

93.011

**Message  
sur une convention avec l'Italie concernant  
la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**

du 3 février 1993

---

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons par le présent message un projet d'arrêté fédéral approuvant la convention signée le 2 décembre 1992 entre la Suisse et l'Italie au sujet de la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano; nous vous proposons de l'approuver.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

3 février 1993

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Ogi

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

---

## Condensé

*La navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano est régie à l'heure actuelle par la convention italo-suisse du 22 octobre 1923 concernant la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano ainsi que par le règlement international y relatif (RS 13 347). La réglementation en vigueur ne correspond toutefois plus aux conditions d'aujourd'hui. C'est pourquoi la Suisse a pris l'initiative de renouveler la convention.*

*Les pourparlers avec l'Italie ont commencé en juillet 1983 et se sont terminés par la signature de la nouvelle convention le 2 décembre 1992. La subdivision du nouveau traité en une convention et un règlement permettra d'adapter à tout moment les prescriptions nautiques et techniques aux progrès de la technique, sans modifier la convention. Le nouveau règlement représente un apport essentiel en vue de l'harmonisation des prescriptions sur la navigation dans nos eaux frontières.*

# Message

## 1 Partie générale

### 11 Introduction

La navigation sur les lacs tessinois a été réglementée pour la première fois en 1860. L'accord signé cette année-là a été dénoncé par la Suisse en 1903. Dès ce moment, de nouvelles négociations ont été ouvertes. Elles se sont terminées en 1923, après avoir été interrompues par la première guerre mondiale. Le traité en vigueur date de cette année-là. Il se compose d'une convention et d'un règlement international rédigé sous forme d'annexe.

### 12 Réglementation actuelle

La convention de 1923 précise à son premier article le principe de la liberté de navigation. Les articles 2 et 3 se rapportent au droit des organes de douane et de police; ils indiquent que chaque Etat contractant est habilité à exercer toute sa souveraineté à l'intérieur de ses frontières politiques. Les articles 4 et 5 portent sur la navigation publique. Ils disposent que les entreprises transportant à titre régulier des voyageurs et des marchandises nécessitent une concession des deux Etats. L'article 6 renvoie au règlement international lorsqu'il s'agit de questions afférentes à la construction et à l'équipement des bateaux. Les articles 7 à 12 régissent les conditions préalables à l'octroi et au retrait des autorisations de naviguer et fixent le principe de l'inspection périodique. L'article 13 détermine que les conducteurs des bateaux doivent détenir une patente. Les articles 14 à 15 réglementent des questions particulières telles que l'éclairage des points dangereux et la régulation du niveau de l'eau du lac de Lugano. Les articles 16 à 18 régissent le service de douane et le contrôle des passeports.

Le règlement international se compose de 70 articles. Ceux-ci contiennent des prescriptions sur la construction et l'équipement des bateaux (22 articles) ainsi que sur l'exploitation et l'équipage (8 articles). 30 articles sont consacrés aux feux, à la priorité et aux signaux. Quatre articles traitent des ports et des débarcadères. Les fêtes nautiques, l'obligation de conclure une assurance et les dispositions pénales font aussi l'objet de prescriptions.

### 13 Appréciation critique de la réglementation actuelle

La convention répond aux conditions prévalant au début de ce siècle. A l'époque, la navigation des bateaux à vapeur se plaçait au premier plan. C'est pourquoi la majeure partie du texte est consacrée à la construction et à l'exploitation de ces bateaux. La navigation de sport et de plaisance n'existait pratiquement pas, raison pour laquelle il n'y a pratiquement pas de règles précises sur la navigation, ni de dispositions sur les signalisations.

La nécessité de renouveler la réglementation en vigueur découle surtout du fait que le trafic privé est quasiment exclu. Celui-ci a tellement augmenté dans les

parties des lacs appartenant aux deux Etats et entre ces deux parties qu'il est absolument nécessaire de mettre en place une réglementation complète.

En ce qui concerne la Suisse, une telle réglementation existe déjà sous la forme de la loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure et grâce à l'ordonnance du 8 novembre 1978 sur la navigation dans les eaux suisses (RS 747.201/747.201.1).

Des réglementations ad hoc sont aussi en vigueur depuis plus de 15 ans pour les autres eaux frontalières. Mentionnons à ce titre la convention du 1<sup>er</sup> juin 1973 applicable au lac de Constance. Quant au lac Léman, il fait l'objet de l'accord du 7 décembre 1976 conclu entre le Conseil fédéral et le Gouvernement de la République française.

## **14 Négociations avec l'Italie**

C'est la Suisse qui a pris l'initiative de renouveler les réglementations internationales. En collaboration avec des représentants des services fédéraux intéressés (notamment la Direction du droit international public et l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage), ainsi que du canton du Tessin, l'Office fédéral des transports a élaboré un premier projet. Les travaux se sont terminés provisoirement en 1988.

Etant donné qu'une motion du Grand conseil du canton du Tessin a exigé qu'aucune convention internationale ne soit signée avec l'Italie si elle ne prévoyait pas l'interdiction du moteur à deux temps pour les bateaux ayant une puissance propulsive supérieure à 10 CV, les travaux ont été suspendus. Tant l'Italie que le Conseil fédéral s'étaient opposés à cette requête. En effet, notre politique consiste à ne pas interdire une technique précise, mais à fixer des valeurs-limites pour les émissions. Il en va de même de la circulation routière. Une ordonnance ad hoc est déjà en vigueur pour la navigation sur le lac de Constance; une autre est en préparation pour le reste de la Suisse.

Dans ce contexte, l'Office fédéral des transports a entrepris une nouvelle tentative au début de 1992. Il a pu se mettre d'accord avec le canton du Tessin pour que la convention soit signée dans une première étape et que dans un second temps, les prescriptions sur les gaz d'échappement soient insérées dans le règlement sur demande de la commission mixte créée par la convention. En collaborant étroitement avec les services compétents du canton du Tessin, il a aussi été possible d'intégrer dans la convention les dernières adaptations de l'ordonnance sur la navigation intérieure, modifiée dans l'intervalle. La convention a été signée le 2 décembre 1992 sur le lac Majeur.

## **2 Partie spéciale**

### **21 Remarques générales sur la nouvelle réglementation**

Deux réglementations sont prévues, à savoir une convention et un règlement. Les prescriptions nationales seront réservées dans la mesure où elles ne s'opposent pas à ces dispositions. La nouvelle réglementation s'inspire beaucoup de l'accord

conclu avec la France à propos de la navigation sur le lac Léman. Les lignes suivantes se référeront donc constamment à cet accord. La convention sur le lac de Constance ne saurait servir de modèle, car ce texte et l'ordonnance y relative, qui contiennent les premières dispositions suisses en la matière, présentent des règles détaillées et exhaustives.

Le traité conclu avec l'Italie se subdivise comme indiqué en une «convention» proprement dite, comprenant une annexe sur la procédure d'arbitrage, et un règlement. La convention présente les principales prescriptions et régit les relations essentielles entre les deux Etats. Le règlement réunit les prescriptions nautiques et techniques.

De par sa nature, le règlement fait partie intégrante de la convention, bien que cela ne soit pas mentionné expressément, contrairement à la formulation de l'article premier, chiffre 1, de l'accord avec la France où il est question du règlement de navigation y relatif. L'intégration du règlement à la convention résulte notamment du fait que le règlement ne comprend pas de clauses sur la mise en vigueur et la dénonciation.

Alors que les futures modifications de la convention et de l'annexe doivent être soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale en vertu de l'article 85, chiffre 5, de la constitution, le Conseil fédéral peut convenir, de sa propre compétence, des éventuelles modifications du règlement. Cette répartition des compétences correspond à celle qui figure dans l'accord conclu avec la France. L'article premier, chiffre 2, de cet accord attribue au Conseil fédéral la compétence nécessaire, étant donné que les gouvernements peuvent, par un échange de notes, procéder aux modifications qui s'avèrent indispensables pour le règlement. Cette autorisation se trouve implicitement à l'article 18, 3<sup>e</sup> alinéa, lettre b, selon lequel il appartient à la commission d'élaborer et de soumettre aux gouvernements les modifications et inclusions au règlement (cf. à ce propos l'art. 12, ch. 3, let. b, de l'accord conclu avec la France, qui fait état des propositions de modifications destinées aux Etats contractants, de sorte qu'une norme claire en matière d'habilitation était inévitable en l'occurrence).

## **22      Commentaire des divers articles de la convention**

Le principe de la liberté de navigation (art. 1<sup>er</sup>) et celui de la haute surveillance exercée par les Etats contractants sur la navigation dans leurs propres eaux territoriales (art. 2) sont repris de l'ancienne convention.

La protection de l'environnement fait désormais l'objet d'une réglementation à l'article 3. Ce dernier est le fruit de longues négociations. En réponse aux souhaits exprimés par la Suisse, on est arrivé à une solution permettant à l'un des Etats contractants de prendre à certaines conditions des mesures pour ses propres eaux territoriales et ses propres bateaux, même si ces mesures vont au-delà de la convention. On a notamment pensé à l'introduction de prescriptions sur les gaz d'échappement. En règle générale, les mesures de protection de l'environnement seront toutefois discutées préalablement au sein d'une commission mixte. Elles seront édictées d'un commun accord par les deux gouvernements.

Comme dans l'accord sur le lac Léman, on renonce à uniformiser les prescriptions sur la construction et l'équipement des bateaux, ainsi que sur l'équipage, parce que les réglementations actuelles des Etats contractants sont suffisantes (art. 4, 2<sup>e</sup> al.). La convention dispose simplement que les marques d'identification et les documents doivent être valables sur tout le lac; elle régleme la compétence relative aux bateaux et à leurs conducteurs (art. 4, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> al.). L'assurance responsabilité civile est traitée à l'article 5. Le terme de «dommages» englobe les dommages causés aux personnes et aux choses. L'obligation de détenir un permis de conduire est mieux réglée que dans l'accord sur le lac Léman. On a réussi à faire appliquer les prescriptions générales émises par la Suisse (art. 6).

Comme la navigation est régie dans le règlement, la convention ne contient que quelques dispositions pour les cas particuliers réservés à la législation nationale. La législation suisse sur le service de ligne régulier est notamment réservée (l'art. 7 est pratiquement identique à celui de l'accord sur le lac Léman).

Les articles 8 à 11 contiennent quelques principes sur le service de ligne régulier. L'article 9 régit la répartition, importante, des droits de transport: à l'instar de ce qui s'est fait jusqu'ici sans traité international, la navigation de ligne sur le lac Majeur sera confiée à une société italienne, le service régulier sur le lac de Lugano étant exploité par une société suisse.

Les questions intéressant la douane et les bateaux de police sont régies de manière plus approfondie que dans l'accord sur le lac Léman (art. 15 à 17). La situation complexe prévalant sur le lac de Lugano exige que des règles précises soient édictées dans une convention internationale.

L'article 18 prévoit l'institution d'une commission mixte consultative. Celle-ci comprendra tout au plus dix membres (comme dans l'accord sur le lac Léman).

L'application de la convention et du règlement incombe aux Etats contractants qui doivent prendre les mesures administratives et pénales nécessaires (art. 19).

Comme dans l'accord sur le lac Léman, la réglementation de la procédure applicable au tribunal arbitral nécessite des dispositions circonstanciées qui dépasseraient le cadre d'une convention assez succincte. La convention s'est donc limitée à énoncer une disposition fondamentale (art. 20). Les autres règles figurent en annexe (comme dans l'accord sur le lac Léman).

La convention est dénonçable. Elle entrera en vigueur le premier jour du troisième mois suivant la communication formelle constatant l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises dans chaque Etat contractant.

## **23      Commentaire du règlement**

Le règlement est subdivisé en six chapitres et en 79 articles comprenant des prescriptions en matière de technique et de police de la navigation. La première annexe est en outre consacrée aux signaux visuels, la deuxième aux signaux sonores des bateaux. La troisième est axée sur les marques d'identification et la quatrième sur les documents de navigation. La cinquième précise la méthode à utiliser pour mesurer les émissions sonores.

Le Code Européen des Voies de Navigation Intérieure (CEVNI), élaboré au sein de la Commission économique européenne des Nations Unies, a servi de base. Ce document est aussi appliqué pour l'ordonnance sur la navigation intérieure et pour les accords sur le lac de Constance et le lac Léman. Cette démarche permet ainsi de disposer d'un régime juridique uniforme pour les eaux territoriales de notre pays.

### **3 Conséquences**

#### **31 Conséquences financières et incidences sur l'effectif du personnel**

Ni la Confédération ni le canton du Tessin ne devront supporter des coûts supplémentaires importants. Seules les deux séances annuelles, au maximum, de la commission mixte consultative entraîneront quelques frais.

Il n'y aura pas de répercussions sur l'effectif du personnel (ni pour la Confédération, ni pour le canton du Tessin).

#### **32 Autres conséquences**

La création d'une commission mixte consultative, nouvel organe italo-suisse, constitue un fait positif dans l'optique de la politique régionale. Les contacts qu'elle entraînera amélioreront encore le déroulement de cette politique.

### **4 Planification de la législation**

Nous avons annoncé le projet dans le rapport sur la planification de la législation pour les années 1992 à 1997.

### **5 Relation avec le droit européen**

L'accord en question s'avère, dans l'ensemble, compatible avec le droit de la CE. Selon la jurisprudence de la Cour de justice de la Communauté, les règles générales du traité instituant la CEE sont applicables au domaine régi par l'accord. Sous l'angle de la non-discrimination à raison de la nationalité (art. 7 CEE) et de la liberté d'établissement (art. 52 CEE), l'article 9 de l'accord est susceptible de poser quelques problèmes. En effet, aucun Etat-membre ne peut refuser l'établissement d'une entreprise d'un autre Etat-membre pour l'exercice d'une activité sur son territoire en raison de sa nationalité. L'article 52 CEE implique que les ressortissants d'un Etat-membre puissent créer ou transférer leurs entreprises de transport dans n'importe quel Etat-membre dans les mêmes conditions que les ressortissants de ce pays. L'article 9 de l'accord est donc compatible avec le droit communautaire uniquement s'il garantit effectivement à tous les ressortissants de la Communauté l'égalité d'accès à l'activité de transport. Enfin, relevons à cet égard que l'Italie, membre de la CE, a signé la convention, y compris l'article 9, sans émettre de réserves concernant cette disposition.

## **6 Bases légales**

### **61 Constitutionnalité**

La convention est conclue conformément à l'article 8 de la constitution. L'Assemblée fédérale est compétente pour l'approuver en vertu de l'article 85, chiffre 5, de la constitution.

### **62 Forme juridique**

Comme la convention peut être dénoncée à tout moment et qu'elle ne prévoit ni l'adhésion à une organisation internationale ni l'uniformisation multilatérale du droit, l'arrêté fédéral n'est pas soumis au référendum facultatif en vertu de l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, de la constitution.

35811

**Arrêté fédéral  
approuvant la Convention entre la Suisse  
et l'Italie concernant la navigation  
sur le lac Majeur et le lac de Lugano**

*Projet*

du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu l'article 8 de la constitution;  
vu le message du Conseil fédéral du 3 février 1993<sup>1)</sup>,  
*arrête:*

**Article premier**

<sup>1</sup> La Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano, signée le 2 décembre 1992, est approuvée, ainsi que le règlement qui lui est annexé.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier la convention.

**Art. 2**

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux.

35811

<sup>1)</sup> FF 1993 II 732

# Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano

Traduction<sup>1)</sup>

*Le Conseil fédéral suisse*

*et*

*le Gouvernement de la République italienne,*

ci-après désignés Etats contractants

désirant adapter la réglementation de la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano aux nouvelles exigences et à l'évolution du trafic et de la technique, sont convenus de ce qui suit:

## **Chapitre I: Dispositions générales**

### **Article 1 Principes**

<sup>1</sup> La navigation sur les lacs Majeur et de Lugano est libre, sous réserve de l'observation des dispositions contenues dans la présente Convention et le Règlement annexe.

<sup>2</sup> Sur les eaux des deux lacs, il n'est pas obligatoire d'arborer le drapeau national.

### **Article 2 Surveillance**

Les Etats contractants exercent la haute surveillance en matière de navigation sur les eaux situées à l'intérieur de leurs propres frontières politiques, et veillent au respect des dispositions de la présente Convention et du Règlement, en particulier celles concernant la sécurité de la navigation.

### **Article 3 Protection de l'environnement**

<sup>1</sup> Sous réserve des conventions actuelles ou futures en matière de protection de l'environnement, les Gouvernements des Etats contractants peuvent adopter les mesures propres à sauvegarder l'environnement dans le domaine des activités liées d'une certaine façon à la navigation, compte tenu des exigences de la navigation.

<sup>2</sup> D'éventuelles mesures particulières en la matière feront l'objet de décisions à adopter d'un commun accord par les Gouvernements des Etats contractants, après avoir entendu la Commission mixte.

<sup>3</sup> Dans les limites des eaux situées sur leur propre territoire, et en ce qui concerne leurs propres bateaux, les Etats contractants pourront adopter des mesures qui dérogent au Règlement, au cas où les conditions locales l'exigent, et dans l'intérêt de la protection de l'environnement. Ces mesures seront communiquées à temps à la Commission mixte.

<sup>1)</sup> Traduction du texte original italien.

## Chapitre II: Dispositions concernant les bateaux

### Article 4 Documents et marques d'identification

<sup>1</sup> Au sens de la présente convention, on entend par bateaux les véhicules aquatiques, les engins flottants et objets analogues, tels que les définit en détail le Règlement, à l'exclusion des moyens militaires.

<sup>2</sup> Les constructions, équipements, équipages et tout ce qui concerne les inspections, visites et certificats permettant de s'assurer de la fiabilité technique, des conditions de sécurité et de leur respect en tout temps, devront être conformes aux prescriptions du Règlement et des normes nationales en vigueur au lieu d'inscription du bateau ou, à défaut, à celui de son stationnement habituel.

<sup>3</sup> Pour naviguer sur les deux lacs, les bateaux de longueur hors tout supérieure à 2,50 m seront munis des documents et marques d'identification prévus par les règles en vigueur dans leur Etat d'appartenance.

Au cas où, pour les bateaux cités plus haut, ces documents ou marques d'identification ne sont pas prévus par la législation nationale, il leur faudra se munir, quand ils naviguent dans les eaux suisses du lac Majeur et du lac de Lugano, des marques d'identification spécifiques fixées par le Règlement et du document relatif.

Font exception les bateaux mentionnés dans le Règlement.

<sup>4</sup> Les documents et marques d'identification délivrés par chacun des Etats contractants sont valides sans restriction sur les deux lacs.

<sup>5</sup> Pour les bateaux qui ne stationnent habituellement ni en Suisse ni en Italie, l'Etat compétent en la matière est celui du lieu où ils ont été mis à l'eau.

<sup>6</sup> Lorsque le bateau passe du lieu de stationnement habituel situé sur le territoire d'un des Etats contractants à celui de l'autre, de nouveaux documents et marques d'identification sont nécessaires; ils seront délivrés par les autorités compétentes de l'Etat respectif selon sa législation nationale.

### Article 5 Assurances

<sup>1</sup> Dans le cas des bateaux à moteur, la remise des documents et marques d'identification mentionnée au paragraphe 3, second alinéa, de l'article précédent est subordonnée à la conclusion d'une assurance-responsabilité civile qui couvre les dommages pouvant résulter de l'emploi du bateau et du remorquage éventuel d'équipements sportifs.

<sup>2</sup> Dans tous les autres cas, on applique la législation en vigueur dans l'Etat d'appartenance.

<sup>3</sup> Les Etats contractants s'engagent à reconnaître réciproquement les certificats délivrés par les compagnies d'assurance autorisées à exercer cette branche d'activité selon leur législation nationale.

### **Chapitre III: Dispositions concernant les conducteurs**

#### **Article 6**

<sup>1</sup> En matière d'habilitation, le conducteur et les membres de l'équipage, pour autant que prévu, sont soumis aux dispositions de la législation nationale de l'Etat contractant sur le territoire duquel ils sont domiciliés. En l'absence d'un tel domicile, la compétence échoit à l'Etat contractant sur le territoire duquel le bateau est immatriculé ou sur lequel il stationne habituellement.

<sup>2</sup> Pour pouvoir naviguer dans les eaux autres que celle du pays d'appartenance, le permis de conduire un bateau est nécessaire si:

- a. la puissance de propulsion est supérieure à 8 kW;
- b. la voilure totale dépasse 15 m<sup>2</sup>.

<sup>3</sup> Le conducteur d'un bateau motorisé doit avoir au moins 14 ans pour les moteurs d'une puissance inférieure à 6 kW, et 18 ans pour les puissances supérieures, à moins que ne soit prescrit un âge supérieur à ces derniers dans les cas prévus par le Règlement.

<sup>4</sup> Les permis de conduire sont valides sans restriction sur les deux lacs, à moins qu'il ne s'agisse de permis délivrés au personnel de bateaux destinés aux transports professionnel et public de personnes; dans ce cas, ces derniers ne sont valides que sur le lac pour lequel ils ont été délivrés.

<sup>5</sup> L'octroi, le renouvellement ou le retrait du permis sont fixés dans le Règlement.

<sup>6</sup> Le renouvellement, la modification ou le retrait du permis sont de la compétence de l'Etat contractant qui a délivré le document.

<sup>7</sup> Lorsqu'un conducteur change de domicile en s'établissant sur le territoire de l'autre Etat, il doit veiller à remplacer son permis de conduire dans un délai d'un an à partir du déménagement, sans quoi il lui faudra passer un examen.

### **Chapitre IV: Dispositions concernant la circulation**

#### **Article 7**

<sup>1</sup> La circulation des bateaux est soumise aux dispositions de la présente convention et du règlement.

Les Etats contractants peuvent établir des règles particulières pour la navigation des bateaux destinés à un service officiel.

<sup>2</sup> Les manifestations nautiques qui se déroulent sur les lacs Majeur et de Lugano, et qui touchent les eaux territoriales des deux Etats contractants, ne peuvent avoir lieu qu'à la suite d'accords entre les autorités des deux Etats, et une fois entendues les entreprises de navigation concessionnaires.

<sup>3</sup> L'emploi des installations de débarquement et de celles de stationnement est soumis à la législation de l'Etat contractant où elles se trouvent.

<sup>4</sup> Les autorités compétentes de chacun des Etats contractants peuvent restreindre ou interdire momentanément la navigation dans leurs eaux territoriales pour des raisons de sécurité ou d'ordre public. Les interdictions et les restrictions seront portées à la connaissance des intéressés par des avis ou des signalisations appropriées.

<sup>5</sup> Les restrictions permanentes à la navigation ou à l'admission de certains bateaux ou de certains moyens de propulsion ne peuvent être décidées que d'un commun accord entre les Gouvernements des Etats contractants.

<sup>6</sup> La signalisation diurne et nocturne est fixée par chaque Etat contractant selon les normes du Règlement.

<sup>7</sup> Les Gouvernements des Etats contractants se communiquent réciproquement, pour information, les règlements internes, les prescriptions et les modifications éventuelles en matière de police des ports et des rades situés sur leurs territoires respectifs.

## **Chapitre V: Dispositions particulières pour les bateaux en service régulier**

### **Article 8 Service de ligne régulier**

Est tenu pour service de ligne régulier celui qu'exercent les entreprises de navigation auxquelles les Etats contractants ont accordé une concession. Les dispositions contenues dans les actes de concession ne peuvent être en contradiction avec la présente Convention, ni avec le Règlement.

### **Article 9 Droit de transport**

<sup>1</sup> Le droit de transport exclusif de personnes par des services de ligne réguliers sur le lac Majeur et celui de Lugano est réglé comme il suit:

#### <sup>2</sup> Lac Majeur

Sur les bassins tant italien que suisse, l'exercice du service public de navigation de ligne est assuré par une entreprise italienne au bénéfice d'un acte de concession italien, entreprise à laquelle la Suisse s'engage à accorder une concession pour son propre bassin.

#### <sup>3</sup> Lac de Lugano

Sur les bassins tant suisse qu'italien, l'exercice du service public de navigation de ligne est assuré par une entreprise suisse au bénéfice d'un acte de concession suisse, entreprise à laquelle l'Italie s'engage à accorder une concession pour son propre bassin.

<sup>4</sup> Sont également considérés services publics de ligne ceux effectués par l'entreprise concessionnaire, avec ses propres bateaux, en dehors de l'horaire et des trajets habituels.

### **Article 10** Concession

Les actes de concession respectifs des Etats contractants fixent les dispositions auxquelles est soumis le service de ligne régulier. La concession est accordée une fois entendues les autorités compétentes de l'autre Etat contractant.

### **Article 11** Personnel navigant des entreprises concessionnaires

En matière d'autorisation, les conducteurs et membres d'équipage des bateaux de l'entreprise de navigation concessionnaire des services de ligne publics sur le lac de Lugano sont soumis à la législation suisse, ce en dérogation aux dispositions générales de l'article 6, paragraphes 1 et 7.

En revanche, pour l'entreprise concessionnaire des services publics de ligne sur le lac Majeur, la validité réciproque des autorisations est reconnue.

### **Article 12** Horaires

Dans les délais fixés par les autorités compétentes de chacun des Etats contractants, les entreprises dont les bateaux assurent un service de ligne régulier entre la Suisse et l'Italie soumettent à celles-ci leurs projets d'horaire. Les horaires approuvés par l'autorité nationale compétente, ainsi que les modifications éventuelles en cours de saison doivent être affichés à bord des bateaux et dans tous les ports et débarcadères régulièrement desservis.

### **Article 13** Transport des agents de surveillance

Les entreprises exerçant un service public de navigation sont tenues de transporter gratuitement les agents des autorités chargés de tâches de surveillance, lorsqu'ils se déplacent dans l'exercice de leurs fonctions.

## **Chapitre VI:**

### **Dispositions particulières concernant la navigation soumise à autorisation et le service de navette selon le besoin**

#### **Article 14** Navigation soumise à autorisation et services de navette selon le besoin

<sup>1</sup> Les services de ligne non réguliers de transport de personnes, désignés comme services soumis à autorisation ou permis, ou encore de navette selon le besoin, sont réglés par les autorités compétentes des eaux territoriales touchées, selon la législation nationale.

<sup>2</sup> En règle générale, les bateaux effectuant les services mentionnés ci-dessus ne peuvent exercer leur service que dans les limites des eaux territoriales de l'Etat qui leur en a accordé l'autorisation.

Cette autorisation peut être accordée pour autant que le transport réponde à une nécessité effective et qu'on se sera assuré auparavant que les entreprises publiques de navigation n'en subissent pas une concurrence notable.

<sup>3</sup> Une annotation supplémentaire, inscrite sur l'autorisation, est nécessaire pour effectuer des courses dans les eaux territoriales de l'autre Etat. Elle est apposée par l'autorité compétente, avec l'accord préalable de celle de l'autre Etat.

#### **Article 15 Contrôles et transport des agents de surveillance**

Les fonctionnaires de l'autorité de surveillance doivent être informés de toutes les questions concernant le service; ils ont le libre accès aux bateaux et le droit de transport gratuit.

### **Chapitre VII: Dispositions relatives aux contrôles douaniers**

#### **Article 16**

<sup>1</sup> Les Etats contractants veillent à ce que les services de douane et de police se déroulent de façon à permettre le fonctionnement normal des services réguliers de ligne, ainsi que l'exercice de la pêche.

<sup>2</sup> Les dispositions de la présente Convention ne préjugent pas celles prévues par des accords bilatéraux en matière de contrôles de douane et de police.

### **Chapitre VIII:**

#### **Dispositions concernant la circulation des bateaux officiels**

#### **Article 17**

<sup>1</sup> En règle générale, les bateaux qui assurent les services de douane et de police ne doivent pas dépasser la frontière politique de leur Etat respectif, sauf dans les cas d'exception prévus soit par des accords bilatéraux spécifiques, soit au point 2 ci-dessous.

<sup>2</sup> Sur le lac de Lugano, les bateaux italiens de douane et de police peuvent, si le service l'exige, franchir leur frontière politique pour passer du bassin de Porto Ceresio à celui de Porlezza, et vice versa. Toujours pour motif de service, les bateaux de douane et de police ont la possibilité de se déplacer, soit du bassin de Porto Ceresio, soit de celui de Porlezza, dans les eaux italiennes attenantes à la commune de Campione d'Italia, et vice versa.

Ces déplacements ne peuvent avoir lieu que de jour, sans qu'il y ait arrêt dans les eaux suisses, et sur communication préalable à la direction des douanes suisses de Lugano un jour au moins avant leur exécution.

Sur le lac de Lugano, et aux mêmes conditions, les agents italiens de douane et de police peuvent passer sur des bateaux privés.

<sup>3</sup> Les bateaux mentionnés au paragraphe précédent ne peuvent accoster en territoire suisse, sauf en cas de force majeure; les agents italiens de douane et de police ne peuvent de toute façon exécuter aucun acte officiel dans les eaux territoriales suisses.

## **Chapitre IX: Commission mixte consultative**

### **Article 18**

<sup>1</sup> Une Commission mixte consultative est constituée dès l'entrée en vigueur de la présente Convention.

<sup>2</sup> Chaque Partie contractante désigne les membres de sa délégation dont le nombre ne doit pas dépasser trois. La commission établit son règlement intérieur.

<sup>3</sup> La commission a principalement pour mission:

- a. de veiller à l'application de la présente Convention et du Règlement;
- b. d'élaborer et de soumettre aux Gouvernements des Etats contractants les modifications et inclusions au Règlement;
- c. de faciliter les rapports entre les autorités des Etats contractants chargées de l'exécution des prescriptions prévues dans la présente Convention et le Règlement;
- d. de résoudre les difficultés éventuelles découlant de l'application de la présente Convention et du Règlement en formulant des propositions aux Gouvernements des Etats contractants;
- e. d'entretenir les rapports avec les autres organes administratifs et privés qui traitent aussi de questions concernant la navigation.

## **Chapitre X: Exécution de la Convention et du Règlement**

### **Article 19**

<sup>1</sup> Chacune des Parties contractantes prend les mesures nécessaires pour l'exécution sur son territoire des dispositions de la présente Convention et du Règlement.

<sup>2</sup> Les autorités compétentes des Etats contractants peuvent avoir des rapports bilatéraux directs sur les questions qui concernent l'application de la présente Convention et du Règlement.

<sup>3</sup> En cas d'infraction aux dispositions de la présente Convention et du Règlement, chacun des Etats contractants applique – sous réserve des dispositions énoncées à l'article 6, paragraphe 6 – les sanctions pénales et les mesures administratives prévues par sa législation et sa réglementation.

## Chapitre XI: Clause d'arbitrage

### Article 20

Les différends entre les Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui n'auront pu être réglés par la Commission mixte consultative seront soumis, si les Etats contractants n'en disposent pas autrement, et à la requête de l'un d'entre eux, à un tribunal arbitral. La composition, les fonctions et règles de procédure de ce tribunal sont fixées dans une annexe à la présente Convention.

## Chapitre XII: Dispositions finales

### Article 21 Entrée en vigueur

<sup>1</sup> La présente Convention et le Règlement entrent en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit la communication formelle et réciproque de la réalisation des procédures constitutionnelles requises par chacun des Etats contractants.

<sup>2</sup> Chaque Etat contractant peut dénoncer la présente Convention à tout moment; celle-ci restera néanmoins en vigueur une année encore à partir de la date de dénonciation.

<sup>3</sup> La présente Convention abroge la Convention du 22 octobre 1922 entre la Suisse et l'Italie concernant la navigation sur le lac Majeur et sur le lac de Lugano.

Fait sur le lac Majeur, le 2 décembre 1992, en deux exemplaires originaux en langue italienne.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
Adolf Ogi

Pour le Gouvernement  
de la République italienne:  
Giancarlo Tesini

## **Annexe concernant l'arbitrage**

<sup>1</sup> La procédure d'arbitrage est réglée par les dispositions de la présente annexe.

<sup>2</sup> Le tribunal arbitral est composé de trois membres. Chacune des Parties en cause nomme un arbitre. Les deux arbitres ainsi nommés désignent d'un commun accord le troisième arbitre, qui assure la présidence du tribunal. Si, au terme d'un délai de deux mois à compter de la désignation du deuxième arbitre, le troisième n'a pas encore été désigné, le Président de la Cour internationale de justice procède à la désignation à la requête de la partie la plus diligente.

<sup>3</sup> Si, dans un délai de deux mois après la réception de la requête, l'une des deux parties en cause n'a pas procédé à la désignation qui lui incombe d'un membre du tribunal, l'autre partie peut saisir le Président de la Cour internationale de justice qui désigne le Président du tribunal arbitral dans un nouveau délai de deux mois. Dès sa désignation, le Président du tribunal arbitral demande à la partie qui n'a pas nommé d'arbitre de le faire dans un délai de deux mois. Passé ce délai, il saisit le Président de la Cour internationale de justice qui procède à cette nomination dans un nouveau délai de deux mois.

<sup>4</sup> Si, dans les cas prévus aux paragraphes précédents, le Président de la Cour internationale de justice se trouve empêché, ou qu'il est le ressortissant de l'une des parties en cause, la désignation du Président du tribunal arbitral ou la nomination de l'arbitre incombe au vice-président de la Cour ou au membre le plus ancien de la Cour qui ne se trouve pas empêché et qui n'est pas ressortissant de l'une des parties en cause.

<sup>5</sup> Les dispositions qui précèdent s'appliquent aussi au cas du remplacement d'un des arbitres désignés.

<sup>6</sup> Le tribunal arbitral décide selon les règles du Droit international et en particulier de la présente Convention.

<sup>7</sup> Les décisions du tribunal arbitral, tant sur la procédure que sur le fond, sont prises à la majorité des voix de ses membres, l'absence ou l'abstention d'un des membres désignés par les parties n'empêchant pas le tribunal de statuer. En cas de partage égal des voix, le Président tranche. Les décisions du tribunal lient les parties. Celles-ci supportent les frais de l'arbitre qu'elles ont désigné et se partagent à part égale ceux du Président. Le tribunal arbitral fixe lui-même sa procédure de jugement.

# Règlement international pour la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano

---

Les dispositions réglementaires édictées en application de l'article premier de la convention entre la Suisse et l'Italie concernant la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano du 2 décembre 1992 sont les suivantes:

## 1 Dispositions générales et définitions

### Art. 1

Dans le présent Règlement

- a. le terme «*bateau*» désigne un véhicule, une embarcation, un engin mobile ou une installation destinée au déplacement sur l'eau;
- b. le terme «*bateau à moteur*» désigne un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion;
- c. le terme «*bateau à voile*» désigne un bateau conçu pour la navigation à la voile. Un bateau à voile qui navigue à moteur, avec ou sans voile, est considéré comme un bateau à moteur au sens des prescriptions concernant la circulation;
- d. le terme «*bateau à rames*» désigne un bateau qui ne peut être mû qu'au moyen de rames. Sont assimilés aux bateaux à rames ceux mus exclusivement par un système de transmission de la force humaine, par exemple les pédalos;
- e. «*bateau en service régulier de ligne*» désigne un bateau à passagers qui circule pour une entreprise de navigation au bénéfice de concessions des deux Etats contractants;
- f. le terme «*bateau à marchandises*» désigne un bateau destiné uniquement au transport de marchandises;
- g. le terme «*bateau en stationnement*» désigne un bateau qui est directement ou indirectement à l'ancre ou amarré à la rive ou échoué;
- h. le terme «*bateau faisant route*» désigne un bateau qui n'est pas en stationnement (à l'ancre, amarré à la rive) ni échoué;
- i. le terme «*embarcation de plaisance*» désigne un bateau utilisé pour le sport et le délassement sans but lucratif;
- k. le terme «*planche à voile*» désigne un corps flottant à coque fermée sans timon, muni d'un mât articulé et d'une voile pouvant se mouvoir sur 360°;
- l. le terme «*engin flottant*» désigne un bateau pourvu d'installations permettant d'exécuter des travaux sur l'eau, tel que drague, ponton, grue;
- m. le terme «*engin flottant fixe*» désigne une construction quelconque normalement arrêtée en un lieu fixe (bains, débarcadères, hangars pour bateaux et constructions similaires);

- n. le terme «*nuit*» désigne la période comprise entre le coucher et le lever du soleil;
- o. le terme «*jour*» désigne la période comprise entre le lever et le coucher du soleil;
- p. le terme «*feu scintillant*» désigne un feu rythmé à 40 apparitions de lumière par minute au moins;
- q. le terme «*feu à éclats*» désigne un feu rythmé à 20 apparitions de lumière par minute au maximum, les durées de lumière étant nettement inférieures aux durées d'obscurité;
- r. le terme «*son bref*» désigne un son d'une durée d'environ une seconde; le terme «*son prolongé*» désigne un son d'une durée d'environ quatre secondes; l'intervalle entre deux sons successifs est d'environ une seconde;
- s. le terme «*série de sons très brefs*» désigne une série d'au moins six sons d'une durée d'environ  $\frac{1}{4}$  seconde chacun séparés par des pauses de même durée;
- t. le terme «*zone riveraine intérieure*» désigne le plan d'eau s'étendant jusqu'à 150 m de la rive;
- u. le terme «*zone riveraine extérieure*» désigne le plan d'eau s'étendant au-delà de la zone riveraine intérieure jusqu'à une distance de 300 m.

## **2 Dispositions concernant la circulation**

### **21 Généralités**

#### **Art. 2 Conducteur**

<sup>1</sup> En cours de route, un conducteur ayant l'aptitude nécessaire ou la capacité prescrite doit se trouver sur tout bateau. Un responsable doit être à bord de tout engin flottant en service.

<sup>2</sup> Est réputé conducteur celui qui exerce l'autorité à bord.

<sup>3</sup> Quiconque n'est pas en mesure, par suite de maladie, d'infirmité physique ou mentale, d'abus de boissons alcooliques ou pour d'autres raisons, de conduire avec sûreté un bateau doit s'en abstenir.

#### **Art. 3 Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord**

<sup>1</sup> Les membres de l'équipage doivent exécuter les ordres que leur donne le conducteur dans les limites de son devoir et contribuer à l'observation du présent règlement.

<sup>2</sup> Toute personne se trouvant à bord est tenue de se conformer aux ordres qui lui sont donnés par le conducteur dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et de l'ordre à bord.

**Art. 4** Devoir général de vigilance

<sup>1</sup> Même en l'absence de prescriptions particulières dans le présent règlement, le conducteur doit prendre toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et les règles de la pratique courante, en vue d'éviter:

- a. de mettre en danger et d'incommoder des personnes;
- b. de causer des dommages aux autres bateaux, à la propriété d'autrui, aux rives et à la végétation le long de la rive ou aux installations de toute nature se trouvant dans l'eau ou sur les rives;
- c. de créer des obstacles à la navigation ou à la pêche;
- d. de polluer l'eau ou d'altérer ses propriétés.

<sup>2</sup> Le conducteur doit s'assurer que la navigation est possible sans danger et adapter sa route aux conditions locales.

**Art. 5** Conduite en cas de circonstances particulières

Pour éviter un danger imminent, le conducteur prend les mesures nécessaires, même s'il est ainsi contraint de s'écarter du présent règlement.

**Art. 6** Capacité de charge: nombre de personnes ou charge

<sup>1</sup> La charge ou le nombre de personnes mentionnés dans le permis de navigation ne doivent pas être dépassés. S'il y a des marques d'enfoncement ou de franc-bord, le bateau ne doit pas être chargé de manière à s'enfoncer, en position arrêtée, au-delà de la limite inférieure de ces marques.

<sup>2</sup> La charge doit être disposée de manière à ne pas mettre en danger la sécurité du bateau ni à gêner la visibilité nécessaire à la conduite.

<sup>3</sup> Lorsque la place le permet, trois enfants de moins de 12 ans peuvent être comptés pour deux adultes sur les embarcations de plaisance; un adulte et deux enfants de moins de 12 ans peuvent embarquer sur un bateau d'une capacité de charge de deux personnes.

<sup>4</sup> Si le nombre de personnes ou la charge admissible n'ont pas été fixés, le bateau doit être chargé de manière que la sécurité ne soit pas compromise.

<sup>5</sup> Si la détermination de la capacité de charge des bateaux à passagers est prévue pour l'établissement des permis de navigation, les autorités compétentes appliqueront les règles de la législation nationale de leur propre Etat.

<sup>6</sup> Sur les bateaux utilisés pour le transport public de personnes soit en service régulier de ligne soit pour le louage, la capacité de charge assignée par l'autorité compétente sera indiquée sur une plaquette bien visible.

**Art. 7** Documents de bord

Si un permis de navigation est exigé pour un bateau ou si un document analogue est nécessaire, ces documents doivent se trouver à bord et être présentés à toute réquisition de l'autorité compétente.

**Art. 8** Protection des signaux de la voie navigable

Il est interdit de s'amarrer aux signaux de la voie navigable, de les endommager et de les rendre impropres à leur destination et à leur fonction.

Lorsqu'un bateau a déplacé ou endommagé un signal ou une installation de signalisation de la voie navigable, le conducteur doit en aviser sans délai la police.

En principe, les conducteurs ont la même obligation lorsqu'ils constatent des dégâts éventuels aux signaux et installations de signalisation de la voie navigable.

**Art. 9** Dommages causés aux constructions

Si un bateau a endommagé une construction (pont, môle, etc.), le conducteur doit en aviser sans délai la police.

**Art. 10** Protection des eaux

<sup>1</sup> Il est interdit de se comporter de manière à provoquer ou constituer un danger de pollution des eaux.

<sup>2</sup> Est considérée comme pollution toute modification de la qualité physique ou chimique de l'eau qui peut, sûrement ou vraisemblablement, porter atteinte aux organismes vivant dans l'eau ou créer des désavantages pour l'usage de l'eau. Sont réputées substances polluantes les combustibles, les carburants et les lubrifiants.

<sup>3</sup> Si un bateau risque de polluer l'eau, le conducteur doit prendre toute mesure pour réduire ou écarter le danger ou la pollution et en tout cas aviser sans délai la police ou l'autorité compétente.

<sup>4</sup> Le conducteur qui constate la présence dans l'eau d'une quantité substantielle de carburant, de lubrifiant ou d'autres substances susceptibles de provoquer une pollution doit aviser la police ou l'autorité compétente.

**Art. 11** Protection contre les émissions nocives

Les émissions de bruit, de fumée, de gaz d'échappement et d'odeurs doivent être tenues dans les limites compatibles avec le fonctionnement normal du bateau, utilisé selon les règles.

**Art. 12** Sauvetage et assistance

<sup>1</sup> En cas d'accident, le conducteur prend toute mesure nécessaire pour la protection ou le sauvetage des personnes se trouvant à bord.

<sup>2</sup> Après un accident de navigation, toute personne impliquée doit se tenir à disposition afin que puissent être établies son identité, les caractéristiques de son bateau et la nature de sa participation à l'accident. Est considérée comme impliquée dans un accident de navigation toute personne dont le comportement peut avoir contribué à l'accident.

<sup>3</sup> Le conducteur est tenu de prêter assistance immédiate aux personnes ou bateau en danger, dans la mesure compatible avec la sécurité de son propre bateau. Au besoin, il demande l'aide de tiers.

<sup>4</sup> S'il y a des blessés, des morts ou des disparus, la police doit être avisée sans délai.

<sup>5</sup> En cas de dommages matériels en absence du lésé, l'auteur du dommage avise dès que possible le lésé.

### **Art. 13 Bateaux échoués ou coulés**

Lorsqu'un bateau est échoué ou coulé et qu'il en résulte un danger pour la sécurité de la navigation, son conducteur doit montrer les signaux prévus aux articles 29 et 31 et prendre immédiatement les mesures propres à éviter le danger. S'il n'est pas possible de le faire, la police doit être avisée sans délai.

### **Art. 14 Dégagement des obstacles dans la voie navigable**

Les autorités compétentes peuvent faire enlever, aux frais du propriétaire, du détenteur ou des personnes ayant provoqué l'obstacle, des bateaux échoués ou coulés ainsi que d'autres objets qui mettent en danger ou entravent la navigation, lorsque les personnes impliquées ne les éliminent pas dans le délai adéquat qui leur a été imparti. L'autorité compétente ne doit pas fixer de délai en cas de danger imminent.

### **Art. 15 Ordres particuliers des autorités**

<sup>1</sup> Les conducteurs de bateaux ainsi que les surveillants d'engins flottants fixes doivent se conformer aux ordres particuliers des autorités compétentes, en vue de respecter la sécurité du trafic et d'éviter des difficultés de navigation.

<sup>2</sup> Les conducteurs de bateaux ainsi que les surveillants d'engins flottants fixes doivent également se conformer aux prescriptions de caractère temporaire émises dans des cas spéciaux, tels que manifestations nautiques, travaux sur l'eau ou sur les rives, ainsi qu'en cas de hautes ou basses eaux.

### **Art. 16 Contrôle**

Lors des opérations de contrôle, les conducteurs ainsi que les surveillants d'engins flottants fixes doivent prêter l'appui nécessaire aux autorités de surveillance compétentes.

## **22 Signes distinctifs et marques d'enfoncement des bateaux**

### **Art. 17 Signes distinctifs des bateaux**

<sup>1</sup> Sans préjudice des cas prévus à l'article 4 de la convention et des dérogations du 5<sup>e</sup> alinéa du présent article, tout bateau doit être pourvu des signes distinctifs attribués par l'autorité compétente.

<sup>2</sup> Les signes distinctifs doivent être appliqués sur chaque bord du bateau, à un endroit bien visible, en caractères latins et chiffres arabes lisibles et indélébiles.

<sup>3</sup> Les caractères et les chiffres doivent avoir au moins 8 cm de haut pour les bateaux d'une longueur ne dépassant pas 15 m, au moins 20 cm pour les autres bateaux. La largeur et l'épaisseur des traits seront adaptées à la hauteur. Les caractères et chiffres doivent être clairs sur fond foncé ou foncés sur fond clair.

<sup>4</sup> L'autorité compétente peut prescrire l'utilisation de plaques de contrôle.

<sup>5</sup> Ne sont pas soumis à l'obligation de porter des signes distinctifs:

- a. les bateaux des entreprises de navigation au bénéfice de concessions pour services réguliers de ligne;
- b. les bateaux dont la longueur est inférieure à 2,5 m;
- c. les canoës, kayaks et autres bateaux semblables sans moteur ainsi que les planches à voile;
- d. les bateaux de compétition à l'aviron.

Les bateaux visés à la lettre a doivent être distingués par leur nom ou les initiales de l'entreprise, suivies de chiffres; les bateaux visés aux lettres b, c et d doivent porter, à un endroit bien visible, une plaquette ou un objet similaire avec les indications concernant le propriétaire ou le détenteur.

#### **Art. 18** Marques de construction

<sup>1</sup> A un endroit bien visible, facilement accessible et ineffaçable doivent être apposés:

- a. Sur la coque: – la marque ou le nom du constructeur et le type;
- b. Sur le moteur: – la marque ou le nom du constructeur et le type, – le numéro de construction.

<sup>2</sup> Ces indications peuvent être frappées sur une plaquette, fixées par soudure, rivetage ou tout autre moyen équivalent.

#### **Art. 19** Marques d'enfoncement maximal

<sup>1</sup> Les bateaux à passagers et les engins flottants doivent porter sur chaque côté des marques d'enfoncement maximal, apposées au milieu de la longueur desdits bateaux. Les bateaux à marchandises doivent porter sur chaque côté des marques d'enfoncement maximal apposées respectivement à une distance de la proue et de la poupe correspondant à environ un sixième de leur longueur.

<sup>2</sup> Les marques d'enfoncement doivent avoir une longueur de 30 cm et une hauteur de 4 cm. Elles seront apposées de manière ineffaçable en couleur claire sur fond foncé ou en couleur foncée sur fond clair, de manière que leur arête inférieure corresponde au plus grand enfoncement.

## 23 Signalisation des bateaux

### Art. 20 Généralités

Les bateaux portent, de nuit les feux, de jour les panneaux, pavillons et ballons prescrits. Les signaux sont reproduits à l'annexe 1.

### Art. 21 Feux

<sup>1</sup> Les feux prescrits seront placés de manière à être bien visibles. Sauf disposition contraire, ils doivent être visibles sur tout l'horizon et émettre une lumière uniforme et continue.

<sup>2</sup> Par nuit sombre et air limpide, la portée sera d'au moins:

Genre du feu	Blanc ou jaune	Rouge ou vert
puissant	6 km	
clair	4 km	3 km
ordinaire	2 km	1,5 km

Portée minimale en km	Intensité en candelas
6	38
4	10
3	4,1
2	1,4
1,5	0,7

### Art. 22 Panneaux, pavillons et ballons

<sup>1</sup> Les panneaux, pavillons et ballons prescrits sont placés de manière à être bien visibles. Leurs couleurs doivent être aisément reconnaissables. Le côté le plus court des bateaux et pavillons aura une longueur d'au moins 60 cm. Les ballons des panneaux en service régulier de ligne d'une longueur de plus de 15 m doivent avoir un diamètre d'au moins 60 cm et de 30 cm pour les autres bateaux.

<sup>2</sup> Les ballons peuvent être remplacés par des dispositifs équivalents excluant toute confusion.

### Art. 23 Signaux visuels interdits

<sup>1</sup> Il est interdit de porter des signaux visuels autres que ceux qui sont prévus ou de les utiliser dans des conditions autres que celles prescrites ou admises.

<sup>2</sup> Par dérogation à ce qui précède, l'usage d'autres feux et signaux peut être admis pour la communication entre bateaux en service régulier de ligne ou entre ces bateaux et la terre, à condition qu'ils ne prêtent pas à confusion avec les feux et signaux mentionnés au présent règlement.

<sup>3</sup> Il est interdit de faire usage de pavillons susceptibles de gêner la visibilité ou de compliquer l'identification des signaux prévus par le présent règlement.

#### **Art. 24 Feux de secours**

<sup>1</sup> Lorsque des feux prescrits par le présent règlement cessent de fonctionner, ils doivent être remplacés sans délai par des feux de secours ayant des caractéristiques aussi voisines que possible de celles des feux prescrits.

<sup>2</sup> Si les feux de secours ne peuvent être mis en service immédiatement et que la sécurité l'exige, un feu ordinaire blanc visible sur tout l'horizon sera mis en place.

#### **Art. 25 Lumières et projecteurs**

Il est interdit de faire usage de lumières et de projecteurs

- a. qui peuvent être confondus avec les feux prévus;
- b. qui produisent un éblouissement et mettent en danger ou gênent la navigation.

#### **Art. 26 Signalisation de nuit des bateaux à moteur faisant route**

<sup>1</sup> Les bateaux à moteur doivent porter:

- a. un feu de mât ou un feu de proue constitué par un feu puissant blanc, visible seulement sur un arc d'horizon de 225°, disposé de manière à projeter sa lumière sur 112° 30' de chaque côté du bateau (c'est-à-dire de la proue jusqu'à 22° 30' sur l'arrière du travers de chaque bord) et placé sur le plan longitudinal dans la moitié avant du bateau, à une hauteur de 3 m au moins au-dessus du plan du plus grand enfoncement;
- b. deux feux de côté constitués, à tribord par un feu clair vert, à bâbord par un feu clair rouge. Chacun de ces feux doit être visible seulement sur un arc d'horizon de 112° 30', c'est-à-dire de la proue jusqu'à 22° 30' sur l'arrière du travers. Ces feux doivent être placés à la même hauteur et sur la même perpendiculaire au plan longitudinal du bateau. En outre, ils doivent être placés 1 m plus bas au moins que le feu blanc de mât ou de proue visé à la lettre a; lorsque leur emplacement l'exige, les feux vert et rouge doivent être masqués vers l'intérieur du bateau de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord, ni le feu rouge de tribord;
- c. un feu de poupe, constitué par un feu ordinaire blanc visible seulement sur un arc d'horizon de 135° placé dans le plan longitudinal de telle sorte qu'il projette sa lumière sur 67° 30' à tribord et sur 67° 30' à bâbord. Si cela n'est pas possible à cause de l'aménagement particulier du port, le feu peut être placé en dehors de ce plan.

<sup>2</sup> Sur les embarcations à propulsion mécanique d'une longueur inférieure à 15 m sont aussi autorisés:

- a. les feux clairs au lieu de feux puissants;
- b. un feu blanc visible de tous les côtés, placé dans l'axe longitudinal de l'embarcation, au lieu des feux de mât et de poupe;

- c. la distance entre l'intersection de la ligne des feux et l'axe de l'embarcation doit être au moins de 0,5 m;
- d. en outre, si la puissance propulsive est inférieure à 6 kW, les embarcations peuvent porter un seul feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés.

**Art. 27** Signalisation de nuit des bateaux non motorisés faisant route

<sup>1</sup> En cours de route, les bateaux à voile et à rames naviguant isolément et tout bateau remorqué doivent montrer un feu ordinaire blanc.

<sup>2</sup> Au lieu du seul feu ordinaire blanc, les bateaux à voile peuvent porter:

- les feux de côté et le feu de poupe prévus à l'article 26, 1<sup>er</sup> alinéa, lettres b et c. En outre, cette signalisation peut être complétée par deux feux superposés au sommet du mât, le feu supérieur étant rouge, l'inférieur vert;
- ou un seul feu combiné (lanterne tricolore) à la tête du mât.

**Art. 28** Bateaux en service régulier de ligne

Les bateaux en service régulier de ligne doivent porter:

- a. de nuit, outre les feux prescrits à l'article 26, 1<sup>er</sup> alinéa, un feu clair vert visible sur tout l'horizon placé autant que possible 1 m plus haut que le feu de mât ou le feu de poupe;
- b. de jour, un ballon vert.

**Art. 29** Bateaux en stationnement

<sup>1</sup> Les bateaux en stationnement, à l'exception de ceux qui sont amarrés à la rive ou sur un lieu de stationnement autorisé officiellement, portent un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon.

<sup>2</sup> Lorsque la sécurité de la navigation l'exige, les engins flottants doivent être éclairés de telle manière que leurs contours soient reconnaissables.

**Art. 30** Protection contre les remous et l'effet de suction

Les bateaux affectés à des tâches spéciales (mesures, recherches hydrologiques et actions de sauvetage) qui veulent être protégés contre les remous et l'effet de suction doivent porter, avec l'accord de l'autorité compétente:

- a. de nuit, outre les feux prescrits, un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc placé environ 1 m en dessous du premier;
- b. de jour, un pavillon dont la moitié supérieure est rouge, la moitié inférieure blanche. Ce pavillon peut être remplacé par deux pavillons superposés, le pavillon supérieur étant rouge, le pavillon inférieur blanc.

**Art. 31** Signalisation des bateaux à l'ancre

<sup>1</sup> Lorsqu'un bateau est contraint d'ancrer de manière à constituer un danger pour la navigation, il doit porter:

- a. de nuit, un feu ordinaire blanc placé 1 m au moins en dessus du feu blanc prescrit à l'article 29;
- b. de jour, deux pavillons blancs superposés.

<sup>2</sup> Lorsque la sécurité de la navigation l'exige, la position de l'ancre doit en outre être signalée de nuit par un feu blanc, de jour par un corps flottant jaune.

#### **Art. 32 Bateaux de la police et des services de secours**

<sup>1</sup> Les bateaux de la police peuvent montrer un feu scintillant bleu lorsqu'ils se trouvent en service urgent. Avec l'accord de l'autorité compétente, les bateaux des sapeurs pompiers, des services de lutte contre la pollution et des services de sauvetage peuvent porter ce feu bleu scintillant lorsqu'ils se trouvent en service urgent.

<sup>2</sup> Si un bateau de la police ou des services de surveillance de la frontière ou de la pêche veut entrer en communication avec un autre bateau, il doit montrer le pavillon lettre «K» du code international de signaux (pavillon dont la moitié côté hampe est jaune et l'autre moitié bleue).

#### **Art. 33 Embarcations de pêche**

<sup>1</sup> Pendant la pose et le relèvement des filets, les embarcations de pêche professionnelle doivent porter:

- a. de nuit, un feu ordinaire jaune;
- b. de jour, un ballon jaune.

<sup>2</sup> Les embarcations effectuant de jour la pêche sportive à la traîne portent un ballon blanc.

#### **Art. 34 Signalisation lors de plongée subaquatique**

<sup>1</sup> Lors de plongée subaquatique à partir de la rive, un panneau reproduisant la lettre «A» du code international de signaux (pavillon en forme de guidon à deux pointes dont la moitié côté hampe est blanche et l'autre moitié bleue) doit être placé.

<sup>2</sup> Lors de plongée subaquatique au large, le signal visé au 1<sup>er</sup> alinéa doit être visible de tous les côtés; de nuit et par temps bouché, le signal visé doit être éclairé de manière bien visible.

## **24 Signaux sonores des bateaux**

#### **Art. 35 Généralités**

<sup>1</sup> En cas de besoin, tout bateau doit pouvoir émettre les signaux sonores prévus dans le présent règlement.

<sup>2</sup> Les signaux sonores prescrits et ceux admis et dont la signification est résumée à l'annexe 2 doivent être émis:

- a. sur les bateaux motorisés, excepté les embarcations de plaisance, au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement ou électriquement;
- b. sur les autres bateaux, au moyen d'un klaxon ou d'une corne appropriée. Pour les bateaux à rames et les bateaux à voile jusqu'à 15 m<sup>2</sup> de surface vélique, un sifflet suffit.

<sup>3</sup> Pour garantir l'audibilité des signaux sonores, les avertisseurs sonores doivent être placés suffisamment haut de manière que le son puisse se propager vers l'avant et autant que possible vers l'arrière.

#### **Art. 36 Usage des signaux sonores**

<sup>1</sup> Les signaux sonores doivent être émis en sons d'intensité constante.

<sup>2</sup> La volée de cloche a une durée d'environ quatre secondes. Elle peut être remplacée par des coups frappés sur un objet métallique.

<sup>3</sup> Les bateaux de la police et ceux d'autres services autorisés en intervention urgente peuvent faire usage d'un avertisseur à deux sons alternés ou d'une sirène.

<sup>4</sup> Il est interdit d'émettre des signaux sonores autres que ceux qui sont prévus ou de les utiliser dans des conditions autres que celles prescrites ou autorisées.

## **25 Signalisation de la voie navigable**

#### **Art. 37 Généralités**

<sup>1</sup> Sans préjudice des autres dispositions du présent règlement, les conducteurs doivent obéir aux prescriptions et tenir compte des recommandations ou indications qui sont portées à leur connaissance par les signaux de la voie navigable ou ceux qui sont posés sur les rives et reproduits à l'annexe 3.

<sup>2</sup> L'autorité compétente fixe le lieu et le genre des signaux à installer.

#### **Art. 38 Signalisation de certains plans d'eau**

<sup>1</sup> Les plans d'eau interdits à toute navigation sont signalés au moyen de bouées jaunes de forme sphérique. Cette signalisation peut être complétée par des panneaux A. 1.

<sup>2</sup> Les plans d'eau interdits à certaines catégories de bateaux seulement sont signalés au moyen de bouées jaunes de forme sphérique et de panneaux indiquant la nature de l'interdiction (A. 2, A. 3 ou A. 4).

<sup>3</sup> Les plans d'eau et les corridors réservés au départ et à l'arrivée du ski nautique dans les zones riveraines sont signalés au moyen de bouées jaunes de forme sphérique et, sur la rive, au moyen de panneaux E. 5. Aux corridors, les bouées côté large ont un diamètre double de celui des autres bouées; le sommet de la bouée gauche vue du large est peint en rouge, celui de la bouée droite en vert.

<sup>4</sup> Les chenaux d'accès aux ports et aux embouchures de rivières ou canaux peuvent être signalés, vus du large, à gauche, par des bouées rouges de forme cylindrique, à

droite, par des bouées vertes de forme conique, ou encore par des signaux fixes. De nuit, la signalisation peut être constituée par des feux à éclats rouges à gauche, verts à droite.

<sup>5</sup> Les chenaux des rivières et des canaux peuvent être signalés par des panneaux A. 11 ou D. 2.

#### **Art. 39** Accès aux ports et aux débarcadères

<sup>1</sup> De nuit et en cas de visibilité réduite, les accès aux ports ouverts au trafic général sont signalés sur le môle de droit, vu du large, par un feu vert et sur celui de gauche, par un feu rouge. Il est permis de placer un feu de direction supplémentaire, de couleur jaune.

<sup>2</sup> Les débarcadères pour bateaux à passagers qui se trouvent en dehors des ports sont, de nuit et par temps bouché, signalés en règle générale par un ou plusieurs feux rouges. Un feu de direction jaune peut être placé en supplément.

<sup>3</sup> Après entente avec l'autorité compétente, les ports et débarcadères autres que ceux mentionnés aux 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas peuvent être signalés de la même manière.

<sup>4</sup> Les feux visés aux 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas peuvent être des feux scintillants.

#### **Art. 40** Signaux de balisage

Par brouillard et temps bouché, les signaux sonores prévus à l'annexe 2, ou des feux scintillants jaunes, peuvent être émis à partir d'installations fixes.

#### **Art. 41** Signaux d'avis de tempête

Au cas où un système d'avis de tempête serait institué, les signaux y relatifs doivent être les suivants:

- signal de prudence (feu orange scintillant à environ 40 apparitions de lumière par minute) à émettre aussi tôt que possible en cas de danger de l'arrivée plus ou moins proche de vents tempétueux;
- signal de tempête (feu orange scintillant à environ 90 apparitions de lumière par minute) à émettre en cas de danger imminent de tempête.

## **26 Règles de route et de stationnement**

#### **Art. 42** Règles générales de comportement

<sup>1</sup> Le conducteur doit régler la vitesse du bateau de manière à pouvoir, en tout temps, satisfaire aux obligations qui lui incombent dans le trafic. Il doit exécuter toute manœuvre suffisamment tôt et de sorte à ne pas créer de confusions.

<sup>2</sup> Les changements de route et de vitesse ne doivent pas créer de danger d'abordage.

**Art. 43 Règles particulières**

<sup>1</sup> Les bateaux dont la longueur est inférieure à 2,5 m ainsi que les engins de plage, les engins pneumatiques et tout genre d'autres petits engins de divertissement et de jeu ne doivent naviguer qu'à proximité de la rive et à l'intérieur d'une bande de 150 m de la rive; dans aucun cas, ils peuvent être équipés d'un moteur.

<sup>2</sup> Les canoës, kayaks et autres bateaux semblables sans moteur ainsi que les bateaux de compétition à l'aviron et les planches à voile ne sont pas soumis à cette disposition.

**Art. 44 Comportement à l'égard des bateaux des autorités de contrôle**

Tout bateau doit s'écarter de la route des bateaux qui montrent le feu bleu scintillant, visé à l'article 32, 1<sup>er</sup> alinéa, ou émettent les signaux sonores mentionnés à l'article 36, 3<sup>e</sup> alinéa. Au besoin, ils réduisent leur vitesse ou s'arrêtent.

**Art. 45 Bateaux tenus de s'écarter d'autres bateaux**

En cas de rencontre et de dépassement, et sous réserve de l'article 44:

- a. tout bateau s'écarte des bateaux en service régulier de ligne;
- b. chaque bateau, à l'exception des bateaux en service régulier de ligne, s'écarte des bateaux à marchandises;
- c. chaque bateau, à l'exception des bateaux en service régulier de ligne et des bateaux à marchandises, s'écarte des embarcations de pêche professionnelle portant les signaux visés à l'article 33;
- d. chaque bateau, à l'exception des bateaux en service régulier de ligne, des bateaux à marchandises et des embarcations de pêche professionnelle portant les signaux visés à l'article 33, s'écarte des bateaux à voile;
- e. chaque bateau motorisé, à l'exception des bateaux en service régulier de ligne, des bateaux à marchandises et des embarcations de pêche professionnelle portant les signaux visés à l'article 33, s'écarte des embarcations à rames.

**Art. 46 Rencontre de bateaux à moteur entre eux**

Sous réserve des priorités stipulées à l'article 45, les règles suivantes sont applicables:

- a. lorsque deux bateaux motorisés suivent des routes directement opposées ou à peu près opposées de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur tribord de manière à passer par bâbord l'un de l'autre. Lorsqu'un bateau ne peut pas déterminer avec certitude qu'une telle situation existe, il doit admettre qu'elle existe et agir en conséquence;
- b. lorsque deux bateaux motorisés suivent des routes qui se croisent de manière à faire craindre une collision, le bateau qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de l'autre.

#### **Art. 47** Dépassement

<sup>1</sup> Sous réserve des priorités stipulées à l'article 45, un bateau qui en rattrape un autre s'écarte de la route du bateau rattrapé.

<sup>2</sup> Un bateau doit être considéré comme un bateau qui en rattrape un autre lorsqu'il se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 22,5° sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au bateau qui est rattrapé, qu'il pourrait, de nuit, apercevoir seulement le feu de poupe mais aucun des feux de côté de celui-ci.

<sup>3</sup> Lorsqu'un bateau ne peut pas déterminer avec certitude qu'il en rattrape un autre, il doit admettre que cette situation existe et agir en conséquence.

<sup>4</sup> Aucun changement ultérieur dans la position des deux bateaux ne peut faire admettre que le bateau rattrapant l'autre croise la route de ce dernier, au sens des présentes règles, ni le libérer de l'obligation de s'écarter de la route du bateau rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré.

#### **Art. 48** Comportement des bateaux à voile entre eux

<sup>1</sup> Lorsque deux bateaux à voile s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre une collision, l'un d'eux doit manœuvrer de manière suivante pour laisser libre la route de l'autre:

- a. quand chacun d'eux reçoit le vent d'un bord différent, le bateau qui reçoit le vent de bâbord doit laisser libre la route de l'autre;
- b. quand tous les deux bateaux reçoivent le vent du même bord, le bateau qui est au vent doit laisser libre la route du bateau qui est sous le vent;
- c. si un bateau qui reçoit le vent de bâbord voit un bateau au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si l'autre bateau reçoit le vent de bâbord ou de tribord, il doit manœuvrer de manière à laisser libre la route de l'autre.

<sup>2</sup> Aux fins d'application de la présente règle, le côté d'où vient le vent est celui du bord opposé au bord où se trouve la bôme de la grande voile.

#### **Art. 49** Comportement des bateaux qui doivent s'écarter d'autres bateaux

<sup>1</sup> Les bateaux qui doivent s'écarter d'autres bateaux doivent leur laisser l'espace nécessaire pour qu'ils puissent poursuivre leur route et manœuvrer. Ils doivent maintenir une distance d'au moins 50 m par rapport aux bateaux en service régulier de ligne portant les signaux visés à l'article 28 et une distance de 200 m au moins s'ils croisent par l'arrière les embarcations de pêche professionnelle.

<sup>2</sup> Autant que possible:

- a. les embarcations de plaisance doivent maintenir les distances prévues au 1<sup>er</sup> alinéa par rapport à des embarcations qui pêchent à la traîne et portent le signal visé à l'article 33, 2<sup>e</sup> alinéa;
- b. les bateaux à marchandises doivent se tenir à une distance d'au moins 200 m s'ils croisent par l'arrière les embarcations de pêche professionnelle qui portent le signal visé à l'article 33, 1<sup>er</sup> alinéa.

En cas de danger d'abordage, les articles 45 à 47 sont, toutefois, applicables sans restriction.

**Art. 50** Comportement à l'égard des plongeurs

Tout bateau doit se tenir à une distance d'au moins 50 m des bateaux ou des emplacements à terre signalés conformément à l'article 34.

**Art. 51** Comportement pour éviter des remous

Tout bateau doit réduire la vitesse dans une mesure appropriée et maintenir la distance la plus grande possible par rapport aux bateaux portant les signaux prescrits à l'article 30 et qui veulent se protéger contre les remous.

**Art. 52** Bateaux incapables de manœuvrer

<sup>1</sup> Les bateaux incapables de manœuvrer doivent balancer un pavillon rouge ou un feu rouge lorsque d'autres bateaux s'approchent. Ils peuvent aussi émettre le signal sonore «quatre sons brefs».

<sup>2</sup> Tout autre bateau doit s'écarter des bateaux incapables de manœuvrer.

**Art. 53** Ports et débarcadères

<sup>1</sup> Les bateaux qui sortent d'un port ont la priorité sur ceux qui y entrent, sauf s'il s'agit de bateaux en service régulier de ligne ou de bateaux en détresse. Les bateaux en service régulier de ligne ou ceux qui sont en détresse annoncent leur entrée toutefois assez tôt en émettant «trois sons prolongés».

<sup>2</sup> Les bateaux ne doivent pas entraver l'entrée et la sortie des ports. Il est interdit de se tenir à proximité de l'entrée des ports.

<sup>3</sup> Les bateaux ne doivent pas s'approcher des débarcadères de manière à gêner les manœuvres d'accostage ou de départ des bateaux en service régulier de ligne; ils ne doivent pas s'y amarrer.

**Art. 54** Navigation à proximité de la rive

<sup>1</sup> Les bateaux motorisés, à l'exception des bateaux en service régulier de ligne et des embarcations de pêche professionnelle ne peuvent parcourir la zone riveraine intérieure que pour accoster ou partir, stationner ou franchir des passages étroits.

Lors de ces manœuvres, ils doivent suivre la voie la plus courte et ne pas dépasser la vitesse de 10 km/h.

<sup>2</sup> Il est interdit de naviguer dans les zones protégées et dans les champs de végétation aquatique tels que roseaux, joncs et nénuphars.

Les gouvernements des Etats contractants peuvent prescrire une distance minimale.

**Art. 55** Utilisation de skis nautiques ou d'engins analogues

<sup>1</sup> L'utilisation de skis nautiques ou d'engins analogues n'est autorisée que de jour et par bonne visibilité, à partir de 8 heures au plus tôt et jusqu'à 21 heures au plus tard.

<sup>2</sup> L'utilisation de skis nautiques ou d'engins analogues est interdite dans la zone riveraine en dehors des corridors officiellement admis pour le départ et l'arrivée ainsi que des surfaces d'eau réservées à cet usage.

<sup>3</sup> Le conducteur du bateau remorqueur doit être accompagné par une personne chargée du service de la remorque et de la surveillance du skieur et qui soit apte à assumer ce rôle.

<sup>4</sup> Le bateau remorqueur et le skieur nautique doivent se tenir à une distance d'au moins 50 m de tout autre bateau et des baigneurs. La corde de traction ne doit pas être élastique. Elle ne doit pas être trainée à vide.

<sup>5</sup> Il est interdit de remorquer simultanément plus de deux skieurs nautiques.

<sup>6</sup> Est également interdit le remorquage d'engins volants (cerfs-volants, parachutes ascensionnels et engins analogues).

<sup>7</sup> Des autorités compétentes peuvent autoriser des exceptions.

**Art. 56** Navigation par temps bouché

<sup>1</sup> Par temps bouché (brouillard, rafales de neige, etc.), les bateaux qui ne peuvent pas émettre les signaux visuels et sonores prescrits et qui ne disposent pas de boussole ne doivent pas sortir. Si le temps se bouche en cours de route, ces bateaux doivent gagner un port ou se rapprocher de la rive aussi rapidement que possible.

<sup>2</sup> A l'exception des bateaux en service régulier de ligne, les bateaux doivent réduire leur vitesse en fonction de la diminution de la visibilité et s'arrêter si les circonstances l'exigent.

<sup>3</sup> Lorsque les conditions de visibilité l'exigent et lorsque la distance entre la timonerie et la proue est supérieure à 15 m, une vigie doit être placée sur les bateaux. Elle doit pouvoir communiquer avec le conducteur.

**Art. 57** Signaux sonores pendant la marche par temps bouché

Par temps bouché, les bateaux en service régulier de ligne émettent «deux sons prolongés», les autres bateaux «un son prolongé». Ces signaux sont répétés au moins une fois par minute.

**Art. 58** Utilisation du radar

<sup>1</sup> Le radar peut être utilisé comme moyen auxiliaire de navigation lorsque l'observateur sait utiliser l'appareil et interpréter les renseignements qu'il fournit.

<sup>2</sup> La vigie prescrite à l'article 56, 3<sup>e</sup> alinéa, n'est pas nécessaire en cas d'utilisation du radar.

<sup>3</sup> L'emploi du radar ne libère pas de l'obligation d'observer toutes les dispositions du présent règlement.

#### **Art. 59 Bateaux en détresse**

Pour demander du secours, un bateau en détresse peut utiliser les moyens de signalisation suivants:

- a. agiter circulairement un pavillon rouge, un feu ou tout autre objet approprié;
- b. tirer des fusées rouges ou montrer d'autres signaux lumineux rouges;
- c. émettre une série de sons prolongés;
- d. émettre par des moyens acoustiques ou optiques le signal composé du groupe . . . — — — . . . (SOS) du code morse;
- e. émettre des volées de cloche;
- f. faire des mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté.

#### **Art. 60 Stationnement**

<sup>1</sup> Les bateaux choisissent leur lieu de stationnement de manière à ne pas entraver la navigation.

<sup>2</sup> Les bateaux en stationnement doivent être ancrés ou amarrés de manière sûre, compte tenu des remous causés par les bateaux faisant route. Ils doivent pouvoir suivre les variations du niveau de l'eau.

<sup>3</sup> L'ancrage est interdit au voisinage des filets et engins de pêche professionnelle qui sont signalés.

## **27 Dispositions particulières**

#### **Art. 61 Navigation sous le pont de Melide et dans le passage étroit de Lavena**

La navigation sous les arcades du pont-digue de Melide et dans le passage étroit de Lavena est régie par une signalisation particulière, tant diurne que nocturne.

L'arcade centrale du pont de Melide est réservée exclusivement aux bateaux en service de ligne régulier. Les autres bateaux passent sous les autres arcades.

#### **Art. 62 Priorité dans le passage étroit de Lavena**

Dans le passage étroit de Lavena (Stretto di Lavena), les bateaux naviguant en direction de Ponte Tresa ont la priorité sur qui en viennent. Les bateaux en service de ligne régulier ont toujours la priorité sur les autres bateaux.

## **28 Dispositions complémentaires**

### **281 Manifestations et transports soumis à autorisation**

#### **Art. 63 Manifestations nautiques**

<sup>1</sup> Les courses de vitesse, les fêtes nautiques et toute autre manifestation pouvant conduire à des concentrations de bateaux ou gêner la navigation sont soumises à autorisation de l'autorité compétente.

<sup>2</sup> L'autorisation est accordée seulement s'il n'y a pas lieu de craindre des atteintes importantes au déroulement normal de la navigation, à la qualité de l'eau, à l'exercice de la pêche ou à l'environnement. A ces fins, des obligations ou conditions peuvent être imposées.

<sup>3</sup> En autorisant une manifestation nautique, l'autorité compétente peut permettre des dérogations à certaines dispositions du présent règlement si la sécurité de la navigation n'en est pas affectée.

#### **Art. 64 Transports spéciaux**

Les transports au moyen de bateaux ou de convois qui ne peuvent satisfaire aux prescriptions concernant la circulation, ainsi que les transports d'engins flottants et de bateaux sans permis de navigation sont soumis à autorisation de l'autorité compétente, qui fixe également les modalités et les prescriptions nécessaires.

#### **Art. 65 Transports de marchandises et de déchets pouvant provoquer une pollution des eaux**

Les transports pouvant provoquer une pollution des eaux au sens de l'article 10, 2<sup>e</sup> alinéa, sont interdits, sauf dans les cas où les prescriptions édictées à cet effet par la Commission mixte sont respectées.

### **282 Règles pour la pêche et les activités subaquatiques**

#### **Art. 66 Pêche professionnelle**

<sup>1</sup> Les filets de pêche, les nasses et autres engins de pêche pouvant gêner la navigation doivent être signalés

- *de jour*, par des corps flottants dont une moitié est rouge, l'autre blanche;
- *de nuit*, par des feux blancs.

<sup>2</sup> A proximité des entrées des ports et des passages étroits ainsi que sur la route habituelle des bateaux en service régulier de ligne et à proximité de leurs débarcadères, la pose de filets de pêche, de nasses et d'autres engins de pêche n'est autorisée que si la navigation n'en est pas gênée.

### **Art. 67 Plongée**

La plongée subaquatique sportive et d'entraînement est interdite:

- a. sur la route des bateaux en service régulier de ligne;
- b. dans les passages étroits;
- c. aux entrées des ports et à proximité de ceux-ci;
- d. près des lieux de stationnement officiellement autorisés;
- e. sous les arcades du pont de la digue de Melide et dans le «Stretto di Lavena» ainsi qu'aux alentours.

## **283 Bateaux à passagers**

### **Art. 68 Embarquement et débarquement des passagers**

<sup>1</sup> Pour l'embarquement ou le débarquement de passagers, les bateaux en service régulier de ligne ne doivent accoster qu'aux débarcadères admis à cet effet par les autorités compétentes.

<sup>2</sup> Le conducteur d'un bateau à passagers ne peut autoriser l'embarquement et le débarquement qu'après s'être assuré que le bateau est amarré de manière sûre et que le passage des voyageurs sur le débarcadère peut avoir lieu sans danger.

<sup>3</sup> Les passagers ne doivent utiliser que les entrées, sorties, passerelles, débarcadères, accès et escaliers destinés à l'embarquement et au débarquement.

### **Art. 69 Croisement par temps bouché de bateaux démunis de radar**

<sup>1</sup> Par temps bouché, le croisement des bateaux en service régulier de ligne, à l'exception des services des bacs ou des bateaux navettes doit avoir lieu dans les ports ou près des débarcadères. A cet effet, les entreprises de navigation doivent fixer préliminairement pour chaque période d'horaire, les débarcadères de croisement.

<sup>2</sup> Si, par suite de circonstances exceptionnelles, les croisements ne peuvent pas avoir lieu près des débarcadères prévus à l'alinéa précédent, les prescriptions suivantes doivent être observées:

- a. lorsque le bateau arrive à un endroit où, selon l'horaire, un croisement doit avoir lieu, il usera de la plus grande précaution en ralentissant sa vitesse et en arrêtant en cas de besoin le moteur pour écouter; lorsqu'il aura reconnu la position de l'autre bateau et acquis la certitude qu'il passe à une distance suffisante, il donnera le signal de croisement réglementaire et reprendra la vitesse normale;
- b. lorsque le risque d'abordage ne peut pas être exclu, les bateaux doivent manœuvrer en conséquence, s'arrêter si nécessaire et ne se remettre en marche que lorsque le danger d'abordage n'existe plus.

**Art. 70 Sécurité à bord et aux débarcadères**

<sup>1</sup> Il est interdit de se tenir sur les débarcadères. Les personnes attendant l'embarquement ne doivent accéder au débarcadère que lorsque le bateau est amarré et ils ne doivent pas créer un obstacle lors de l'embarquement ou du débarquement. Sans préjudice des ordres qui leur sont donnés par le conducteur en vertu de l'article 3, les voyageurs doivent se conformer également aux instructions des personnes responsables des débarcadères.

<sup>2</sup> Lorsqu'il est à craindre que des personnes puissent mettre en danger le service de la navigation ou incommoder les autres passagers, elles doivent être refusées au transport.

<sup>3</sup> Les marchandises doivent être chargées de manière à ne pas mettre en danger ou gêner les passagers.

**3 Dispositions d'admission**

**31 Conducteurs**

**Art. 71 Contenu du permis de conduire**

Le permis de conduire doit contenir au moins les indications suivantes:

- a. nom et prénom, photo, domicile, date de naissance et signature du titulaire du permis de conduire;
- b. catégorie;
- c. conditions et décisions de l'autorité;
- d. autorité qui a délivré le permis, lieu et date d'établissement.

**311 Documents internationaux et étrangers**

**Art. 72 Reconnaissance des documents**

<sup>1</sup> Celui qui séjourne temporairement dans un des Etats contractants est autorisé à conduire:

- a. un bateau immatriculé en Suisse ou en Italie dans les limites de la propre habilitation nationale ou d'un certificat ou d'une carte internationale de capacité attestant qu'il est en possession du permis de conduire national correspondant;
- b. un bateau provenant d'un pays tiers s'il ressort de l'un des documents mentionnés sous lettre a qu'il est autorisé à conduire ce bateau dans son pays.

<sup>2</sup> Le certificat et la carte internationale de capacité doivent être établis selon le modèle annexé à la résolution n° 14 du Groupe de travail des transports par voie navigable de la Commission économique pour l'Europe (CEE), conformément à l'annexe 4.

## 32 Bateaux

### Art. 73 Contenu des permis de navigation ou des documents d'immatriculation

- <sup>1</sup> Le permis de navigation doit au moins contenir les indications suivantes:
  - a. type du bateau et nom du constructeur;
  - b. signes distinctifs ou nom du bateau;
  - c. lieu d'inscription du bateau ou son lieu de stationnement habituel;
  - d. longueur et largeur hors tout;
  - e. nombre de personnes ou capacité de charge;
  - f. type, marque et puissance du moteur;
  - g. surface vélique;
  - h. équipage minimum (pour les bateaux à passagers et à marchandises ainsi que pour les engins flottants seulement);
    - i. conditions et obligations imposées par l'autorité;
    - k. nom et domicile du propriétaire ou du détenteur;
    - l. autorité ayant établi le permis, lieu et date d'émission.
- <sup>2</sup> Le document d'immatriculation doit au moins contenir les indications du 1<sup>er</sup> alinéa, lettres a, b, f, g, k et l.

## 4 Dispositions pour la protection des eaux

### Art. 74 Dispositions sur la construction

- <sup>1</sup> Les bateaux doivent être construits de manière telle que la pollution des eaux au sens de l'article 10, 2<sup>e</sup> alinéa, puisse être évitée.
- <sup>2</sup> Tout bateau pourvu d'installations pour la cuisine et d'installations hydro-sanitaires doit être muni de récipients destinés à recueillir les matières fécales, les eaux usées et les déchets ou de systèmes adéquats de traitement des eaux; les dispositions en vigueur dans les Etats contractants doivent être respectées.
- <sup>3</sup> Des récipients appropriés pour la récupération d'huile et de carburant doivent être installés sous les moteurs fixes à moins que des cloisons ou varangues étanches soient prévues à l'avant et à l'arrière du moteur pour empêcher l'écoulement d'huile ou de carburant dans d'autres parties du bateau.
- <sup>4</sup> Les installations pour recueillir les matières visées aux 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> alinéas doivent permettre l'élimination du contenu à terre.
- <sup>5</sup> Les bateaux doivent être pourvus de récipients séparés du bordé extérieur pour les substances pouvant polluer l'eau. Toutefois, les récipients dont le bordé extérieur fait partie sont autorisés pour les combustibles ayant un point d'éclair de 55°C au moins, lorsque leur position offre la plus grande sécurité en cas d'abordage.
- <sup>6</sup> Le carburant utilisé ne doit pas contenir plus de 2 pour cent d'huile en volume (mélange 1 : 50) et aucun produit de condensation provenant du carter ne doit se répandre dans l'eau. L'huile doit être biodégradable.

<sup>7</sup> Si les bateaux que leur mode de construction ou d'exploitation destine avant tout à l'habitation et à un usage similaire (par exemple maisons ou habitations flottantes, restaurants, etc.) sont autorisés par la législation nationale, ils doivent être raccordés de manière permanente au système des eaux à terre et remettre les déchets au service public de la voirie.

<sup>8</sup> Le bruit des bateaux, mesuré à une distance latérale de 25 m, ne doit pas dépasser 72 dB (A). La mesure s'effectue conformément à l'annexe 5. Des mesures adéquates doivent être adoptées pour réduire le bruit excessif produit à bord.

## **5 Installations pour la navigation**

### **Art. 75 Généralités**

<sup>1</sup> Les installations pour la navigation doivent être construites, équipées et entretenues de manière à assurer la sécurité de la navigation et à satisfaire aux dispositions du présent règlement.

<sup>2</sup> Les bouées d'amarrage doivent être telles qu'elles ne prêtent pas à confusion avec la signalisation de la voie navigable.

### **Art. 76 Distance à observer**

Les lieux de louage ou d'amarrage de toute sorte ainsi que d'autres installations fixes dans l'eau ou flottantes doivent se trouver à une distance appropriée et non inférieure à 50 m de la route des bateaux en service régulier de ligne.

## **6 Dispositions particulières**

### **Art. 77 Dérégations**

<sup>1</sup> Les bateaux des autorités, ceux d'instituts scientifiques et ceux des services de sauvetage ne sont pas tenus d'observer les dispositions des articles 37 et 38 (signaux de la voie navigable), 54 (navigation à proximité de la rive) et 60 (stationnement), dans la mesure où l'accomplissement de leur tâche l'exige absolument.

<sup>2</sup> Les bateaux de la police et de l'administration des douanes ne sont au surplus pas tenus d'observer, lorsqu'ils sont en service de surveillance, les dispositions concernant les feux de bord dans la mesure où il n'en résulte pas d'atteinte à la sécurité de la navigation.

### **Art. 78 Dispositions transitoires**

<sup>1</sup> La signalisation de la voie navigable en vigueur jusqu'ici, si elle ne correspond pas à celle reproduite à l'annexe 3, doit être remplacée dans les trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement. Jusqu'au moment de leur remplace-

ment, les signaux conservent leur signification antérieure; ils seront enlevés immédiatement lorsque le présent règlement leur attribue une autre signification.

<sup>2</sup> Tous les bateaux doivent répondre aux dispositions de l'article 74 dans un délai de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur.

**Art. 79** Dispositions finales

Le présent règlement abroge le règlement international du 22 octobre 1923.

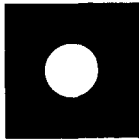
35811

## Signalisation visuelle des bateaux

### Généralités

1. Les croquis ci-après n'ont qu'un caractère indicatif. Il convient de se référer au texte du règlement qui seul fait foi.
2. Un fond noir signifie la nuit.
3. Les symboles utilisés ont la signification suivante:

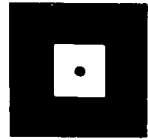
#### a. Feux



feux fixe visible  
de tous les côtés



feu fixe visible sur  
un arc d'horizon  
limité



feu fixe visible sur  
un arc d'horizon  
limité, non visible  
pour l'observateur



feu scintillant

#### b. Panneaux ou pavillons et ballons:



panneau ou pavillon



ballon

### Bateaux à moteur

#### Article 26, 1<sup>er</sup> alinéa

– tout bateau

feu de mât:

feu puissant de couleur blanche

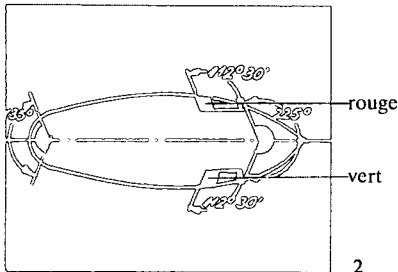
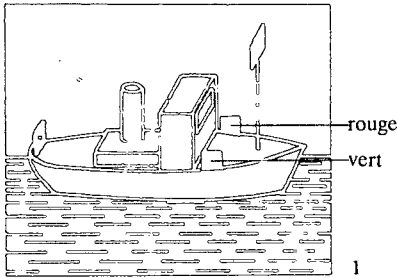
feux de côté:

feu clair vert

feu clair rouge

feu de poupe:

feu ordinaire blanc



#### Article 26, 2<sup>e</sup> alinéa

– bateaux à propulsion mécanique de moins de 15 m

feu de proue:

feu ordinaire blanc

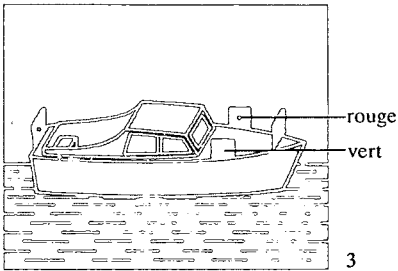
feux de côté:

feu ordinaire vert

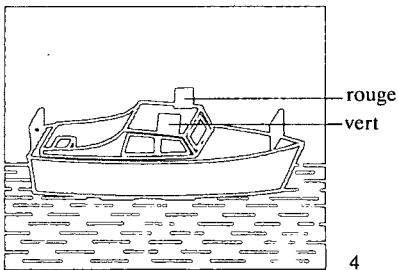
feu ordinaire rouge

feu de poupe:

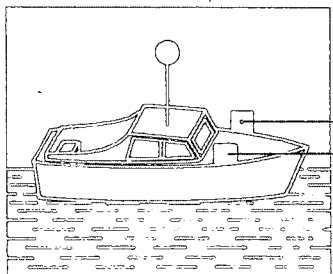
feu ordinaire blanc



ou



ou

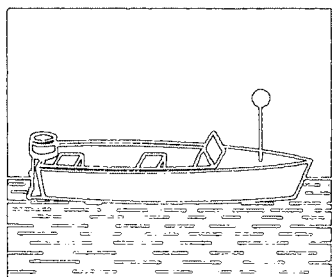


rouge  
vert

5

feu de côté:  
feu ordinaire vert  
feu ordinaire rouge  
feu ordinaire ou clair blanc

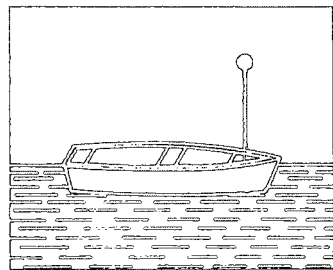
ou



6

lorsque la puissance de propulsion n'excède pas 6 kilowatt

feu ordinaire blanc

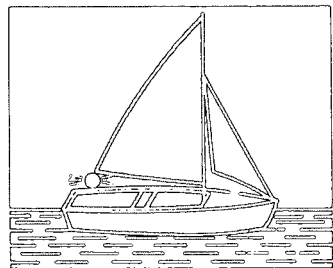


7

### Bateaux sans propulsion mécanique

Article 27, 1<sup>er</sup> alinéa

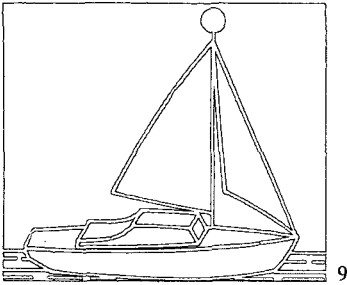
- bateaux isolés et bateaux remorqués  
feu ordinaire blanc



8

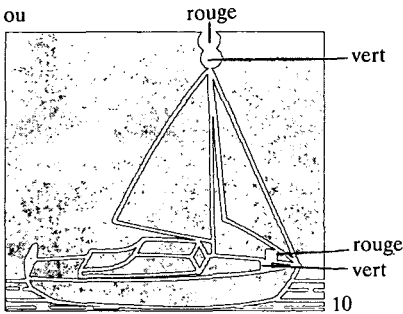
- bateaux à voile  
feu ordinaire blanc

ou



9

ou



10

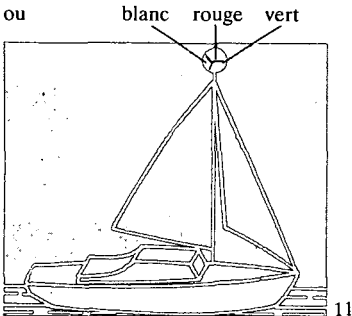
selon le 2<sup>e</sup> alinéa

feux de côté à la proue:  
feu ordinaire vert  
feu ordinaire rouge

feu de poupe:  
feu ordinaire blanc

feux de tête de mât:  
feu supérieur ordinaire rouge  
feu inférieur ordinaire vert

ou



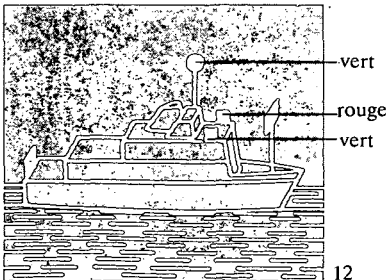
11

feu de tête de mât:

feu combiné (fanal tricolore vert, rouge et blanc)

**Bateaux en service régulier de ligne**

Article 28, lettre a



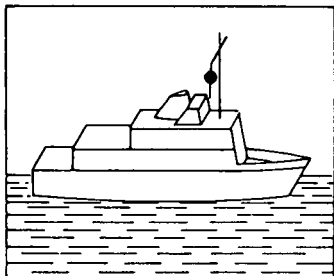
12

feu de mât:  
feu puissant blanc

feux de côté:  
feu clair vert  
feu clair rouge

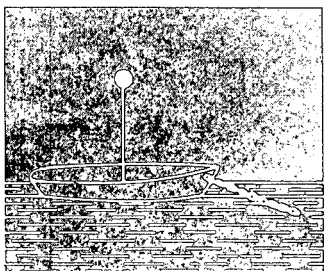
feu de poupe:  
feu ordinaire blanc

et en outre, à 1 m au moins au-dessus du feu de mât  
un feu clair vert



13

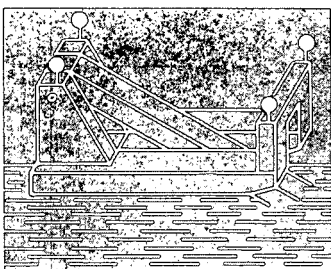
lettre b  
ballon vert



14

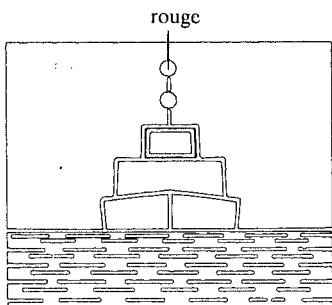
### Bateaux en stationnement

Article 29, 1<sup>er</sup> alinéa  
feu de stationnement  
feu ordinaire blanc



15

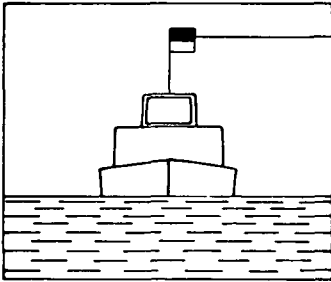
2<sup>e</sup> alinéa  
– engins flottants  
lorsque la sécurité de la navigation l'exige:  
éclairage permettant de distinguer le  
contour



16

### Protection contre les remous et l'effet de suction

Article 30, lettre a  
outre les feux prescrits:  
feu ordinaire rouge en dessus d'un feu  
ordinaire blanc



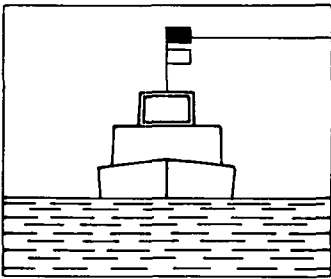
rouge

lettre b

pavillon dont la moitié supérieure est rouge,  
la moitié inférieure blanche

17

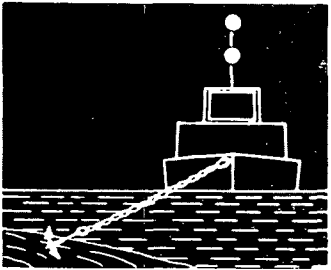
ou



rouge

deux pavillons dont le supérieur est rouge,  
l'inférieur blanc

18

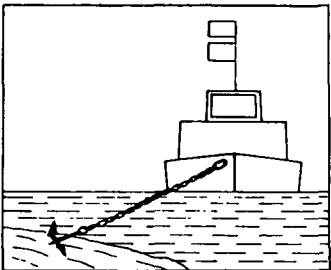


19

### Ancrages dangereux

Article 31, 1<sup>er</sup> alinéa, lettre a

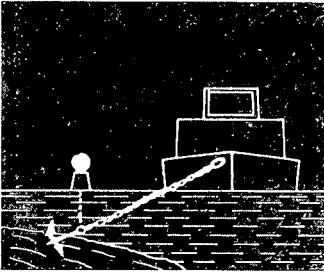
feu ordinaire blanc au-dessus du feu blanc  
selon l'article 29, 1<sup>er</sup> alinéa



20

lettre b

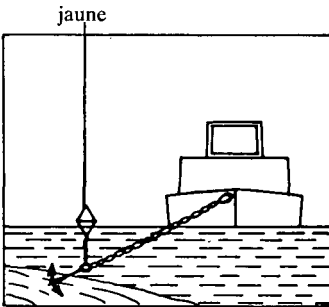
deux pavillons superposés



21

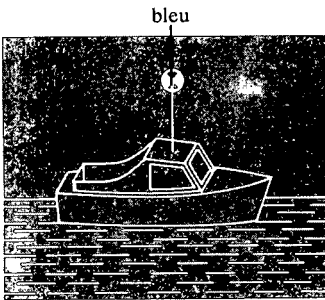
2<sup>e</sup> alinéa

lorsque la sécurité de la navigation l'exige:  
feux blancs signalant chaque ancrage



22

une ou plusieurs bouées jaunes signalant  
chaque ancrage



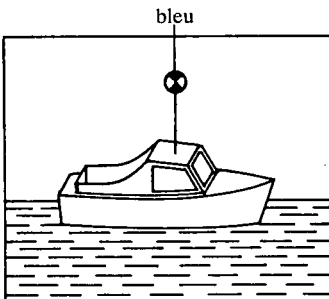
23

**Bateaux de la police et des services de secours**

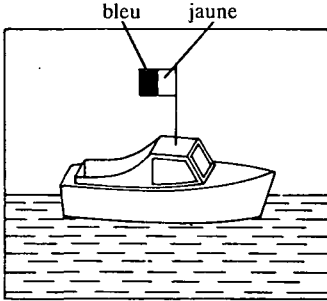
Article 32, 1<sup>er</sup> alinéa

- bateaux de la police et avec l'autorisation des autorités compétentes
- bateaux des pompiers, des services de la protection des eaux et des services de secours:

feu bleu scintillant



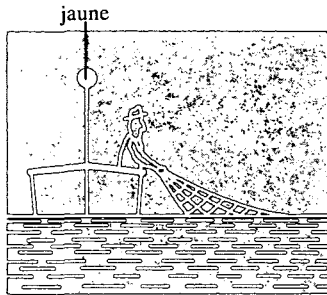
24



25

**2<sup>e</sup> alinéa**

- bateaux de la police, des services de surveillance de la frontière ou de la pêche lorsqu'ils veulent prendre contact avec d'autres bateaux:  
pavillon, lettre «K» du code international des signaux (pavillon dont la moitié côté hampe est jaune, l'autre moitié bleue)

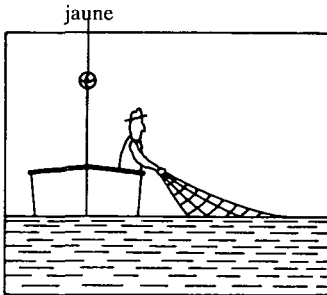


26

**Embarcations de pêche**

**Article 33, 1<sup>er</sup> alinéa, lettre a**

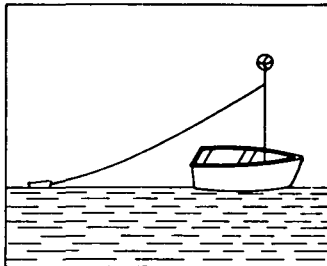
- embarcations des pêcheurs professionnels: feu ordinaire jaune



27

**lettre b**

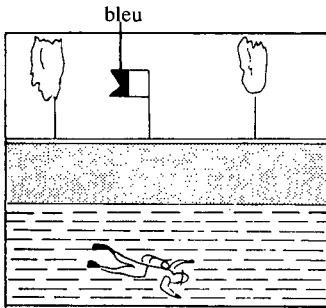
ballon jaune



28

**2<sup>e</sup> alinéa**

- embarcations qui pêchent à la traîne de jour: ballon blanc

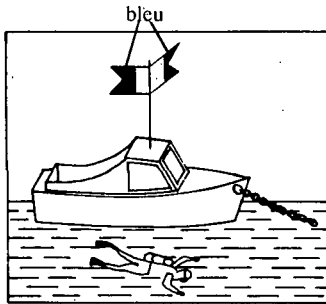


29

### Signaux pour la plongée subaquatique

#### Article 34, 1<sup>er</sup> alinéa

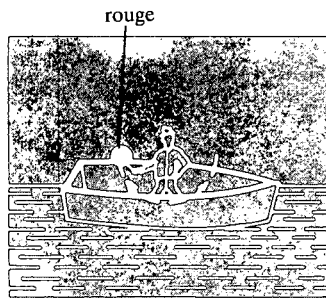
- en cas de plongée à partir de la rive:  
panneau, lettre «A» du code international des signaux (guidon à deux pointes, dont la moitié côté hampe est blanche, l'autre moitié bleue)



30

#### 2<sup>e</sup> alinéa

- en cas de plongée à partir d'un plan d'eau:  
panneau, lettre «A» du code international des signaux (guidon à deux pointes, dont la moitié côté hampe est blanche, l'autre moitié bleue)

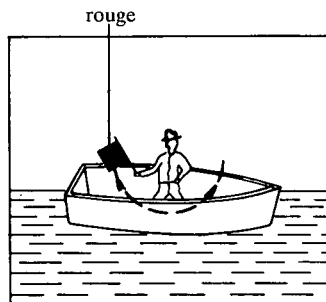


31

### Bateaux incapables de manœuvrer

#### Article 52

balancer un feu rouge



32

balancer un pavillon rouge

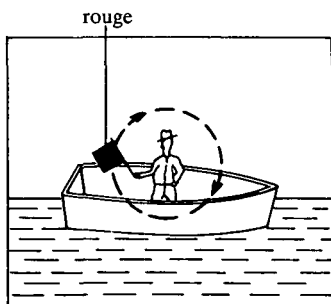


33

### Bateaux en détresse

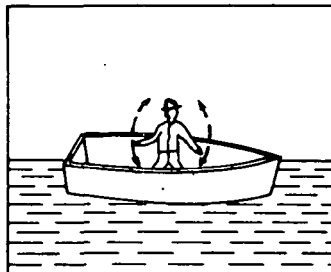
Article 59, lettre a

balancer circulairement un feu



34

balancer circulairement un pavillon rouge,  
un feu ou tout autre objet approprié



35

lettre f

mouvement lent et répété, de haut en bas,  
des bras étendus de chaque côté

## Signaux sonores des bateaux

### A. Signaux généraux

Signal	Signification	Article
— un son prolongé	«Attention» ou «J'avance en ligne droite»	
— un son bref	«Je viens sur tribord»	
— — deux sons brefs	«Je viens sur bâbord»	
— — — trois sons brefs	«Je bats en arrière»	
— — — — quatre sons brefs	«Je suis incapable de manoeuvrer»	52
..... série de sons très brefs	«Danger d'abordage»	

### B. Signaux de rencontre

— — deux sons brefs	«La rencontre doit avoir lieu tribord sur tribord»	
------------------------	--	--


### C. Signaux pour l'entrée et la sortie des ports

— un son prolongé	«Signal de sortie de ports»	
— — — trois sons prolongés	«Signal d'entrée des ports des bateaux en service régulier de ligne et des bateaux en détresse»	53, 1 <sup>er</sup> al.

### D. Signaux par temps bouché

Signal	Signification	Article
— un son prolongé par minute	«Signal des bateaux à l'exception des bateaux en service régulier de ligne»	57
— — deux sons prolongés par minute	«Signal des bateaux en service régulier de ligne»	57

### E. Signaux de détresse

<p>— — — — série de sons prolongés ou ... — — — — ... trois sons brefs, trois sons prolongés, trois sons brefs (SOS) ou  volées de cloches</p>	} «Signal des bateaux en détresse»	58, let. c
		59, let. d
		58, let. e

## **Signalisation de la voie navigable**

### **Généralités**

1. Les signaux de la voie navigable, à l'exception de ceux constitués par des corps flottants, doivent se présenter de manière telle que leur forme corresponde à celle reproduite dans la présente annexe.
2. Les dimensions des panneaux et des pavillons doivent être telles que la longueur du côté le plus petit soit de 60 cm au moins. Lorsque le revers d'un panneau ne porte pas de signal, il est peint en couleur blanche.
3. Les signaux constitués par des corps flottants sphériques et cylindriques doivent avoir un diamètre d'au moins 40 cm, ceux de forme conique un diamètre à la base d'au moins 60 cm.
4. Les signaux cylindriques fixes ou posés sur un corps flottant doivent avoir un diamètre d'au moins 30 cm, ceux en forme de cône, un diamètre à la base d'au moins 45 cm.
5. Les signaux de la voie navigable peuvent être éclairés.

## I. Signaux visuels

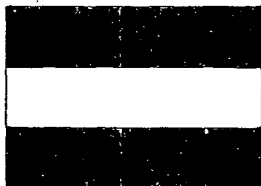
### A. Signaux d'interdiction

Couleurs

rouge

blanc

rouge



A.1 Interdiction de passer  
- signal général d'interdiction

de couleur rouge



ou  
- deux feux superposés

fond blanc  
cadre et diagonale rouges  
symbole noir



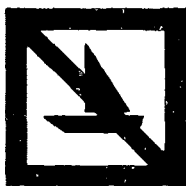
A.2 Interdiction de passer  
pour bateaux à moteur

fond blanc  
cadre et diagonale rouges  
symbole noir



A.3 Interdiction du ski  
nautique

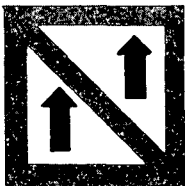
fond blanc  
cadre et diagonale rouges  
symbole noir



A.4 Interdiction de passer  
pour bateaux à voile

*Couleurs*

fond blanc  
cadre et diagonale rouges  
flèches noires



A.5 Interdiction de tout  
dépassement

fond blanc  
cadre et diagonale rouges  
P noir



A.6 Interdiction  
de stationner

fond blanc  
cadre et diagonale rouges  
symbole noir



A.7 Interdiction  
de s'amarrer

fond blanc  
cadre et diagonale rouges  
symbole noir



A.8 Interdiction d'ancrer

fond blanc  
cadre et diagonale rouges  
symbole noir



A.9 Interdiction de causer  
des remous ou effets  
de succion

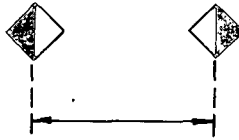
*Couleurs*

fond blanc  
cadre et diagonale rouges  
symbole noir

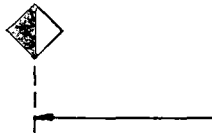


A.10 Interdiction de passer  
pour les planches à  
voile

triangles externes rouges  
triangles internes blancs

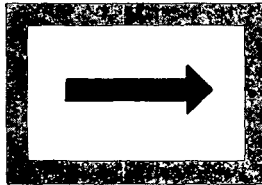


A.11 Interdiction de  
naviguer en dehors  
des limites indiquées



**B. Signaux d'obligation**

fond blanc  
cadre rouge  
flèche noire



B.1 Obligation de prendre  
la direction indiquée  
par la flèche

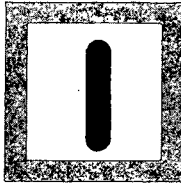
fond blanc  
cadre rouge  
chiffre noir



B.2 Obligation de ne pas  
dépasser la vitesse  
indiquée en km/h

*Couleurs*

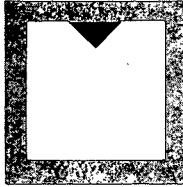
fond blanc  
cadre rouge  
symbole noir



B.3 Obligation d'observer  
une vigilance parti-  
culière

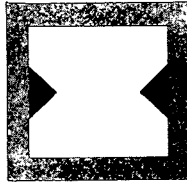
**C. Signaux de restriction**

fond blanc  
cadre rouge  
triangle noir



C.1 La hauteur de la passe  
est limitée (au-dessus  
de la surface de l'eau)

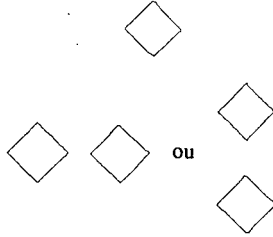
fond blanc  
cadre rouge  
triangles noirs



C.2 La largeur de la passe  
est limitée

### D. Signaux de recommandation

Couleurs  
jaunes

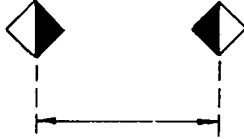


D.1 Passe recommandée  
des ponts

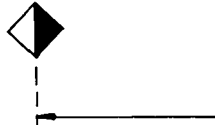
a. dans les deux sens

b. dans le seul sens indiqué

triangles internes verts  
triangles externes blancs



D.2 Recommandation de  
se tenir dans l'espace  
indiqué en «vert»



### E. Signaux d'indication

Couleurs  
vert blanc vert



E.1 Autorisation de passer

fond bleu  
lettre blanche



E.2 Autorisation de stationner

fond bleu  
sur  
symbole blanc



E.3 Autorisation d'ancrer

fond bleu  
sur  
symbole blanc



E.4 Autorisation d'amarrer

fond bleu  
symbole blanc



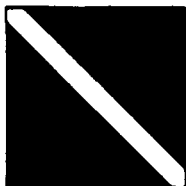
E.5 Autorisation du ski nautique

*Couleurs*  
fond bleu  
symbole blanc



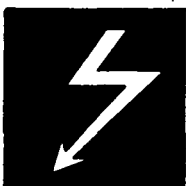
E.6 Lieu de mise à l'eau et  
mise à terre de ba-  
teaux

fond bleu  
diagonale blanche



E.7 Fin d'une interdiction  
ou d'une obligation

fond bleu  
symbole blanc



E.8 Lignes aériennes à  
haute tension

fond bleu  
symbole blanc

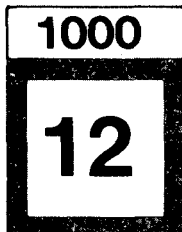


E.9 Autorisation pour les  
planches à voile

## F. Cartouches et inscriptions additionnels

### Couleurs

fond blanc  
cadre rouge  
chiffres noirs



Les signaux de la voie navigable A.1 jusqu'à E.9 peuvent être complétés par:

1. des cartouches indiquant la distance à laquelle intervient la prescription ou la particularité indiquée par le signal de la voie navigable. Les cartouches sont placés au-dessus du signal de la voie navigable.

### Exemple:

Obligation de ne pas dépasser 12 km/h à 1000 m

fond bleu  
lettres et flèches blanches

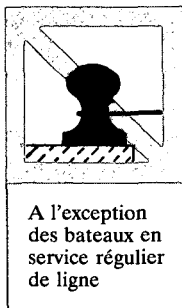


2. des flèches indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal de la voie navigable.

### Exemple:

Autorisation de stationner

fond blanc  
cadre et diagonale rouges  
symbole noir



3. des cartouches comportant des explications ou indications complémentaires. Les cartouches sont placés en dessous du signal principal de la voie navigable.

### Exemple:

Débarcadère réservé aux bateaux en service régulier de ligne

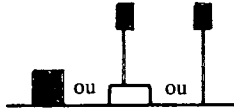
### G. Signalisation des hauts-fonds et d'autres obstacles

Couleurs  
triangle rouge



G.1 Obstacles isolés  
cône pointe en bas  
peint en rouge ou non  
peint

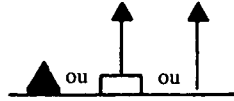
cylindres rouges



G.2 Signalisation du  
chenal

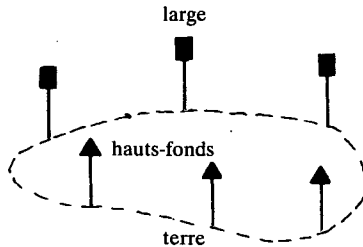
cylindres peints en rouge  
ou non peints

cônes verts



cônes pointe en haut  
peints en vert ou non  
peints

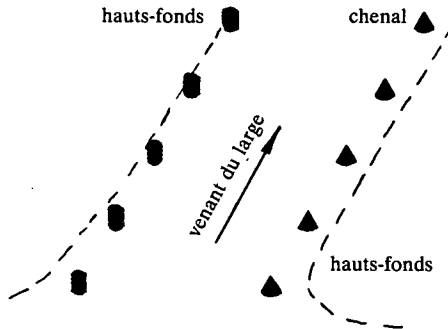
cylindres rouges  
cônes verts



*Exemple:*

Signalisation d'un haut-fonds à proximité de la rive  
- côté large: cylindres  
- côté terre: cônes

cylindres rouges  
cônes verts

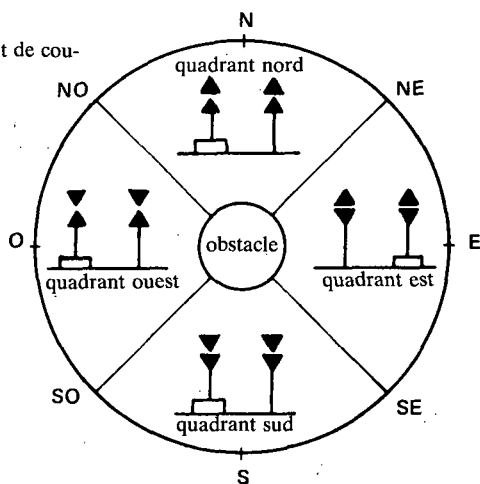


*Exemple:*

Signalisation d'un chenal dans une zone de hauts-fonds  
- côté droit vu du large: cylindres rouges  
- côté gauche vu du large: cônes verts

**Couleurs**

tous les cônes sont de couleur noire



**G.3 Obstacles étendus**

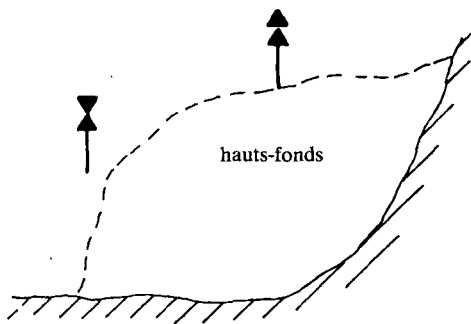
dans le quadrant Nord:  
deux cônes superposés,  
les deux pointes en haut

dans le quadrant Est:  
deux cônes superposés,  
le cône inférieur pointe  
en bas  
le cône supérieur pointe  
en haut

dans le quadrant Sud:  
deux cônes superposés,  
les deux pointes en bas

dans le quadrant Ouest:  
deux cônes superposés le  
cône inférieur pointe en  
haut  
le cône supérieur pointe  
en bas.

cône noir



*Exemple:*

Hauts-fonds étendus

Les marques indiquent  
que des eaux profondes  
se trouvent dans le qua-  
drant Nord et Ouest


## **Documents internationaux**

Certificats et cartes internationaux de capacité émis par des pays tiers (l'Italie et la Suisse sont considérés comme pays contractants).

- a. Les certificats étrangers (modèle 1) sont émis par une autorité ou par les organisations qu'elle a habilitées à cet effet. Dans certains Etats, l'autorité ne s'occupe pas de la navigation de plaisance. En ce cas, une carte internationale de capacité (modèle 2) est émise, en lieu et place du certificat de capacité, par des organisations qualifiées.
- b. Les documents sont rédigés dans les langues officielles des Etats. Si ni le français ni l'anglais ne sont des langues officielles, l'une en tout cas de ces langues doit être utilisée en plus de la langue officielle, au moins pour le titre. Les documents portent, dans l'angle supérieur droit de la page 1, la lettre ou le groupe de lettre distinctif du pays d'émission.
- c. Pour être valables, les documents doivent être remplis de manière complète. Des cases totalement ou partiellement libres ne sont pas admises.

**Certificat international de capacité**

*Modèle 1*

<p>_____ (paese) </p>
<p><b>Certificato internazionale di capacità per i conducenti di imbarcazioni da diporto Certificat international relatif à la capacité des conducteurs de bâtiments de plaisance International certificate for pleasure craft operators</b></p>
<p><b>Rilasciato da:</b></p>

2

Il titolare del presente certificato possiede un permesso nazionale per conducente di imbarcazioni da diporto per i tipi di navigazione seguenti:

Categoria		Rubrica	Zona
M fino a	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
S fino a	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

**Categoria**

M Imbarcazioni a motore

S Imbarcazioni a vela

**Zona**

1 Corsi d'acqua interni

2 Acqué littorali

3 Acque marittime illimitate

3

In \_\_\_\_\_ (paese) un permesso è richiesto soltanto per condurre imbarcazioni da diporto dei tipi di navigazione seguenti:

Categoria	Rubrica	Zona
M di più di	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
S di più di	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>

In \_\_\_\_\_ (paese) nessun permesso è richiesto per condurre imbarcazioni da diporto.

**Rubrica**

- a Illimitata
- b Dislocamento (t)
- c Stazza (t)
- d Lunghezza (m)
- e Larghezza (m)
- f Superficie velica (m<sup>2</sup>)
- g Potenza (kW)
- h Velocità (km/h)

4

Cognome, nomi \_\_\_\_\_

Data di nascita \_\_\_\_\_

Luogo di nascita \_\_\_\_\_

Firma del titolare

\_\_\_\_\_

N° del certificato \_\_\_\_\_


Valevole fino a \_\_\_\_\_

Luogo e data \_\_\_\_\_

Timbro:

**Carte internationale de capacité**

*Modèle 2*

<p>_____ (paese) </p>
<p><b>Carta internazionale relativa alla capacità per conducenti di imbarcazioni da diporto Carte internationale relative à la capacité des conducteurs de bâtiments de plaisance International card for pleasure craft operators</b></p>
<p><b>Rilasciato da:</b></p>

2

Il titolare della presente carta possiede un permesso nazionale per pilotare imbarcazioni da diporto per i tipi di navigazione seguenti:

Categoria	Rubrica	Zona
M fino a	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
S fino a	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

**Categoria**

M Imbarcazioni a motore

S Imbarcazioni a vela

**Zona**

1 Corsi d'acqua interni

2 Acque littorali

3 Acque marittime illimitate

3

In \_\_\_\_\_ (paese) un permesso è richiesto soltanto per il pilotaggio di imbarcazioni da diporto con le caratteristiche seguenti:

Categoria		Rubrica	Zona
M di più di	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
S di più di	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

In \_\_\_\_\_ (paese) nessun permesso è richiesto per pilotare imbarcazioni da diporto.

**Rubrica**

- a Illimitata
- b Dislocamento (t)
- c Stazza (t)
- d Lunghezza (m)
- e Larghezza (m)
- f Superficie velica (m<sup>2</sup>)
- g Potenza (kW)
- h Velocità (km/h)

4

Cognome, nomi \_\_\_\_\_

Data di nascita \_\_\_\_\_

Luogo di nascita \_\_\_\_\_

Firma del titolare

\_\_\_\_\_

N° del certificato \_\_\_\_\_

Valevole fino a \_\_\_\_\_

Luogo e data \_\_\_\_\_

Timbro:

## **Mesure du bruit causé par les bateaux à moteur**

### *1. Conditions de fonctionnement du bateau*

Le bruit est mesuré au passage du bateau à vide et avec l'installation de propulsion fonctionnant à sa puissance maximale.

Si toutefois le bruit le plus élevé se produit en un régime inférieur, les mesures seront faites à ce régime.

Pendant les parcours durant lesquels s'effectuent les mesures, tous les appareils auxiliaires nécessaires en cas de service prolongé doivent fonctionner normalement.

L'installation propulsive sera portée à ses conditions normales de fonctionnement avant le début des mesures.

### *2. Appareils et unités de mesure*

Pour les mesures du bruit faites par la commission d'expertise des types et lors des inspections d'admission, seront seuls utilisés des sonomètres de précision ou des systèmes de mesure équivalents répondant à la recommandation n° 651 classe 1 de la Commission électrotechnique internationale (CEI).

Les mesures auront lieu avec le réseau de pondération conforme à la courbe A et au temps de «réponse rapide».

Avant chaque série de mesures, les appareils de mesure seront vérifiés au moyen d'une source de bruit étalon. Les sonomètres et les sources de bruit étalon doivent être contrôlés chaque année par l'autorité compétente.

### *3. Lieu des mesures*

Les mesures du bruit seront effectuées d'un endroit s'avancant le plus loin possible dans le plan d'eau.

Jusqu'à une distance de 25 m, il ne doit y avoir aucun obstacle qui pourrait perturber le champ sonore. De plus, jusqu'à une distance de 50 m du microphone, il ne doit y avoir aucun obstacle important présentant des surfaces réfléchissantes de grande dimension, tels que bâtiments, parois de rocher et autres.

### *4. Bruits perturbateurs et influence du vent*

A l'endroit des mesures, les bruits de l'environnement et les éventuels mouvements de l'aiguille provoqués par le vent doivent avoir au minimum 10 dB (A) de moins que le bruit à mesurer du bateau faisant route. Un dispositif de protection contre le vent sera adapté au microphone. Aucune mesure ne sera faite par vent d'une vitesse supérieure à 5 m/s.

Pendant les mesures, personne ne doit se tenir entre le bateau à examiner et le microphone ou immédiatement derrière le microphone.

#### *5. Parcours d'essai, position du microphone*

Le parcours d'essai doit être signalé par des bouées. Le point de départ doit se trouver à une distance suffisamment grande pour que soit garanti un fonctionnement régulier de l'installation propulsive au moment où le bateau passe devant le microphone.

Le microphone sera placé de 2 à 6 m en dessus de la surface de l'eau et devra être orienté perpendiculairement au parcours d'essai. Sa hauteur par rapport à la surface réfléchissante solide sur laquelle il se trouve doit être de 1,2 à 1,5 m. Pour les mesures, la distance entre le bordé extérieur du bateau et le microphone sera de 25 m.

#### *6. Nombre de mesures et niveau de pression acoustique déterminant*

Les mesures seront effectuées pendant au moins deux parcours en direction opposée. Est considéré comme résultat le niveau de pression acoustique le plus élevé obtenu pour chaque parcours, arrondi ou réduit au nombre entier le plus proche. Le résultat le plus élevé est déterminant.

Si ce résultat dépasse le niveau admissible, une série de mesures sera effectuée sur deux parcours dans les deux directions. C'est alors le deuxième des résultats les plus élevés qui est déterminant.

Pour tenir compte de l'imprécision des appareils, les résultats obtenus lors des mesures seront abaissés de 1 dB (A).

## **Message sur une convention avec l'Italie concernant la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano du 3 février 1993**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	93.011
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.06.1993
Date	
Data	
Seite	732-806
Page	
Pagina	
Ref. No	10 107 395

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.