Zeitschrift: Bulletin des lois, décrets et ordonnances du canton de Berne

Herausgeber: Chancellerie d'État du canton de Berne

Band: 35 (1896)

Rubrik: Février 1896

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Décret

concernant

l'exercice du droit d'initiative.

4 février 1896.

Le Grand Conseil du canton de Berne,

Vu les articles 9, 94, n° 2, 102, 3e paragraphe, et 104 de la Constitution cantonale,

décrète:

Article premier. Peuvent être demandées en tout temps, par la voie de l'initiative populaire:

a. la revision totale ou partielle de la Constitution cantonale;

b. l'élaboration, l'abrogation ou la modification d'une loi, et l'abrogation ou la modification d'un décret du Grand Conseil.

Art. 2. Les citoyens qui font usage du droit d'initiative doivent adresser leur demande au Conseil-exécutif, qui la transmet au Grand Conseil. Cette demande, dont l'objet sera exactement déterminé, doit être signée par au moins quinze mille citoyens possédant le droit de vote dans les affaires cantonales, pour les cas prévus à l'art. 1er sous litt. *a*, et par au moins douze mille pour les cas prévus à l'art. 1er sous litt. *b*.

Art. 3. Les citoyens qui adressent la demande doivent la signer personnellement, en indiquant leur domicile.

Art. 4. Chaque liste de signatures doit porter le nom du district et celui de la commune politique où les signatures ont été recueillies.

4 février 1896.

La même liste ne peut être utilisée dans des communes différentes.

Pour être valable, la liste doit contenir:

1° le texte de la demande;

2° le texte de l'art. 3 du présent décret;

3° au bas, une déclaration, datée, du maire de la commune, constatant que les signataires jouissent du droit de vote dans les affaires cantonales et qu'ils exercent leurs droits politiques dans cette commune. La déclaration doit aussi constater le nombre de signatures qui se trouve sur chaque liste.

La déclaration est donnée sans frais.

Art. 5. Avant de commencer à recueillir les signatures, on adressera les formulaires de listes à la Chancellerie d'Etat, qui y apposera immédiatement la date à l'aide d'un timbre.

La même date sera apposée sur les formulaires qui seraient envoyés ultérieurement. Ce timbrage aura lieu sans frais.

Art. 6. Dès qu'une demande a été présentée, le Conseil-exécutif détermine le nombre des signatures valables.

N'entrent pas en ligne de compte:

1° Les signatures dont l'attestation par l'autorité compétente (art. 4, n° 3) n'a pas été faite dans les six mois, à compter de la date du timbrage des listes (art. 5);

2° les signatures apposées sur une liste non valable (art. 4 et 5);

3° les signatures qui ne sont pas munies de la déclaration prescrite par l'art. 4, n° 3, ou dont l'attestation est inexacte ou incomplète.

S'il se trouve des signatures qui sont visiblement de la même main, elles seront annulées. 4 février 1896.

Le Conseil-exécutif établit le résultat du dépouillement dans un rapport, qu'il soumet, avec toutes les pièces, au Grand Conseil dans sa prochaine session.

Art. 7. Lorsqu'une demande d'initiative reconnue valable a pour objet la revision totale de la Constitution, le Grand Conseil soumet à la votation du peuple, dans les trois mois qui suivent la présentation de cette demande, la question de savoir si la revision doit avoir lieu.

Il est procédé ensuite conformément aux art. 95 à 100 de la Constitution cantonale.

Art. 8. Si la demande d'initiative a pour objet soit la modification ou l'abrogation d'un ou de plusieurs articles de la Constitution, soit l'introduction de dispositions nouvelles dans celle-ci, ou bien si la demande tend soit à l'élaboration, à l'abrogation ou à la modification d'une loi, soit à l'abrogation ou à la modification d'un décret du Grand Conseil, il est procédé en conformité des dispositions des art. 9 et 102 à 104 de la Constitution cantonale.

Art. 9. La votation sur toute demande reconnue valable a lieu conformément aux prescriptions générales réglant le mode de procéder aux votations populaires et aux élections publiques.

Art. 10. Le présent décret entre immédiatement en vigueur.

Berne, le 4 février 1896.

Au nom du Grand Conseil:
Le Président,
BÜHLER.
Le Chancelier,
KISTLER.

6 février 1896.

Décret

concernant

l'exécution de la Convention relative à la rectification des frontières entre les cantons de Berne et de Neuchâtel, le long de la Thielle supérieure.

Le Grand Conseil du canton de Berne,

En exécution de la convention stipulée avec le canton de Neuchâtel concernant la rectification des frontières le long de la Thielle supérieure;

Vu l'art. 63 de la Constitution cantonale;

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

décrète:

Article premier. Toute la portion de territoire située près du pont de Thielle entre le nouveau canal et l'ancien lit de la rivière, avec les bâtiments du château et de l'ancienne maison des péages neuchâtelois, est rattachée au territoire de la commune municipale de Chules.

Art. 2. La propriété dite Maison rouge, sise entre le canal de la Thielle et le lac de Neuchâtel, est rattachée au territoire de la commune de Champion.

Art. 3. Les terrains laissés à nu par le retrait des eaux au nord-est du lac de Neuchâtel, et qui en vertu de la convention appartiennent maintenant au canton de

Berne, sont rattachés, ceux qui confinent au territoire de Champion, à la commune de Champion, et ceux qui joûtent le territoire d'Anet, à la commune d'Anet. 6 février 1896.

Art. 4. Les portions de territoire de la rive gauche du canal de la Thielle qui ont été cédées par Berne au canton de Neuchâtel, et qui consistent notamment en une grande section à l'endroit appelé Grissachmoos, sont distraites des territoires communaux de Chules et de Champion dont elles faisaient partie.

Art. 5. Le présent décret entre immédiatement en vigueur. Le Conseil-exécutif est chargé de son exécution.

Berne, le 6 février 1896.

Au nom du Grand Conseil:

Le Président,

BÜHLER.

Le Chancelier,

KISTLER.

18 février 1896.

Ordonnance

concernant

la construction et l'exploitation des bateaux à vapeur ou actionnés par d'autres moteurs sur les eaux suisses.

Le Conseil fédéral suisse,

En exécution des articles 7 et 8 de la loi fédérale sur la régale des postes du 5 avril 1894,

arrête:

Chapitre premier

(Art. 1 à 41).

Prescriptions concernant tous les bateaux soumis au contrôle fédéral.

Article premier.

Dispositions générales.

1. Tous les *bateaux à vapeur ou actionnés par d'autres moteurs* (désignés ci-après d'une manière générale par bateaux à vapeur) affectés, dans un but industriel, à l'exploitation d'un service de voyageurs ou au transport de marchandises sur les eaux suisses sont soumis au contrôle de la Confédération.

2. Sont exceptés les bateaux qui se trouvent sous la surveillance d'un Etat voisin et qui en fournissent la preuve officielle.

Art. 2.

18 février 1896.

Permis de navigation.

1. Les propriétaires de bateaux à vapeur doivent se procurer un *permis de navigation* du Département fédéral des postes et des chemins de fer (section des chemins de fer).

2. Les permis de navigation cantonaux que les propriétaires de bateaux à vapeur possèdent au moment de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance restent en vigueur jusqu'au 1er juin 1898 ou jusqu'à l'expiration de ces permis antérieure à cette date. Les propriétaires sont tenus de se procurer le permis de navigation fédéral avant l'expiration du terme prolongé, conformément aux dispositions de la présente ordonnance et après inspection du bateau et des pièces à produire (art. 41 ci-après).

Art. 3.

Demande de permis.

Toute demande de permis de navigation doit contenir les indications suivantes:

a. Le *nom* du bateau.

b. La désignation des *eaux* sur lesquelles il doit naviguer.

c. Le *but* auquel il est destiné.

d. Le *nom du constructeur*, soit des fournisseurs de chacune des parties principales.

e. La *description sommaire du corps du bateau* et de ses installations, avec indication des dimensions principales et du tirant d'eau à pleine charge. Pour les bateaux neufs, la description doit être accompagnée d'un dessin du bateau. Pour les bateaux construits avant l'entrée en vigueur de cette ordonnance, si ce dessin existe, il devra être produit.

f. La *description du moteur:*

aa. de la machine, avec les dimensions des cylindres, la course et le nombre de tours prévu;

18 février 1896.

bb. de la chaudière avec un dessin coté, indication du maximum de la pression, de la nature de la tôle employée et de son épaisseur, ainsi que de la surface de chauffe;

cc. des roues à aubes, soit du propulseur et de leurs arbres, avec les dimensions principales.

g. Le *nombre maximum des passagers* qui pourront être transportés, ou le *tonnage* des marchandises.

Art. 4.

Renouvellement de la demande.

Cette demande de permis de navigation doit être renouvelée chaque fois qu'une modification importante est apportée à la construction ou à des parties principales du bateau. La demande ne devra cependant contenir que les indications permettant de se rendre compte des modifications.

Art. 5.

Construction des bateaux.

Les bateaux doivent être construits solidement dans toutes leurs parties, conformément aux règles de l'art et de manière à présenter toutes garanties dans leur service.

Art. 6.

Nom.

Chaque bateau portera son *nom*, de chaque côté et d'une manière apparente. Le nom peut être remplacé par un numéro d'ordre.

Art. 7.

Ligne de flottaison.

La *ligne de flottaison* à pleine charge sera indiquée d'une manière permanente à l'avant et à l'arrière et de chaque côté de la coque.

18 février 1896.

Art. 8.

Parois étanches.

1. Le bateau doit être divisé dans sa longueur en compartiments par au moins trois *parois étanches* en fer. Ces parois ont à leur partie inférieure une petite ouverture qui doit pouvoir être fermée en cas de besoin. Si d'autres ouvertures sont nécessaires, elles devront pouvoir se fermer, au moyen de portes solides et étanches.

2. La paroi antérieure sera située à une distance de l'étrave comprise entre le $^1/_8$ et le $^1/_{12}$ de la longueur totale du bateau, les deux autres parois formant les extrémités de la chambre de la machine.

Art. 9.

Hauteur du franc-bord.

1. Les *sabords* ou d'autres *ouvertures* dans la coque ne peuvent avoir leur partie la plus basse à moins de 40 cm. de la ligne de flottaison.

2. Des ouvertures situées plus bas ne sont admises que pour le tuyautage de la machine et des chaudières, ainsi que pour les noie-crasses; les ouvertures ou les tuyaux qui y aboutissent doivent être munis d'un moyen sûr de fermeture.

3. Pour les bateaux d'un tonnage ne dépassant pas cent personnes, la cote ci-dessus pourra être réduite jusqu'à à un minimum de 30 cm., en tenant compte de la construction du bateau et du service auquel il est destiné.

Art. 10.

Bastingages, sorties de sûreté, planchers.

1. Les ponts destinés aux voyageurs seront munis de *garde-corps* solides, d'une hauteur suffisante pour la sécurité des passagers. Les ouvertures faisant communiquer le pont avec les espaces inférieurs seront munies d'une cage d'escalier ou de barrières offrant également la sécurité voulue.

18 février 1896.

2. Les salons, la chambre des machines et des chaudières auront des sorties de sûreté donnant sur le pont. Si la chambre de la machine et la chambre de chauffe sont séparées, il devra y avoir une sortie de sûreté pour chacune d'elles.

3. Dans chacun des compartiments, le *plancher* doit pouvoir être levé facilement sur une largeur de 60 cm. et sur au moins un tiers de sa longueur.

Art. 11.

Tonnage.

Le *nombre maximum* des voyageurs que le bateau peut transporter (le *tonnage* pour les bateaux à marchandises) doit être affiché à un endroit convenable, accessible à chacun. Abstraction faite de l'équipage réglementaire, la charge du bateau ne doit jamais excéder le maximum indiqué.

Art. 12.

Eclairage.

Tous les locaux du bateau doivent être pourvus d'un *moyen d'éclairage* prêt à fonctionner en tout temps. Lorsque l'éclairage est électrique, il doit pouvoir être, au besoin, remplacé par un éclairage de réserve suffisant.

Art. 13.

Machine.

La *machine* doit être construite, montée et surtout assemblée avec la coque de manière à ce que l'on puisse compter sur un fonctionnement assuré.

Art. 14.

Chaudières.

Les *chaudières* doivent être de toute solidité et présenter toutes garanties au point de vue des risques d'explosion.

Art. 15.

Examen préalable.

1. Lorsque les parties principales d'un bateau sont près d'être terminées et peuvent être encore facilement

visitées, le Département des chemins de fer procède à un premier examen de la carène, de la machine et des chaudières. Ces dernières seront soumises à une épreuve de la *presse hydraulique* avant de les recouvrir. 18 février 1896.

2. La pression d'essai vérifiée par un manomètre-étalon (1 atm. = 1 kg. par cm^2) sera le double de la pression de service pour les chaudières destinées à fonctionner sous une pression de 1 à 5 atm. Pour les pressions supérieures à 5 atm., on ajoutera 5 atm. à la pression de service. Les chaudières devront supporter la pression d'essai sans éprouver de déformation permanente et sans qu'il se produise de fuites.

3. Si l'essai donne un résultat satisfaisant, le contrôleur timbrera les chaudières à un endroit facilement accessible, en indiquant le numéro du contrôle, le maximum de la pression de service et son nom ou parafe. Un certificat d'essai sera établi en deux doubles, dont l'un pour le propriétaire et l'autre pour l'autorité.

Art. 16.

Avant de mettre un bateau en service, le propriétaire en donnera avis à qui de droit et l'on procédera pendant une ou plusieurs *courses d'essai* à une revision générale. Essais précédant la délivrance du permis de navigation.

L'agent du contrôle s'assurera notamment de la valeur du bateau en général et de celle de la machine, ainsi que de la facilité de manœuvre de cette dernière, du bon fonctionnement du gouvernail, de la chaudière et des appareils de sûreté et autres, ainsi que de tout le tuyautage pour eau ou vapeur. Il devra aussi contrôler les agrès.

Art. 17.

Si la course d'essai n'a pas donné lieu à des observations, il sera dressé *procès-verbal* et le propriétaire recevra, sur un formulaire *ad hoc*, une attestation constatant que Course d'essai.

18 février 1896.

le bateau possède les qualités voulues pour faire le service et autorisant l'emploi du bateau pour le but prévu dans la demande de permis.

Art. 18.

Inspections périodiques.

1. Chaque bateau sera soumis à trois inspections annuelles au moins, savoir deux extérieures et une intérieure.

2. Les inspections *extérieures* auront lieu, dans la règle, pendant que le bateau est en service. L'agent du contrôle devra, à leur occasion, s'assurer du bon fonctionnement de la machine, des chaudières, des appareils divers et de l'état général du bateau, des agrès et de l'équipement, comme cela a lieu pendant les courses d'essai et autant que cela est possible pendant le service.

3. L'inspection *intérieure* aura lieu pendant que le bateau sera hors de service, de façon à pouvoir constater l'état intérieur de la coque, de la machine, des chaudières et de la tuyauterie. L'agent examinera aussi les divers appareils de secours et de sûreté, autant que cela sera possible le bateau n'étant pas en service.

4. Pour les bateaux actionnés par d'autres moteurs que la vapeur une seule inspection par année suffit.

Art. 19.

Démontage.

L'agent du contrôle, s'il n'est pas complètement rassuré par l'inspection intérieure, pourra toujours faire mettre à nu telle ou telle pièce du bateau.

Art. 20.

Revision après 240,000 km. de parcours, ou 10 ans.

1. Après 240,000 km. de parcours et dans les dix premières années, à l'occasion de l'inspection ordinaire intérieure, les chaudières seront mises à nu, détubées et la boîte à fumée sera enlevée. Toutes les pièces seront nettoyées soigneusement, de manière à permettre une

revision complète. Cette revision sera répétée tous les huit ans après que le bateau aura parcouru 180,000 km. 18 février 1896.

2. On procédera à un essai de pression après le retubage et avant de recouvrir les chaudières.

3. La pression d'essai ne sera toutefois pas aussi élevée que celle à laquelle les chaudières ont été essayées quand elles étaient neuves; elle est fixée de la manière suivante: pour une pression de service ne dépassant pas 1 atm., on ajoutera 1 atm.; pour une pression de service au delà de 1 atm., mais ne dépassant pas 4 atm., on ajoutera 2 atm.; pour une pression de service de plus de 4 jusqu'à 8 atm., on ajoutera une pression égale à la moitié de la pression de service; enfin, pour une pression de service dépassant 8 atm., on ajoutera 4 atm.

4. Si possible, la conduite de vapeur principale jusqu'à la machine sera comprise dans l'essai de pression.

Art. 21.

Renouvellement de l'essai de pression.

1. L'essai de pression doit être renouvelé:

a. quand une chaudière a subi une modification dans sa construction ou une réparation importante;

b. quand le contrôle l'estimera nécessaire, soit d'après le résultat de la revision intérieure, soit parce que le bateau a chômé longtemps, soit enfin après un événement qui peut avoir entamé la chaudière.

2. Dans ce cas, la pression d'essai sera celle indiquée à l'art. 20, chiffre 3.

Art. 22.

Résultat des inspections.

Des certificats établis sur formules spéciales et signés par l'agent du contrôle seront délivrés pour constater le résultat des inspections principales intérieures et des essais de pression. Un double du certificat est déposé au Département des chemins de fer.

18 février 1896.

Mise en carène.

Art. 23.

Chaque bateau sera *tiré à terre* au moins une fois tous les cinq ans. A cette occasion, et après un nettoyage complet de toutes les parties, on procédera à l'inspection générale intérieure habituelle.

Avis concernant les inspections.

Art. 24.

Les inspections *extérieures* peuvent avoir lieu sans avis préalable. Cependant, le propriétaire, ou son représentant, en sera informé sur place, soit avant, soit après l'inspection. Par contre, les inspections *intérieures* et les essais seront concertés d'avance par écrit, de manière, si possible, à ne pas gêner le service.

Résultat de l'inspection.

Art. 25.

Les remarques auxquelles l'inspection donne lieu seront communiquées par écrit au propriétaire du bateau. Celui-ci prendra immédiatement les mesures de sécurité qui lui sont prescrites. En cas de danger, l'agent du contrôle est tenu d'aviser de suite son autorité, et, au besoin, il a le droit d'interrompre provisoirement le service, sous réserve de la décision du Département des chemins de fer.

Bateaux hors service.

Art. 26.

1. Les inspections régulières sont interrompues quand un bateau est mis hors service pour un temps indéterminé et que le Département des chemins de fer en a été avisé.

2. Ce département sera également avisé quand le bateau devra reprendre le service.

3. Si un bateau a chômé pendant plus d'une année, il ne pourra reprendre le service qu'après avoir été soumis à une inspection intérieure.

Art. 27.

18 février 1896. Frais des inspections.

Les inspections et essais auxquels sont soumis les bateaux et leurs chaudières ont lieu *aux frais et risques du propriétaire.* Toutefois, il ne doit aucune indemnité pour le service des agents relevant du Département des chemins de fer.

Art. 28.

Equipement général.

Les agrès suivants doivent toujours se trouver à bord:

a. *Canots de sauvetage*, savoir: un pour les bateaux portant jusqu'à cinq cents passagers, deux pour les bateaux plus grands; chaque canot sera muni de deux paires de rames.

b. *Bouées de sauvetage.* Deux pour bateaux portant jusqu'à cent passagers, quatre pour bateaux de plus de cent à cinq cents personnes, six à dix pour les bateaux plus grands, plus une à dix ceintures en liège.

c. Une *boîte de secours*, accompagnée d'une instruction spéciale pour les soins à donner aux noyés.

d. *Ancres et chaînes.* Pour les bateaux de la première et de la seconde catégorie, au moins une ancre avec chaîne de longueur convenable; pour les autres bateaux, deux; en outre, pour les deux genres de bateaux, un cabestan.

e. Une *cloche pour signaux.*

f. Un *sifflet à vapeur.*

g. Les *porte-voix* nécessaires pour la machine. L'un devra aboutir à la place du capitaine, un autre à celle du timonier.

h. Une *boussole* avec son carnet.

i. Les *pavillons* nécessaires pour *signaux.*

k. Les objets nécessaires pour l'*éclairage* des différents locaux du bateau, ainsi que un à trois falots à main.

l. Les *feux de position*, savoir: un feu blanc pour l'avant, un feu rouge et un vert pour placer sur les tambours à babord et à tribord, un feu bleu pour l'arrière.

18 février 1896.

m. Une *échelle de sauvetage.*

n. Une *barre de gouvernail* (avec cordes et moufles pour les grands bateaux).

o. Un *canon* avec provision de poudre, ou une *sirène.*

p. Les *cordages*, étires, bâches, bidons, etc. nécessaires.

q. Une *boîte à outils* contenant les outils nécessaires pour petites réparations au bateau et à ses agrès.

r. Si le bateau est éclairé au pétrole, une *caisse en métal* pour conserver la provision à l'abri du feu. La provision ne doit pas dépasser 10 kg.

Les entreprises de navigation sont tenues de faire exécuter par leur personnel de service des exercices périodiques avec les appareils de sauvetage.

Observations. Pour bateaux portant moins de cent passagers, on n'exige pas de canot de sauvetage, mais par contre deux à trois rames; pour ces bateaux, on peut aussi éliminer les objets mentionnés sous lettres *c*, *e*, *m* et *q*.

Art. 29.

Equipement de la machine et des chaudières.

Toute chambre de machine doit contenir:

a. les *clefs à écrous* nécessaires, des *outils*, la matière nécessaire pour les joints et garnitures, les pièces de réserve nécessaires pour l'entretien ordinaire de la machine et des chaudières;

b. outre les appareils nécessaires pour l'*éclairage* du local, une à trois lampes portatives, ou des bougies;

c. une *caisse en métal* pour conserver les déchets de coton usagés, dont le poids total ne doit pas dépasser 20 kg.;

d. une *pompe de cale*, une *pompe à main* utilisable soit pour la cale, soit pour l'alimentation de la chaudière, et pour les bateaux de plus de cent personnes, un éjecteur.

Art. 30.

18 février 1896.

Garnitures des chaudières.

Chaque *chaudière* sera munie des garnitures et appareils suivants, en bon état de fonctionnement :

a. Un *clapet de retenue* avec vanne se fermant automatiquement par la pression de la chaudière quand l'alimentation cesse.

b. Deux *appareils d'alimentation* indépendants l'un de l'autre et dont chacun doit suffire seul à fournir à la chaudière la quantité d'eau nécessaire.

Les différentes chaudières d'un même bateau comptent ici pour *une seule.*

c. Deux *appareils de niveau d'eau*, dont l'un au moins sera l'appareil ordinaire à tube de verre. Chacun de ces appareils aura des communications distinctes avec la chaudière, à moins que le tuyau de communication commun n'ait au moins 60 cm^2 de section libre. Le niveau minimum fixé doit être marqué d'une manière bien visible et invariable à l'indicateur de niveau.

d. Deux *soupapes de sûreté,* faciles à contrôler en tout temps.

Leur charge sera telle qu'elles laissent échapper la vapeur au moment où le maximum de la pression est atteint.

Si la charge est un poids, celui-ci sera fixé exactement ; si la charge est obtenue au moyen d'un ressort, la tension maximum sera limitée.

e. Un *manomètre* avec robinets, bien visible depuis la chambre de chauffe, et sur le cadran duquel la pression maximum est indiquée au moyen d'un repère également bien visible ; de plus, pour une chaudière ou plusieurs chaudières travaillant ensemble

18 février 1896.

et aboutissant au même dôme de vapeur, un manomètre comme celui ci-dessus, placé sur le pont.

f. Une disposition permettant de placer facilement le manomètre de contrôle. *(Robinet à bride.)*

g. Un *tuyau d'échappement* avec vanne pour laisser, en cas de besoin, échapper la vapeur, à moins que la disposition des soupapes de sûreté ne permette ce service.

h. Immédiatement à sa sortie de la chaudière, pour chaque tuyau d'admission de vapeur, une *vanne de fermeture* pouvant se manœuvrer depuis le pont pour *arrêter tout écoulement de vapeur* vers la machine.

i. Chaque chaudière neuve portera une *plaque* indiquant le nom du fabricant, l'année de construction et le timbre.

Art. 31.

Prescriptions concernant les bateaux actionnés autrement que par la vapeur.

Les prescriptions particulières touchant la construction, la vérification et l'équipement des moteurs de bateaux actionnés autrement que par la vapeur sont réservées dans tous les cas où les présentes prescriptions ne paraîtront pas applicables.

Art. 32.

Personnel.

On n'emploiera pour le service des bateaux que des gens sûrs et du métier.

Art. 33.

Equipages.

1. L'équipage comprendra dans la règle, non compris le service de la caisse ou de bureau, pour bateaux portant :

18 février 1896.

	I. de 100-250	II. au delà de 250-500	III. au delà de 500-750	IV. au delà de 750-1000	V. au delà de 1000 personnes
Capitaine ou conducteur du bateau	1	1	1	1	1
Timonier	1	1	1	1	1
Sous-timonier . .	—	—	—	1	1
Bateliers	1	2	3	3	4
Mécanicien . . .	1	1	1	1	1
„ en second	—	—	—	1	1
Chauffeurs . . .	1	2	2	2	3

2. Pour de petits bateaux, l'équipage sera fixé, dans chaque cas particulier, suivant les exigences du service, mais il ne pourra pas être inférieur à deux hommes pour le pont et un pour la machine.

3. Pour les bateaux des catégories I, II et III, un batelier devra pouvoir, en tout temps, remplacer le timonier et un chauffeur le mécanicien. Du reste, les remplacements suivants devront pouvoir s'opérer en tout temps: le timonier à la place du capitaine; le sous-timonier à la place du timonier; le mécanicien en second à la place du mécanicien.

Art. 34.

Règlements.

Les administrations devront établir les règlements nécessaires pour fixer les attributions du personnel prévu par l'article 33 et les communiquer au Département des chemins de fer.

Art. 35.

Registre des bateaux.

Le propriétaire d'un bateau doit tenir un registre contenant les indications suivantes : le nom du constructeur, la date de la mise en exploitation du bateau et de la

18 février 1896.

chaudière, le nombre de kilomètres parcourus annuellement (pour les bateaux concessionnés d'après le chapitre II ci-après), les dates et résultats des inspections intérieures des bateaux et de leurs chaudières, les réparations et changements importants, les faits extraordinaires, les accidents.

Le Département des chemins de fer a en tout temps le droit de prendre connaissance de ce registre et d'en demander des extraits.

Art. 36.

Avis d'accidents

En cas d'*accident* ayant occasionné des blessures graves, ou des avaries de matériel importantes, le propriétaire devra aviser immédiatement le Département des chemins de fer, qui chargera des experts de faire une enquête.

Art. 37.

Inspection des chaudières.

L'examen et les inspections périodiques des *chaudières* pourront être confiés à la *Société suisse des propriétaires de chaudières à vapeur*, suivant convention à intervenir; mais le Département des chemins de fer sera libre de coopérer à ces inspections ou de procéder à des revisions pour son propre compte. Dans tous les cas, il devra procéder aux autres revisions prescrites, non prévues par les statuts de la Société suisse.

Art. 38.

Dispense.

Dans certains cas spéciaux, le Département des chemins de fer peut dispenser des entreprises de l'exécution totale ou partielle des prescriptions ci-dessus, à condition que cette dispense soit justifiée par les circonstances et qu'elle ne paraisse pas devoir présenter d'inconvénient.

18 février 1896.

Art. 39.

Abrogation de dispositions contraires.

1. Sont abrogées les dispositions des règlements cantonaux et intercantonaux contraires aux dispositions des articles 1 à 38 ci-dessus.

2. Sont réservées les conventions internationales pour la navigation sur les eaux frontières, dans ce sens que, pour les bateaux de propriétaires suisses, les dispositions de ces conventions s'ajoutent à celles de la présente ordonnance.

Art. 40.

Règlement de transport et police des bateaux.

1. Les cantons doivent statuer des règlements sur la *navigation et la police* des bateaux (y compris les signaux et la police des ports). Ces règlements seront uniformes pour les eaux touchant plusieurs cantons. Dans les cas où ces cantons ne parviendraient pas à s'entendre, la décision appartient au Conseil fédéral.

2. L'exécution de ces règlements est de la compétence des cantons; mais l'agent du Département des chemins de fer veillera aussi à cette exécution à l'occasion de ses tournées d'inspection.

Art. 41.

Délai.

Il est accordé un délai jusqu'au 1er juin 1898 pour permettre d'apporter aux bateaux existants les modifications nécessaires conformément aux prescriptions des articles 5 à 31.

Chapitre II.

(Art. 42 à 64.)

Prescriptions spéciales pour les bateaux effectuant un transport régulier et périodique de voyageurs.

Art. 42.

Obligations pour l'acquisition d'une concession.

1. Les entreprises de bateaux à vapeur faisant un *service régulier et périodique de transport de voyageurs* doivent posséder, outre le permis de navigation pour

18 février 1896.

les bateaux à utiliser pour le service prévu par l'article 2, une *concession* dans le sens de l'article 7 de la loi fédérale sur la régale des postes.

2. Restent réservées les prescriptions contenues dans les conventions internationales sur la navigation dans les eaux frontières. En tout cas, les administrations particulières qui ont leur domicile à l'étranger doivent élire un domicile en Suisse.

Art. 43.

Délivrance de la concession.

Le Conseil fédéral délègue au Département des postes et des chemins de fer le droit d'accorder des concessions qui est attribué au Conseil fédéral par l'article 7 de la loi sur la régale des postes. Le Conseil fédéral décide en cas de recours.

Art. 44.

Conditions de la concession.

1. Les conditions *générales* auxquelles la concession est accordée sont contenues dans les articles 45 à 65 ci-dessous.

2. Lorsque l'intérêt public paraîtra l'exiger, la concession pourra n'être accordée que sous certaines réserves *particulières*, en rapport avec les conditions de l'exploitation de l'entreprise.

3. D'autre part, on pourra renoncer à appliquer à certaines entreprises les articles 48, 49, 52 et 54, quand les prescriptions générales qu'ils contiennent paraîtront ne pas être nécessaires ou ne pas s'appliquer aux conditions d'exploitation.

Art. 45.

Durée de la concession.

La concession est accordée pour cinq ans, à moins que des circonstances particulières ne justifient un terme plus court.

Art. 46.

18 février 1896.

Demande de concession.

1. La demande de concession devra être remise au Département des postes et des chemins de fer au moins trois mois avant l'ouverture du service ou l'expiration de la concession existante; elle contiendra les indications suivantes:

a. Nom et domicile de l'entrepreneur, soit nom et siège social de la société.

b. Désignation du parcours à effectuer régulièrement et des ports à toucher.

c. Nombre des courses journalières régulières que l'entrepreneur veut s'engager à effectuer.

d. Les tarifs proposés pour le transport des voyageurs et des marchandises.

e. Désignation des bateaux destinés au service régulier.

2. Les indications prévues sous lettres *b*, *c*, *d* et *e* doivent être données, cas échéant, d'une manière distincte pour les différentes périodes d'exploitation (été, hiver, etc.).

3. S'il s'agit d'une société par actions, les statuts de celle-ci devront être joints à la demande de concession.

Art. 47.

Siège de l'entreprise.

1. Le siège de l'entreprise est indiqué dans la concession. Si les eaux dans lesquelles naviguent les bateaux de l'entreprise touchent le territoire de plusieurs cantons, elle devra avoir un domicile dans chacun de ceux-ci, où les habitants du canton pourront la poursuivre.

2. En matière réelle le for des actions est au lieu où se trouve l'objet litigieux.

Art. 48.

Utilisation commune des stations.

Si le Département des postes et des chemins de fer accorde une concession pour une route qui est déjà parcourue, il peut accorder aussi l'usage des installations

18 février 1896.

publiques existant dans les ports et prendre les dispositions nécessaires à cet effet. En cas de recours, la décision définitive du Conseil fédéral est réservée. Le nouvel entrepreneur payera un droit proportionné pour cet usage. Si les intéressés ne peuvent s'entendre, ce droit sera fixé sans recours par le Tribunal fédéral.

Art. 49.

Tarifs directs.

Indépendamment des tarifs directs imposés par la loi sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur, toute entreprise de bateaux à vapeur est tenue d'établir des tarifs directs dans ses rapports avec l'administration des postes, si celle-ci en fait la demande. En cas de différends, la décision appartient au Département des chemins de fer; en cas de recours, au Conseil fédéral.

Art. 50.

Transport des envois postaux.

1. Les entreprises de bateaux à vapeur sont tenues de transporter, par toutes les courses de l'horaire, les sacs et envois postaux (dépêches en lettres et en messagerie et colis hors sac).

2. Ces entreprises doivent tenir à la disposition de la poste, sur chaque bateau, une place convenable pour mettre en sûreté les envois postaux; elles prendront, au besoin, les mesures nécessaires pour assurer la libre circulation des charrettes ou fourgons de la poste.

Art. 51.

Accompagnement des envois postaux. Responsabilité.

1. Dans la règle, les envois postaux sont accompagnés par un employé de la poste (conducteur, etc.). Dans ce cas, l'entreprise de navigation n'est pas responsable de la remise et de la réception des envois de la poste aux ports de départ, intermédiaires et d'arrivée,

mais seulement des retards, pertes ou avaries survenus en cours de transport, conformément à la loi fédérale sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur, du 29 mars 1893. 18 février 1896.

2. L'administration des postes a pourtant le droit, dans le cas d'un faible trafic, qui ne justifierait pas l'emploi d'un employé postal pour accompagner les expéditions, d'exiger de l'entreprise de navigation non seulement le transport, mais de faire effectuer par son personnel aussi le service d'échange (remise et réception) des sacs et colis hors sac. Dans ce cas, l'entreprise de transport est responsable, vis-à-vis de l'administration des postes, des retards, pertes ou avaries des envois postaux, dans la même mesure que cette administration est elle-même responsable vis-à-vis du public, suivant les articles 25 à 37 inclusivement de la loi sur la régale des postes.

Art. 52.

L'administration des postes a le droit de placer des boîtes aux lettres à l'usage du public sur tous les bateaux faisant un service régulier. Boîtes aux lettres.

Art. 53.

L'équipage du bateau doit avant tout aider à l'embarquement et au déchargement des expéditions postales aux ports de départ, intermédiaires et d'arrivée. L'entreprise de navigation est responsable des avaries et pertes causées par son personnel pendant ce travail. Transbordement des envois postaux.

Art. 54.

S'ils en sont requis, les concessionnaires organiseront à bord de leurs bateaux des locaux convenables pour le service de la poste (bureaux de poste flottants). Ces Bureaux de poste à bord.

18 février 1896.

locaux seront mis à la disposition de la poste, éclairés, chauffés et proprement entretenus.

Art. 55.

Prestations gratuites et indemnités.

1. Les entreprises de navigation n'ont droit à aucune indemnité pour les prestations prévues aux articles 52 et 53. Il en est de même pour les prestations et les transports prévus à l'article 50, en tant qu'il s'agit d'envois postaux dont le poids, pris isolément, ne dépasse pas 5 kg.

2. L'administration des postes payera une indemnité à l'entreprise de navigation pour le transport des colis d'un poids supérieur à 5 kg. Cette indemnité sera calculée chaque mois, en appliquant au poids total des colis transportés un tarif qui sera au maximum du 75 % du tarif marchandises de la classe la plus élevée. Cette indemnité peut être transformée en une somme fixe, établie une fois pour toutes, d'accord entre les deux administrations.

3. Pour ce qui concerne les prestations prévues à l'article 51, il est entendu que le transport de sacs aux lettres sans responsabilité est gratuit, mais que pour le transport de sacs aux lettres avec responsabilité pour les envois recommandés et l'article de messagerie, l'entreprise de navigation a droit à une indemnité proportionnée à l'importance du transport et à la responsabilité qui en découle.

4. L'entreprise de navigation a également droit à une indemnité pour les prestations prévues à l'article 54 (bureaux de poste flottants).

4. Les indemnités prévues par les deux paragraphes précédents sont fixées, d'un commun accord, par le Département des postes et des chemins de fer et l'administration des bateaux. Si un accord ne peut intervenir, le Tribunal fédéral tranche définitivement.

18 février 1896.

Art. 56.

Libre circulation du personnel postal.

Les employés postaux sont libres de circuler sur les débarcadères et les bateaux, suivant les exigences du service.

Art. 57.

Défense au personnel des bateaux de faire de la réclame auprès des voyageurs.

Les entreprises de navigation auront soin d'empêcher que, soit à bord, soit sur les débarcadères, les employés du bateau ou d'autres personnes ne fassent de la réclame auprès des voyageurs en les engageant à des excursions ou en leur recommandant des hôtels.

Art. 58.

Libre circulation du personnel de surveillance et postal.

Les entreprises de navigation transporteront gratuitement les personnes chargées de la surveillance par la Confédération et les employés postaux chargés du service des bureaux à bord et de l'accompagnement des envois de la poste.

Art. 59.

Interruption de service.

1. Si le service est interrompu temporairement par des causes naturelles, comme tempêtes, basses eaux, glaces, les entreprises de navigation en aviseront immédiatement le Département des chemins de fer et le public, et prendront de suite les mesures nécessaires pour assurer, de toute autre manière convenable, le transport régulier des voyageurs et de leurs bagages, ainsi que des envois postaux. Si elles ne le font pas ou le font seulement d'une manière insuffisante, l'administration des postes prendra les mesures nécessaires, aux frais de l'entreprise.

2. Dans les cas où l'entreprise exécute un service de transport extraordinaire, le Conseil fédéral peut l'autoriser à percevoir des taxes plus élevées et lui accorder, en outre, une subvention en égard aux transports postaux.

18 février 1896.

Installations pour les passagers.

Art. 60.

1. Des débarcadères solides doivent être établis aux points de halte servant au transport régulier des personnes.

2. Le Département des chemins de fer a le droit d'exiger des entreprises de navigation que des locaux d'attente couverts soient mis à la disposition des voyageurs, là où cela paraîtra nécessaire et convenable.

3. Les bateaux de radelage ne sont pas admis pour un service régulier de voyageurs. Exceptionnellement, le service de bateaux de radelage est admis quand les débarcadères ne peuvent pas être utilisés.

Art. 61.

Comptes de l'année et bilan.

Les entreprises de navigation sont tenues de remettre chaque année au Département des chemins de fer leur rapport de gestion, leurs comptes annuels et leur bilan, et de lui fournir les données statistiques existantes qu'il pourrait leur demander.

Art. 62.

Contestations entre la Confédération et les entreprises.

Toutes contestations de droit privé, entre la Confédération et les entreprises de navigation, seront jugées par le tribunal fédéral.

Art. 63.

Droit de concession.

1. Les entreprises de navigation doivent payer à la Confédération un droit de concession (article 7 de la loi sur la régale des postes) pour la concession d'un service régulier et périodique de voyageurs et en considération de la haute surveillance exercée par le Département des chemins de fer.

2. Ce droit est fixé chaque année, en tenant compte du produit net de l'entreprise, en proportion du capital d'exploitation, ainsi que de la mesure dans laquelle celle-ci fournit des prestations gratuites à l'administration des postes (article 55, chiffres 1 et 3). 18 février 1896.

3. Les entreprises dont le produit net n'atteint pas le 3 1/2 % du capital d'exploitation n'ont à payer qu'un droit annuel de 10 francs. Dans aucun cas, ce droit ne pourra dépasser le 3% du produit net.

4. Après avoir pris connaissance du rapport, des comptes annuels et du bilan (article 61), le Département des chemins de fer fixe le droit de concession, sous réserve de la décision du Conseil fédéral en cas de recours.

Art. 64.

Prescriptions antérieures.

L'ordonnance du Conseil fédéral sur les concessions des entreprises de navigation, du 24 novembre 1882, ainsi que ses articles additionnels, sont abrogés.

Chapitre III.

Dispositions générales.

Art. 65.

Retrait du permis de navigation

En cas de violation ou d'inobservation réitérée des dispositions applicables aux entreprises de bateaux à vapeur des lois fédérales, de la présente ordonnance, ou d'autres ordonnances du Conseil fédéral ou des obligations résultant de la concession, le Conseil fédéral peut, sur la proposition du Département des chemins de fer, décider le retrait du permis de navigation accordé. En outre, le renvoi au tribunal pénal est réservé.

18 février 1896.

Exécution.

Art. 66.

Le Département des postes et des chemins de fer (section des chemins de fer) est chargé de l'exécution de la présente ordonnance. A cet effet, cette section sera augmentée du personnel nécessaire.

Art. 67.

Entrée en vigueur.

La présente ordonnance entrera en vigueur le 1er juin 1896, sous réserve du délai prévu à l'article 41.

Berne, le 18 février 1896.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le Président de la Confédération,

A. LACHENAL.

Le Chancelier de la Confédération,

RINGIER.