « *le rapport de sécurité visé à l'art. 17, al. 3, doit se fonder sur une analyse des risques et avoir été examiné par un expert. Celui-ci doit consigner ses conclusions dans un rapport d'examen d'expert.* »

L'art. 21, al. 1, OCEB dispose que : « *En cas de transformations ayant des conséquences importantes sur la sécurité, les bateaux et les installations d'infrastructure peuvent être soumis à un nouvel essai pratique.* »

L'art. 22, al. 3, OCEB indique que : « *l'autorité compétente peut exiger la preuve que la sécurité de l'exploitation est suffisante et que les éléments de construction et les engins d'équipement sont fiables. Elle peut réclamer des pièces attestant les caractéristiques et la qualité des matériaux utilisés.* »

1.4 Définitions

1.4.1 Transformation

Une transformation est la modification d'un objet au niveau de sa forme, de son aspect ou de son exécution.

Au sens de la présente directive, on entend par transformation des modifications du bateau ou de ses éléments tels que :

- modifications du système (par ex. remplacement du pilotage hydraulique par un pilotage électrique) ;
- ajout, suppression ou changement de composantes structurelles (par ex. de la coque, des superstructures, des armatures etc.) ;
- modification des dimensions du bateau ou de ses éléments ;
- modification des équipements fixes et du carénage des murs, des plafonds, des sols, des portes.

1.4.2 Assainissement

Par assainissement, on entend la remise en état ou l'amélioration / la modernisation, sur le plan de la construction ou de la technique, d'un bateau ou d'un de ses éléments en vue d'éliminer des défauts ou d'élever le standard. Le but est de retrouver / conserver l'état sûr et l'utilité prévue des éléments de construction disponibles.

Un assainissement va au-delà de la maintenance (conservation de la valeur) et des réparations et il implique souvent des modernisations. Celles-ci peuvent entraîner des adaptations de l'utilisation et des interventions importantes sur la construction.

Au sens de l'OCEB ou de la présente directive, les assainissements sont considérés comme des transformations si un remplacement à l'identique n'est pas possible.

1.4.3 Restauration

La restauration consiste à remettre un bateau dans son état d'origine ou aussi près que possible de son état d'origine. Il s'agit d'une restauration minutieuse des caractéristiques d'origine, souvent dans un but historique ou de conservation du patrimoine. Remarque : les aspects sécuritaires priment sur la protection du patrimoine.

Au sens de l'OCEB ou de la présente directive, une restauration est considérée comme une transformation si un remplacement à l'identique n'est pas possible.

1.4.4 Réparation

Par réparation (remise en état), on entend le processus qui sert à remettre un élément défectueux dans son état de fonctionnement initial. Une réparation peut impliquer, par exemple, le remplacement de parties défectueuses ou endommagées, l'ajout ou la remise en état de pièces (par ex. par collage, rivetage, soudage, etc.).

Au sens de l'OCEB ou de la présente directive, une réparation n'est pas considérée comme une transformation.

1.4.5 Remplacement à l'identique

Réacquisition et utilisation d'un composant identique qui a été perdu ou qui doit être changé.

Au sens de l'OCEB ou de la présente directive, un remplacement à l'identique n'est pas considéré une comme transformation.

1.4.6 Utilisation d'autres matériaux

On entend par là l'utilisation d'autres matières (premières), produits semi-finis ou éléments de système (par ex. soupapes, pompes, etc.).

1.4.7 Importance pour la sécurité

Lorsque la modification d'un bateau ou d'un de ses éléments porte sur un des points énumérés à l'annexe 2, elle est considérée comme déterminante pour la sécurité.

Remarque : la liste figurant à l'annexe 2 n'est pas exhaustive.

1.4.8 Procédure d'approbation des plans (PAP)

Le schéma figurant à l'annexe 1 permet de déterminer s'il y a lieu d'effectuer une PAP.

1.4.9 Application des prescriptions

Si les modifications d'un bateau ou de ses éléments sont soumises à une PAP et si elles bénéficient de la garantie des droits acquis conformément à l'art. 57, al. 2, OCEB, il y a lieu d'appliquer les prescriptions des réglementations figurant dans le Tableau 1. Sans garantie des droits acquis, on appliquera les dispositions de l'OCEB / des DE-OCEB.

Année de construction* jusqu'à et y compris	Prescriptions applicables
30 avril 1994	Ordonnance du 20 avril 1976 concernant la navigation soumise à concession ou à autorisation (RO 1976 1179)
31 mars 2007	Ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux (OCEB ; RS 747.201.7) État : 1^{er} mai 1994
31 janvier 2016	Ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux (OCEB ; RS 747.201.7) État : 1^{er} avril 2007
14 mai 2024	Ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux (OCEB ; RS 747.201.7) État : 1^{er} février 2016

Tableau 1: liste des prescriptions applicables par année de construction

L'annexe 3 à la présente directive contient une liste non exhaustive d'exemples de modifications et de leur importance concernant les procédures à appliquer (PAP, garantie des droits acquis et réception technique). Vu que l'annexe 3 est modifiée périodiquement, elle est publiée séparément.

* [DE-OCEB ad art. 22, ch. 1.4] Les bateaux dont le lieu de stationnement se trouve à l'étranger et qui sont importés et admis pour la première fois en Suisse après le 1^{er} février 2016 ne sont pas considérés comme des bateaux de la classe D, quelle que soit leur année de construction. Il en va de même des bateaux qui sont stationnés en Suisse et n'ont pas eu d'autorisation d'exploiter valable pendant plus de 40 ans.

1.4.10 Réception technique

Les modifications qui se répercutent sur la sécurité de l'exploitation d'un bateau ou de ses éléments requièrent une réception technique par l'OFT. Cette réception technique vise à vérifier si les modifications ont été effectuées dans les règles de l'art et, le cas échéant, si les charges décidées dans la PAP ont été réalisées. La réception technique peut impliquer un essai pratique. Dans des cas isolés, l'OFT peut accepter qu'une confirmation écrite de l'entreprise de navigation quant au fonctionnement correct des différents éléments remplace la réception technique ou l'essai pratique.

2 Annexes

2.1 Schéma PAP et réception technique

Publié comme annexe au présent document.

2.2 Liste des points déterminants pour la sécurité

Publiée comme document séparé (continuellement mise à jour).

2.3 Exemples pratiques

Publié comme document séparé (continuellement mis à jour).

