

En savoir plus sur ce texte...

JORF n°71 du 24 mars 2000 page 4528
texte n° 17

DECRET

Décret n° 2000-267 du 17 mars 2000 portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse portant modification du règlement de la navigation sur le Léman du 7 décembre 1976 (ensemble une annexe), sous forme d'échange de notes signées à Paris le 25 juin 1998 et le 11 janvier 2000 (1)

NOR: MAEJ0030018D
ELI: Non disponible

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des affaires étrangères,

Vu les articles 52 à 55 de la Constitution ;

Vu le décret no 53-192 du 14 mars 1953 modifié relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France ;

Vu le décret no 78-1195 du 18 décembre 1978 portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse concernant la navigation sur le Léman (ensemble une annexe et un règlement), signé à Berne le 7 décembre 1976,

Décète :

Art. 1er. - L'accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse portant modification du règlement de la navigation sur le Léman du 7 décembre 1976 (ensemble une annexe), sous forme d'échange de notes signées à Paris le 25 juin 1998 et le 11 janvier 2000, sera publié au Journal officiel de la République française.

Art. 2. - Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

(1) Le présent accord est entré en vigueur le 21 janvier 2000.

A C C O R D

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE CONSEIL FEDERAL SUISSE PORTANT MODIFICATION DU REGLEMENT DE LA NAVIGATION SUR LE LEMAN DU 7 DECEMBRE 1976 (ENSEMBLE UNE ANNEXE), SOUS FORME D'ECHANGE DE NOTES

AMBASSADE DE SUISSE

Paris, le 25 juin 1998.

Ministère des affaires étrangères, service du Protocole, 37, quai d'Orsay, 75351 Paris

L'Ambassade de Suisse présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et, se référant à l'Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française concernant la navigation sur le Léman, conclu à Berne le 7 décembre 1976, a l'honneur de lui communiquer ce qui suit :

L'article 1er, alinéa 1, de l'accord susmentionné prévoit que les « deux gouvernements peuvent, par échange de notes, après avis de la Commission mixte prévue à l'article 12 du présent Accord, apporter toutes les modifications qu'ils jugent utiles au règlement. »

Le 2 février 1996, à Paris, la Commission mixte consultative a arrêté le texte des modifications à apporter au règlement de la navigation sur le Léman.

En Suisse, les procédures constitutionnelles requises pour la mise en vigueur de ces modifications ont été accomplies.

L'Ambassade saurait gré au Ministère de bien vouloir, le moment venu, lui communiquer l'accomplissement des procédures requises à cette fin du côté français.

L'Ambassade de Suisse saisit cette occasion pour renouveler au Ministère des affaires étrangères les assurances de sa haute considération.

MINISTERE
DES AFFAIRES ETRANGERES
No 46 DE/EAS

Paris, le 11 janvier 2000.

Ambassade de Suisse,
142, rue de Grenelle, 75007 Paris

Le Ministère des affaires étrangères présente ses compliments à l'Ambassade de Suisse et a l'honneur d'accuser réception de sa Note verbale en date du 25 juin 1998, relative à l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse concernant la navigation sur le Léman, conclu à Berne le 7 décembre 1976.

L'article 1er, alinéa 1, de l'accord susmentionné prévoit que les « deux gouvernements peuvent, par échange de notes, après avis de la Commission mixte prévue à l'article 12 du présent Accord, apporter toutes les modifications qu'ils jugent utiles au règlement. »

Le 2 février 1996, à Paris, la Commission mixte consultative a arrêté le texte des modifications à apporter au règlement de la navigation sur le Léman.

En France, les procédures constitutionnelles requises pour la mise en vigueur de ces modifications ont été accomplies.

La France propose dès lors que ces modifications entrent en vigueur entre les deux Etats à la date de réception par la Suisse de la présente note.

Le Ministère des affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade de Suisse les assurances de sa haute considération.

A N N E X E

MODIFICATION DU REGLEMENT DE LA NAVIGATION SUR LE LEMAN DU 7 DECEMBRE 1976, ADOPTÉE A PARIS LE 2 FEVRIER 1996

Article 1er

Les articles suivants du règlement de la navigation sur le Léman du 7 décembre 1976 sont modifiés comme suit :

« Article 1er (alinéas c, d bis, g, l, m, n et o)

Dans le présent règlement :

c) Le terme « bateau à voile » désigne les bateaux naviguant à la voile même s'ils sont munis de moyens mécaniques de propulsion, à condition toutefois que ceux-ci ne soient pas utilisés. Les planches à voile sont considérées comme des bateaux à voile ;

d bis) Le terme « bateau à passagers prioritaire » désigne les bateaux en service régulier, ainsi que les bateaux à passagers bénéficiant d'une priorité autorisée par l'autorité compétente et signalée comme telle ;

g) Le terme « installation flottante » désigne toute construction non habitable ou tout assemblage flottant conçu pour stationner durant une longue période en un lieu fixe, tels que docks, embarcadères, pontons d'embarquement ou hangars pour bateaux ;

l) Un « feu scintillant » est un feu rythmé dont les éclats se succèdent régulièrement à une fréquence de 40 apparitions de lumière par minute au moins, les durées de lumière étant nettement inférieures aux durées d'obscurité ;

m) Un « feu à éclats » est un feu rythmé dont les éclats se succèdent régulièrement à une fréquence de 20 apparitions de lumière par minute au maximum, les durées de lumière étant nettement inférieures aux durées d'obscurité ;

n) Un « feu à éclats groupés » est un feu à éclats dont les groupes d'un nombre donné d'éclats se succèdent régulièrement ;

o) Un « feu à occultations régulières » est un feu rythmé dont la durée totale de lumière dans une période est nettement plus longue que la durée totale d'obscurité, et dont tous les intervalles d'occultations sont d'égale durée.

Article 4 (1er alinéa)

1. Même en l'absence de prescriptions dans le présent règlement et de toute autre disposition applicable, les conducteurs doivent prendre toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et le règles de la pratique courante, en vue notamment d'éviter :

- de mettre en danger des personnes ;

- de causer des dommages aux bateaux, aux installations flottantes, aux rives ou aux ouvrages et installations de toute nature se trouvant sur la voie navigable ou sur ses abords ;
- de créer des obstacles à la navigation ou de la gêner ;
- de laisser traîner des ancres, câbles ou chaînes.

Article 5

Conduite en cas de circonstances particulières

Pour éviter un danger imminent, les conducteurs doivent prendre toutes les dispositions que commandent les circonstances, même s'ils sont amenés, de ce fait, à s'écarter des prescriptions du présent règlement.

Article 18 (1er et 3e alinéa)

1. Les bateaux d'une longueur hors-tout supérieure à 2,50 m, à l'exception des canoës, des bateaux de compétition à l'aviron et des planches à voile, ainsi que les engins flottants, doivent être pourvus de signes distinctifs, appliqués sur chaque bord, à l'extérieur de la coque, en caractères latins et chiffres arabes bien lisibles et résistant aux intempéries.

Les chiffres et les lettres doivent avoir au moins 8 cm de haut pour les bateaux d'une longueur hors-tout inférieure à 15 mètres et 20 cm pour les autres bateaux.

3. Les bateaux ne portant pas de marque d'enregistrement ou d'immatriculation doivent porter, à un endroit apparent, le nom et le domicile du détenteur.

Article 19 (1er alinéa)

1. Les bateaux, soumis à l'obligation visée au paragraphe 1 de l'article 18, doivent en outre porter à un endroit bien lisible et facilement accessible, les marques suivantes :

- a) Sur la coque ; la marque et le type ou le constructeur et un numéro individuel ;
- b) Sur le moteur ; la marque et le type ou le constructeur et un numéro individuel.

Article 24 (2e alinéa)

2. Toutefois, pour la communication entre bateaux en service régulier ou bateaux à passagers bénéficiant d'une priorité et entre ces bateaux et la terre, l'usage d'autres feux et signaux est admis à condition qu'ils ne prêtent pas à confusion avec les feux et signaux mentionnés au présent chapitre.

Article 28

Signalisation de nuit des bateaux

et des engins remorqués faisant route (croquis II.A. 2)

Les bateaux et engins flottants remorqués doivent porter :

- a) Un feu ordinaire blanc placé à une hauteur qui le rend visible sur tout l'horizon ;
- b) Un feu de poupe ordinaire blanc, répondant aux spécifications de l'article 27, paragraphe c.

Cette dernière disposition ne s'applique pas aux bachots (annexes).

Article 31

Signalisation de nuit des bateaux motorisés isolés d'une

longueur inférieure à 15 mètres faisant route (croquis II.A. 5)

1. Les bateaux motorisés isolés d'une longueur hors-tout inférieure à 15 mètres doivent porter les feux prescrits à l'article 27. Toutefois, les feux de proue et de poupe peuvent être supprimés et remplacés par un feu de mât clair ou puissant blanc visible de tous les côtés.

Les autorités compétentes peuvent prévoir que les feux de côté soient placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe du bateau. Dans ce cas, le feu de proue doit être un feu clair, les feux de côté des feux ordinaires et le feu de proue doit être placé à 1 mètre au-dessus des feux de côté.

2. Lorsque la puissance du moteur n'excède pas 6 kW, un feu ordinaire blanc visible sur tout l'horizon suffit.

Article 32

Signalisation de nuit supplémentaire des bateaux

à passagers prioritaires faisant route (croquis II.A. 6)

Les bateaux à passagers prioritaires doivent porter, outre les feux prescrits à l'article 27 ci-dessus, un feu clair, visible de tous les côtés et placé au mât, au moins à 1 m au-dessus du feu visé à l'article 27, paragraphe a.

Article 34

Signalisation de nuit des bateaux et des engins flottants en stationnement

1. Les bateaux en stationnement, à l'exception de ceux qui se trouvent amarrés à la rive ou sur un lieu de stationnement désigné par l'autorité compétente, doivent porter un feu ordinaire blanc (croquis II.B. 1).
2. Les engins flottants en stationnement dans les mêmes conditions doivent être éclairés de telle manière que leurs contours soient reconnaissables (croquis II.B. 1 a).

Article 37

Signalisation de jour des bateaux à passagers prioritaires faisant route (croquis III.A. 1)

Les bateaux à passagers prioritaires doivent porter un ballon vert, placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

Article 45

Signalisation des bateaux et des filets de pêche (croquis IV. 5)

1. Les bateaux pêchant à la traîne doivent porter, lorsqu'ils remorquent un ou plusieurs flotteurs ou écarteurs, un ballon blanc placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.
2. Les tableaux de pêche professionnelle en opération doivent porter un ballon jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.
3. Les filets tendus à fleur d'eau (par exemple filets de lève) doivent être signalés, à chacune de leurs extrémités ou celles de leur accouplement, par un feu ordinaire blanc fixe et un fanion jaune. Le fanion jaune sera placé sur l'axe du filet à une distance comprise entre 5 et 10 mètres du feu ; ses dimensions seront au minimum de 0,40 m en largeur et de 0,70 m en hauteur, la bordure supérieure de fanion devra être à 1,40 m au moins au-dessus de l'eau et sera tendue perpendiculairement à la hampe (croquis 30 a de l'annexe I).

Article 46 (1er alinéa, paragraphe b)

1. Lorsque des signaux sonores sont prévus par les prescriptions du présent règlement, ils doivent être émis :
b) A bord des bateaux autres que ceux visés ci-dessus par un moyen approprié (corne ou sifflet par exemple).

Article 49 (1er alinéa)

1. Les panneaux sont placés sur les rives ou les ouvrages (jetées par exemple). Ils ont les formes et comportent les dessins définis dans l'annexe III. Leur plus petite dimension est au moins de 0,80 m. Lorsque le revers d'un panneau ne comporte pas d'indication, il est de couleur neutre.

Article 50 (1er alinéa)

1. Les dangers peuvent être signalés par un ou des espars. Ceux-ci présentent les caractères, soit de la marque de danger isolé, soit d'une des marques cardinales qui sont décrites dans l'annexe IV. Toutefois, certains dangers proches de la rive peuvent rester signalés par des espars portant un voyant cylindrique rouge, implanté côté large par rapport au danger, dans les conditions prévues à l'article 94.

Article 51

Chenaux d'accès aux ports

La limite d'un chenal d'accès à un port est signalée, vu du large :

- à bâbord, par des bouées rouges de forme cylindrique ou portant un voyant cylindrique rouge. Si besoin est, ces bouées portent des feux rouges à éclats ou éclats groupés ;
- à tribord, par des bouées vertes de forme conique ou portant un voyant conique vert. Si besoin est, ces bouées portent des feux verts à éclats ou éclats groupés.

Article 52

Délimitation de surfaces interdites

1. Si la limite d'une surface interdite à tout bateau doit être balisée, ce balisage est réalisée à l'aide de bouées jaune clair d'au moins 40 cm de diamètre. Les limites d'un chenal d'accès autorisé à travers la zone interdite sont signalées par les mêmes bouées. Toutefois, les deux bouées d'entrée côté large de ce chenal ont un diamètre double de celui des autres bouées et leur sommet est peint en rouge pour la bouée en bâbord et en vert pour la bouée à tribord. Cette signalisation peut être complétée par un ou plusieurs signaux « Interdiction de passer ».

Article 54

Signalisation de nuit des entrées de port
et des voies navigables

L'entrée des ports et des voies navigables montre, vu du large :

- un feu vert à occultations régulières à droite ;
- un feu rouge à occultations régulières à gauche.

Article 56

Abrogé.

Article 62

Rencontre

Sous réserve des dispositions particulières des articles 61, 64 et 65, la rencontre entre bateaux est réglée de la façon suivante :

- a) En cas de rencontre, les bateaux ne doivent pas changer de route et de vitesse d'une manière qui pourrait créer un danger d'abordage, lorsqu'ils suivent une route qui normalement ne présente pas un tel danger ;
- b) Lorsque des bateaux suivent des routes qui se croisent de manière qu'un danger d'abordage ne soit pas exclu, le bateau qui voit l'autre par tribord doit s'écarter ;
- c) Lorsque deux bateaux suivent des routes directement ou à peu près opposées de manière qu'un danger d'abordage ne soit pas exclu, chacun d'eux doit venir sur tribord de façon à passer bâbord sur bâbord ;
- d) En cas de manoeuvre d'accostage et par dérogation aux dispositions du paragraphe c ci-dessus, le conducteur peut demander de passer tribord sur tribord à condition de s'être assuré que cela est possible sans danger. Dans ce cas, il émet « deux sons brefs ». L'autre bateau doit alors également émettre « deux sons brefs » et laisser l'espace nécessaire à tribord.

Article 64

Priorités

Par dérogation aux dispositions des articles 62 et 63 et sans préjudice de l'article 61, en cas de rencontre et de dépassement :

- a) Tout bateau doit s'écarter des bateaux à passagers prioritaires et des convois remorqués ;
- b) Tout bateau, à l'exception de ceux à passagers prioritaires et des convois remorqués, doit s'écarter des bateaux de marchandises ;
- c) Tout bateau, à l'exception de ceux à passagers prioritaires, des convois remorqués et des bateaux de marchandises, doit s'écarter des bateaux de pêche professionnelle en opération portant le ballon visé à l'article 45, paragraphe 2 ;
- d) Tout bateau, à l'exception de ceux à passagers prioritaires, des convois remorqués, des bateaux de marchandises et des bateaux de pêche professionnelle en opération portant le ballon visé à l'article 45, paragraphe 2, doit s'écarter des bateaux à voile ;
- e) Tout bateau motorisé, à l'exception de ceux à passagers prioritaires, des convois remorqués, des bateaux de marchandises et des bateaux de pêche professionnelle en opération portant le ballon visé à l'article 45, paragraphe 2, doit s'écarter des bateaux à rame.

Article 68 (2e et 3e alinéa)

2. Les bateaux sortant d'un port ont la priorité sur ceux qui veulent y entrer, sauf s'il s'agit de bateaux à passagers prioritaires ou de bateaux en détresse.

3. Lorsque deux bateaux se présentent en même temps à l'entrée d'un port, le bateau qui voit l'autre par bâbord a la priorité ; la même règle est applicable entre bateaux sortants. Toutefois, les bateaux à passagers prioritaires ont la priorité sur les autres.

Article 70 (3e alinéa)

3. Il est interdit de naviguer et de se baigner dans les chenaux réservés au ski nautique ou à l'utilisation d'engins analogues durant la pratique de ce sport. Les couloirs partant de la rive et les plans d'eau réservés dans la zone riveraine sont délimités par des panneaux C 1 et des bouées jaunes (annexe III, D, exemple a).

Article 72 (1er alinéa)

1. Les bateaux qui font route par visibilité réduite doivent régler leur vitesse en fonction de cette circonstance, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des situations locales. Une vigie est obligatoire lorsque la distance entre la proue et la timonerie est supérieure à 15 mètres.

Article 74

Navigation au radar

Le fait de disposer de renseignements obtenus au moyen du radar ne dispense aucun bateau de l'obligation d'observer les règles contenues dans le présent chapitre. Toutefois la vigie prescrite à l'article 72 n'est pas obligatoire pour les bateaux à passagers prioritaires et les bateaux de marchandises.

Article 75

Dispositions spéciales pour les bateaux en service régulier

Le paragraphe 2 est abrogé.

Article 76 (3e alinéa)

3. Sauf quand il navigue dans un chenal qui lui est réservé, le bateau remorqueur et le skieur nautique doivent être à une distance d'au moins 50 m de tout autre bateau et des baigneurs. La corde de traction ne doit pas être traînée à vide.

Article 77 (3e alinéa)

3. Sous réserve du respect des règles de barre et de route fixées au chapitre VI, tout bateau ou engin ne pourra s'approcher à moins de 200 mètres par l'arrière et à moins de 50 m de part et d'autre d'un bateau en action de pêche à la traîne et portant la signalisation prescrite à l'article 45, paragraphe 1.

Article 78 (1er alinéa)

1. La pratique de la plongée subaquatique sportive est interdite :

- a) Sur le trajet normal des bateaux en service régulier ;
- b) Devant l'entrée des ports ;
- c) Près des lieux de stationnement habituels ;
- d) Aux autres endroits où la navigation pourrait être gênée ;
- e) Dans les zones réservées au ski nautique ;
- f) Sur tous les sites archéologiques protégés.

Article 78 bis

Dispositions relatives à la planche à voile

La pratique de la planche à voile est interdite à l'intérieur des ports et devant leur accès, sauf cas particuliers signalés par le panneau C 5 (annexe III).

Article 78 ter

Dispositions relatives à la baignade

La pratique de la baignade est interdite à l'intérieur des ports publics et devant leur accès, sauf dans les zones où elle est spécifiquement autorisée par l'autorité compétente ; elle est également interdite à proximité des débarcadères publics, et dans tous les cas particuliers signalés par le panneau A 10 (annexe III).

Article 81

Stationnement interdit

Le stationnement est interdit :

- a) Aux embouchures des voies navigables, devant l'accès des ports, à proximité des débarcadères et au débouché des couloirs de ski nautique ;
- b) Sur le trajet des bateaux en service régulier ;
- c) Dans les secteurs désignés par l'autorité compétente et marqués par le signal A 5 (annexe III).

Article 91

Abrogé.

Article 92 (3e alinéa)

3. Les loueurs de bateaux doivent indiquer à leurs clients les endroits où la navigation est dangereuse dans la région où les bateaux de louage sont mis à la disposition du public et dans celle où ces clients manifestent l'intention de se rendre. L'attention des clients doit être attirée sur la priorité qui doit être accordée aux bateaux à passagers prioritaires portant la signalisation prévue aux articles 32 et 37. »

Article 2

Il est créé un chapitre 10 comme suit :

« Chapitre 10

« Dispositions transitoires

Article 93

Signalisation de nuit des bateaux isolés

d'une longueur égale ou supérieure à 15 mètres

La signalisation des bateaux en service à la date d'entrée en vigueur de la modification de l'article 31 du présent Règlement doit être remplacée avant le 1er janvier 2001.

Article 94

Signalisation des dangers

La signalisation de certains dangers proches de la rive prévue à l'article 50 doit être remplacée avant le 1er janvier 2009.

Article 95

Signalisation de nuit des entrées de port

et des voies navigables

La signalisation de nuit installée aux entrées et aux limites du chenal d'accès des ports ainsi qu'aux entrées des voies navigables doit être remplacée avant le 1er janvier 2015. »

Modification du Règlement de la navigation sur le Léman approuvée à Paris, le 2 février 1996, par la commission mixte concernant la navigation sur le Léman.

Le Chef

de la Délégation suisse,

Le Chef

de la Délégation française,

=====

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO
n° 71 du 24/03/20 0 page 4528 à 4536

=====

=====

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO
n° 71 du 24/03/20 0 page 4528 à 4536

=====

=====

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO
n° 71 du 24/03/20 0 page 4528 à 4536

=====

=====

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO
n° 71 du 24/03/20 0 page 4528 à 4536

=====

Fait à Paris, le 17 mars 2000.

Jacques Chirac

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

Lionel Jospin

Le ministre des affaires étrangères,

Hubert Védrine