

Décembre 1918

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **19 (1919)**

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Règlement intercantonal

6 décembre
1918

concernant la

**police de la navigation sur les lacs de Neuchâtel,
Bienne et Morat ainsi que sur les canaux de la Thièle
et de la Broye.**

**Les gouvernements des cantons de Berne,
Fribourg, Vaud et Neuchâtel,**

Vu l'article 96 de l'ordonnance fédérale du 19 décembre 1910* concernant la navigation dans les eaux suisses;

Vu la convention intercantonale relative à la police de la navigation sur les lacs de Neuchâtel, Bienne et Morat et les canaux de la Thièle et de la Broye, du 22 juillet 1911, approuvée par le Conseil fédéral, le 30 janvier 1912,

arrêtent:

CHAPITRE PREMIER.

Dispositions générales.

Article premier. Tous les bateaux en service dans les eaux intercantionales et appartenant à des entreprises concessionnées sont soumis à la surveillance de la Confédération pour le transport de voyageurs ou de marchandises.

Tous les autres bateaux sont soumis à la surveillance des cantons riverains.

* Abréviation: O. F., ordonnance fédérale du 19 décembre 1910.

6 décembre
1918

Art. 2. Le contrôle des bateaux soumis à la surveillance des cantons est exercé par un inspecteur désigné à cet effet par la commission intercantonale.

Art. 3. Tout propriétaire de bateau à vapeur ou à moteur, à voiles ou à rames, est tenu de se procurer un permis de navigation au port d'attache de son bateau.

Les permis de navigation sont délivrés, pour ce qui concerne les bateaux appartenant à des entreprises concessionnées, par l'autorité fédérale (Département fédéral des Chemins de fer).

Les permis pour les autres bateaux sont délivrés, sur la proposition de l'inspecteur, par les organes cantonaux désignés à cet effet.

Art. 4. Le permis est personnel; il est valable aussi longtemps que le bateau est en bon état; il doit être renouvelé:

- a) lorsque le bateau a subi des transformations importantes;
- b) lorsqu'il change de propriétaire;
- c) lorsque son port d'attache est transféré dans un autre canton.

Art. 5. Toute demande de permis de navigation doit contenir les indications suivantes:

- a) le nom et le domicile du propriétaire;
- b) le but auquel le bateau est destiné;
- c) la description sommaire du corps du bateau et de ses installations, avec indication des dimensions principales, avec les nom et adresse du constructeur ou de la personne qui a vendu le bateau;
- d) pour les bateaux actionnés par des moteurs, la description du moteur, c'est-à-dire:

6 décembre
1918

de la machine avec indication des dimensions des cylindres, de la course et du nombre de tours prévu, ainsi que de sa puissance en HP.;

de la chaudière avec un dessin coté; indication du maximum de la pression (timbre), de la nature et de l'épaisseur de la tôle employée, ainsi que de la surface de chauffe;

en cas d'emploi d'accumulateurs, des données précises à leur sujet;

du propulseur et de ses arbres, avec les dimensions principales;

e) le nombre maximum des passagers qui pourront être transportés ou le tonnage des marchandises.

Pour les bateaux à voiles ou à rames, il suffit de donner les indications portées sous lettre *a*, *b*, *c* et *e*.

CHAPITRE II.

Construction des bateaux.

Art. 6. Les bateaux appartenant à une entreprise concessionnée sont soumis aux prescriptions de l'ordonnance fédérale du 19 décembre 1910.

Les bateaux placés sous le contrôle de l'autorité cantonale sont soumis aux prescriptions suivantes:

Les embarcations doivent être construites avec de bons matériaux d'après les règles de l'art et entretenues de manière à présenter les garanties de solidité et de sécurité prévues aux articles 49 à 57 de l'O. F.

Chaque bateau doit porter à l'avant et de chaque côté, d'une manière apparente, un numéro de contrôle de huit centimètres de hauteur minimum; ce numéro est précédé de la lettre initiale du canton. Il est loisible au propriétaire du bateau d'ajouter un nom à ce numéro.

6 décembre
1918

Pour les bateaux à voiles, le numéro est répété dans la partie supérieure de la voile.

Ces indications sont mentionnées dans le permis de navigation.

Une inscription bien visible, placée à l'intérieur du bateau, indiquera le nombre de passagers ou le tonnage qu'il peut recevoir conformément au permis de navigation.

Art. 7. Sous la désignation de bateaux à moteur et canots automobiles on comprend les embarcations actionnées par un moteur à explosion ou à combustion, un moteur électrique ou tout autre moteur.

Par canots automobiles, on entend plus particulièrement les embarcations non pontées servant exclusivement au transport des voyageurs, et par bateaux à moteur toutes les autres embarcations de ce genre.

Art. 8. Pour les bateaux à vapeur ou à moteur et les chalands à voiles et à rames, le tirant d'eau en pleine charge doit être indiqué sur les flancs de la coque, soit par des plaques en métal de 25 centimètres de longueur sur 4 centimètres de largeur, soit par des limnimètres.

La hauteur du franc-bord en pleine charge doit être mesurée :

aux bateaux ayant des hublots, sabords ou d'autres ouvertures, depuis le point le plus bas de ces dernières;

aux bateaux dont la coque n'a pas d'ouvertures sur les flancs, depuis l'arête supérieure de la coque jusqu'à la ligne de flottaison en pleine charge;

aux canots automobiles et yachts à voiles, depuis l'arête supérieure de la fargue si celle-ci forme une bordure étanche et solide tout autour du bateau.

Le franc-bord ainsi mesuré doit avoir au minimum :

a) aux bateaux à vapeur ou à moteur pontés transportant des personnes, 40 cm. Il peut être réduit

6 décembre
1918

- à 30 cm. pour les bateaux pontés d'une capacité de chargement ne dépassant pas 60 personnes ;
- b) aux bateaux à vapeur ou chalands à moteur, à voiles et à rames transportant des marchandises, 40 cm. pour un tonnage s'élevant jusqu'à 80 tonnes et 50 cm. pour les tonnages supérieurs. Il peut être réduit à 30 cm. pour les bateaux pontés d'un tonnage ne dépassant pas 80 tonnes ;
- c) aux canots automobiles et yachts à voiles, transportant des personnes, 40 cm. pour les bateaux d'une capacité de chargement allant jusqu'à 15 personnes, et 50 cm. pour les bateaux plus grands. Le franc-bord peut être réduit à 40 cm. si le bateau n'est utilisé que sur des rivières où les fortes vagues ne sont pas à craindre ;
- d) aux bateaux à rames transportant des personnes, 25 cm. au minimum suivant l'importance de l'embarcation.

La hauteur du franc-bord peut être réduite pour les bateaux à rames servant exclusivement aux sports et dont les propriétaires en ont fait la demande à l'autorité compétente.

Art. 9. La limite de charge et celle du tirant d'eau sont fixées par l'inspecteur.

Pour les chalands, le tirant d'eau en pleine charge se détermine soit par une méthode de jaugeage, soit par un calcul fondé sur les dimensions principales du bateau (longueur, largeur, hauteur entre la ligne de flottaison à lège et en pleine charge).

Art. 10. Les machines et chaudières doivent être construites, entretenues et inspectées conformément aux prescriptions des articles 58 à 63 et 82 à 88 de l'O. F.

6 décembre
1918

Art. 11. Les bateaux possédant des moteurs à explosion ou à combustion, des moteurs électriques ou autres moteurs, sont soumis aux prescriptions suivantes:

- a) l'appareil moteur doit assurer la marche avant et arrière du bateau et permettre une réduction de vitesse;
- b) le réservoir contenant le liquide combustible doit offrir toute sécurité au point de vue de l'étanchéité, et être placé le plus loin possible du moteur; le remplissage se fera au moyen d'un dispositif approprié empêchant tout épanchement du liquide;
- c) les conduites reliant ce réservoir au moteur, soit directement, soit après avoir passé par un autre récipient plus petit, doivent pouvoir résister, avec les récipients, à une pression d'au moins deux atmosphères (les soudures à l'étain ne sont pas admises). Ces conduites doivent être introduites par le dessus et munies d'une vanne, à la sortie du réservoir;
- d) les moteurs actionnés par des matières facilement inflammables (telles que la benzine ou autres essences) doivent être munis de l'allumage électrique;
- e) il existera constamment à bord une notice contenant les instructions relatives à la manœuvre du moteur. Cette notice sera, si possible, affichée près de ce dernier;
- f) les moteurs et réservoirs à combustibles doivent, en outre, être construits et entretenus conformément aux prescriptions des articles 68 à 70 de l'O. F.;
- g) les réservoirs à air comprimé des moteurs à combustion sont soumis aux dispositions de l'ordonnance fédérale concernant l'inspection des réservoirs à

air comprimé des moteurs à combustion des bateaux des entreprises concédées;

6 décembre
1918

- h)* si le bateau est actionné par un moteur électrique, les différents appareils et installations sont, en outre, soumis aux prescriptions fédérales concernant l'établissement et l'entretien des installations électriques à faible et à fort courant.

CHAPITRE III

Agrès et appareils.

Art. 12. Les prescriptions de l'ordonnance fédérale font règle pour les bateaux à vapeur ou à moteur appartenant à des entreprises concessionnées.

Les autres embarcations doivent être munies des agrès suivants:

1. Bateaux à vapeur ou à moteur :

- a)* une ou deux ancres avec chaînes ou fortes cordes suivant l'importance du bateau;
- b)* les cordages nécessaires;
- c)* une ou deux gaffes d'une grandeur suffisante;
- d)* une sirène ou un sifflet à vapeur et un cornet de brume à son grave.

Les sifflets des bateaux à vapeur doivent s'entendre nettement à quatre kilomètres de distance par temps calme; les cloches à un kilomètre.

Pour les signaux acoustiques, les bateaux à moteur et canots automobiles dont la vitesse maximum dépasse quinze kilomètres à l'heure seront pourvus d'un appareil à air comprimé (sifflet ou sirène) dont le son porte à deux kilomètres au moins;

6 décembre
1918

pour les bateaux de vitesse moindre, les chalands et yachts à voiles, ainsi que les chalands et barques, il suffit d'un cornet de brume ordinaire, dont le son porte à cinq cents mètres au moins;

e) une boussole avec habitacle et pouvant être éclairée de nuit.

La boussole sera autant que possible à liquide.

La rose des vents, divisée en 360 degrés, aura le diamètre minimum suivant:

Pour les bateaux d'une capacité de chargement de 20 personnes au plus 10 cm.

pour les bateaux d'une capacité de chargement de 21 à 100 personnes, ou les chalands d'un tonnage maximum de 50 tonnes 12 cm.

pour les bateaux ou chalands d'une capacité de chargement de plus de 100 personnes, ou de plus de 50 tonnes de marchandises 15 cm.

f) les feux de position réglementaires (v. art. 14 ci-après et art. 64 et 71 de l'ordonnance fédérale du 19 décembre 1910);

g) le nombre de bouées de sauvetage avec drisse déterminées par l'inspecteur, en conformité avec le règlement fédéral concernant l'augmentation de la sécurité des voyageurs à bord des bateaux. Chacune de ces bouées doit avoir une poussée de quatorze kilogrammes;

h) une ou deux paires de rames de grandeur suffisante;

i) une barre de gouvernail;

k) un pavillon rouge et deux feux de bengale pour signaux de détresse; ces feux doivent avoir une

6 décembre
1918

durée d'au moins cinq à dix minutes et montrer alternativement cinq fois la couleur rouge et cinq fois la couleur verte;

- l) des engins et substances pour combattre le feu en cas d'incendie (sable fin ou couvertures);
- m) une épuisette;
- n) le matériel nécessaire (coussins de sable, planches et pointelles) pour pouvoir aveugler rapidement une voie d'eau;
- o) dans la cabine du moteur, il y aura toujours :
 - 1° les clefs à écrous et autres outils, matières de garnissage et d'étoupage ainsi que les pièces de rechange nécessaires pour l'entretien du moteur;
 - 2° outre les lampes ou lanternes nécessaires pour l'éclairage du bateau, un ou deux falots à main et un bidon métallique, avec bouchon à vis, pour le pétrole;
 - 3° une boîte en métal pour les déchets de coton de nettoyage;
 - 4° une instruction concernant le service et l'entretien du moteur;
- p) un exemplaire du présent règlement de police.

2. Bateaux avec moteur transportable ou amovible.

L'équipement spécifié sous lettres : *a, b, c, d, e, f, g, h* et *m*.

3. Bateaux à voiles.

Les agrès indiqués ci-dessus, sauf ceux prévus sous lettres *k, l* et *o*.

4. Bateaux à rames.

Un sifflet de poche ou un cornet de brume;
le feu réglementaire (article 14, lettre d);
un nombre suffisant de paires de rames;
une épuisette.

6 décembre
1918

CHAPITRE IV.

A. Feux.

1. Bateaux en marche.

Art. 13. *Dans les règles qui suivent, tout bateau à vapeur ou à moteur qui marche à l'aide de voiles est considéré comme bateau à voiles, qu'il utilise ou non ses machines.*

Art. 14. De nuit, tout bateau en marche doit porter les feux suivants :

a) Bateaux à vapeur ou à moteur :

- 1° à l'avant, un feu blanc placé à une hauteur de 3 mètres au-dessus du pont principal, dans l'axe du bateau, invisible de l'arrière, projetant une lumière uniforme sur tout le parcours d'un arc horizontal de $2\frac{1}{2}$ quarts de cercle, soit $1\frac{1}{4}$ de chaque côté, à partir de la ligne parallèle à l'axe longitudinal du bateau, dans la direction de l'avant ; pour les canots automobiles, le feu sera placé à une hauteur d'au moins 1^m50 au-dessus du plat-bord ;
la hauteur de 3 mètres peut être réduite pour les bateaux qui doivent passer sous des ponts ;
- 2° à tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière uniforme non interrompue en avant et du côté extérieur, sur le parcours d'un arc horizontal de $1\frac{1}{4}$ de quart de cercle, à partir d'une ligne parallèle à l'axe longitudinal du bateau ;
- 3° à bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière uniforme non interrompue à l'avant et du côté extérieur, sur le parcours d'un arc horizontal de $1\frac{1}{4}$ de quart de cercle, à partir d'une ligne parallèle à l'axe longitudinal du bateau ;

6 décembre
1918

4° un feu bleu permettant de voir l'arrière du bateau et projetant en arrière une lumière uniforme sur le parcours d'un arc horizontal de deux quarts de cercle.

Les feux de côté des bateaux à vapeur et à moteur doivent être placés de manière à indiquer autant que possible la plus grande largeur du bateau et à n'être masqués par des objets ou par des personnes. Ces deux feux doivent en outre être pourvus, du côté intérieur, d'un écran parallèle à l'axe longitudinal du bateau, se prolongeant en avant de telle sorte que la lumière, pour un observateur placé du côté opposé, ne soit pas visible de la proue. Cette dernière prescription doit être observée pour tout bateau avec feu de côté.

Les feux doivent être visibles, par une nuit sombre mais sans brume, aux distances suivantes :

pour les bateaux marchant à une vitesse de plus de 15 kilomètres à l'heure :

le feu de proue à 5 km.,

les feux de côté à 3 km. ;

le feu de poupe à 0,5 km. ;

pour les bateaux marchant à une vitesse n'excédant pas 15 kilomètres à l'heure :

le feu de proue à 3 km.,

les feux de côté à 2 km.,

le feu de poupe à 0,5 km.

Aucun feu de couleur autre que ceux mentionnés aux §§ 2° et 3°, ne doit paraître à l'extérieur du bateau.

b) Bateaux remorqueurs :

Outre les feux de côté et le feu arrière, deux feux blancs placés à l'avant, sur une même ligne verticale et à un mètre de distance l'un de l'autre.

6 décembre
1918

De nuit, le bateau remorqué doit se trouver derrière le remorqueur, il portera un feu blanc, visible de tout l'horizon.

c) Bateaux à voiles:

Deux feux de côté et à l'arrière un feu bleu (comme ci-dessus sous 2° et 3°), de l'intensité prescrite pour les bateaux dont la vitesse n'excède pas 15 km. à l'heure.

d) Bateaux à rames:

Un feu blanc placé à l'avant et disposé de manière à être visible dans toutes les directions à une distance d'au moins deux kilomètres.

2. Bateaux à l'ancre.

Art. 15. Tout bateau au mouillage dans un endroit où d'autres bateaux peuvent être appelés à passer doit avoir à son avant un feu blanc brillant, éclairant tout l'horizon et placé dans un endroit très apparent.

Art. 16. Tous ces feux doivent rester allumés, par tous les temps, depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever.

B. Règles à suivre pour prévenir les abordages signaux.

Art. 17. *Dans les règles qui suivent, tout bateau à vapeur ou à moteur qui marche à l'aide de voiles est considéré comme bateau à voiles, qu'il utilise ou non ses machines.*

Art. 18. Il est défendu à toute embarcation de se placer sur la route habituelle des bateaux faisant un service public ou de la croiser à courte distance aux moments du passage de ces derniers. Cette règle doit être observée tant au large qu'à l'entrée, à l'intérieur des ports et dans le voisinage des débarcadères.

6 décembre
1918

Les contrevenants sont responsables des conséquences qui pourraient résulter de leur infraction, soit pour eux-mêmes, soit pour autrui.

L'approche pour communiquer ou se placer dans la vague d'un bateau à vapeur ou à moteur en service régulier, est interdite à toutes les embarcations.

Aucun filet ne doit être jeté sur la route habituelle des bateaux à service régulier.

De leur côté, les embarcations ne doivent pas passer sur un grand filet immergé dont elles connaissent la présence.

Art. 19. Lorsqu'un bateau faisant un service régulier veut toucher une station, il doit annoncer son arrivée ou moyen de la cloche ou du sifflet ou du cornet de brume. La marche de la machine sera ralentie et arrêtée assez tôt pour que le bateau n'approche du débarcadère qu'à une vitesse suffisamment modérée.

Le départ d'une station est précédé d'un coup de sifflet bref, tandis que la sortie d'un port, d'un canal ou d'une rivière est toujours précédée d'un coup de sifflet prolongé.

Les bateaux à moteur donnent ce signal avec le sifflet à air comprimé ou le cornet de brume.

Tout bateau entrant dans un port, canal ou une rivière donne un coup de sifflet prolongé.

Les bateaux à moteur donnent ce signal avec le sifflet à air comprimé ou le cornet de brume.

Art. 20. Lorsque deux bateaux à vapeur ou à moteur marchant sur la même ligne ou à peu près, mais en sens contraire, viennent à se croiser, chacun d'eux oblique à droite, de manière à laisser passer l'autre à sa gauche. Au moment du croisement, les deux bateaux

6 décembre
1918

doivent être éloignés d'au moins cinq fois la largeur du plus grand. Deux minutes avant l'instant du croisement, chacun des bateaux donne le coup de sifflet, prescrit au tableau des signaux phoniques annexé et, à ce signal qui sert de garde à vous pour le personnel, chaque employé se rend à son poste et y reste jusqu'à ce que le croisement ait été effectué.

Exceptionnellement, le croisement peut avoir lieu à gauche (bas-fonds, proximité de la rive ou d'autres bateaux). Chaque bateau donne alors à temps le signal prescrit pour la manœuvre qu'il veut exécuter.

Art. 21. Si le croisement a lieu à proximité d'un débarcadère, dans un canal ou dans une rivière, la distance peut être réduite à deux largeurs de bateau, mais dans ce cas les deux bateaux ralentissent leur marche, laquelle n'est reprise, avec la vitesse normale, qu'après le croisement.

Art. 22. Lorsque deux bateaux à vapeur ou à moteur marchant en sens contraire sur des lignes parallèles ou à peu près parallèles se croisent en plein lac, les règles précédentes sont observées chaque fois que la distance des lignes suivies ne dépasse pas cinq fois la longueur du plus grand des bateaux. Si la distance est plus grande, chacun des bateaux suit la ligne sans dévier.

Les signaux sont donnés avec le sifflet, si les bateaux sont à portée de s'entendre, savoir : un coup de sifflet si le croisement se fait à droite et deux coups s'il se fait à gauche.

Art. 23. Lorsque deux bateaux à vapeur ou à moteur marchant sur des lignes perpendiculaires ou à peu près viennent à se croiser de manière à faire craindre un abordage, le bateau qui constate l'autre à sa droite doit

6 décembre
1918

laisser la route libre à ce dernier en manœuvrant d'une manière opportune, soit en obliquant à droite pour passer en arrière, si le rivage ou d'autres obstacles ne s'y opposent pas, soit en ralentissant ou en s'arrêtant, ou même en faisant machine arrière; il donne le signal prescrit pour la manœuvre qu'il doit exécuter. L'autre bateau marche droit devant lui.

Art. 24. Lorsqu'un bateau à vapeur ou à moteur s'aperçoit qu'il s'est approché d'une embarcation quelconque de façon à la mettre en danger, il doit immédiatement modérer sa marche et si c'est nécessaire stopper et marcher en arrière.

Dans ce cas le bateau qui s'aperçoit le premier du danger doit en aviser l'autre bateau ou embarcation, en donnant le signal d'alarme au moyen du sifflet ou du cornet de brume. Ce signal d'alarme devra être répété aussitôt par l'autre bateau.

Les bateaux ou canots à moteur, les yachts à voiles et les bateaux à rames doivent s'arrêter lorsqu'ils entendent ce signal d'alarme et attendre le passage des bateaux en service régulier.

Art. 25. Chaque fois que deux bateaux à vapeur ou à moteur sont en marche à proximité l'un de l'autre et qu'une collision peut être à craindre, chacun des bateaux doit s'arrêter et même marcher en arrière, si c'est nécessaire, en donnant le signal de trois coups de sifflet.

Art. 26. Lorsqu'un bateau à vapeur ou à moteur en devance un autre suivant la même ligne que lui, celui qui devance le fait en obliquant à droite, de manière à laisser sur sa gauche le bateau devancé. Il n'y a d'exception à cette règle que si le bateau devancé est

6 décembre
1918

trop près de la côte ou d'un obstacle obligeant l'autre à prendre la gauche. Dans les deux cas, le bateau devancé doit marcher droit devant lui en donnant le signal suivant; un coup de sifflet bref suivi d'un coup prolongé et d'un coup bref. Celui qui dépasse doit donner en temps voulu le signal réglementaire indiqué au tableau des signaux (voir annexe A).

Art. 27. Tout bateau à vapeur ou à moteur qui rencontre sur sa route une embarcation ne pouvant se mouvoir librement (bateau à l'ancre, bateau occupé à lever des filets, voilier par calme plat, remorqueur) doit manœuvrer de manière à l'éviter. Si le cas l'exige, le bateau ralentira sa marche ou arrêtera sa machine, de façon à éviter le danger résultant de l'effet de sa vague.

Art. 28. Dans les rivières et canaux, les bateaux qui montent doivent céder le passage à ceux qui descendent; ils se garent à droite pour croiser et marchent lentement.

Les bateaux à voiles entrent dans ces eaux et en sortent avec voile amenée et à la rame, lorsqu'ils ne sont pas halés.

Lorsque deux bateaux à rames doivent se croiser dans une rivière ou un canal, celui qui descend s'éloigne du bord, pour prendre le milieu de l'eau.

Les embarcations de toute espèce qui, traversant une rivière ou un canal, ont à croiser un bateau en service régulier ne doivent le faire qu'à une distance d'au moins 100 mètres de la proue de ce bateau, s'il monte, et de 200 mètres, s'il descend.

Un bateau à moteur ou à vapeur doit toujours céder le passage à un bateaux à voile, bateau de pêche, etc., naviguant à la rame ou descendant le cours d'eau;

6 décembre
1918

lorsque le cours d'eau est étroit, il doit donner le signal prescrit pour la manœuvre qu'il va exécuter, sur quoi l'autre bateau doit autant que possible tirer de côté.

Sur les parcours où des embarcations sont amarrées à des murs, pilotis, etc., ou sont à la rive en voie de chargement ou de déchargement, les bateaux à moteur ou à vapeur doivent, au passage, ralentir leur marche.

Les embarcations qui s'arrêtent hors des lieux ordinaires d'accostage (débarcadères, etc.) doivent être amarrées convenablement et, dans tous les cas, être placées de façon à laisser la voie libre pour les autres bateaux et à ne pas risquer elles mêmes d'être jetées à la rive ou endommagées par la vague.

Il est interdit à tout bateau de s'arrêter aux endroits resserrés d'un cours d'eau, sur la voie ordinaire des bateaux en service régulier, aux abords des débarcadères, ainsi que dans le chenal au passage des ponts.

L'endroit où un bateau a coulé ou s'est échoué doit être marqué, le jour, par un pavillon blanc visible de loin et, la nuit, par un feu blanc visible de toutes parts.

Lorsque le bateau coulé ou échoué gêne ou rend dangereuse la navigation, il doit immédiatement être enlevé par son conducteur ou son propriétaire. A défaut, l'enlèvement a lieu, aux frais du conducteur ou du propriétaire, par les soins de l'autorité de police.

Pour le passage des ponts, les bateaux descendants doivent en règle générale utiliser la plus grande des ouvertures donnant dans le chenal; les bateaux montants, en revanche, peuvent en utiliser d'autres.

Dans le voisinage immédiat des ponts et sous ces derniers, tous croisements et dépassements sont interdits; les bateaux montants sont tenus, lorsqu'il est probable qu'ils rencontreraient des bateaux descendants immédiate-

6 décembre
1918

ment en amont du pont, d'attendre en aval que ceux-ci aient passé. Les bateaux descendant doivent, de leur côté, signaler à temps leur approche en donnant le coup de sifflet prolongé, au moyen du sifflet à vapeur ou à air comprimé, ou le coup de cornet de brume prolongé prescrits pour le passage des ponts.

Art. 29. Si deux bateaux, dont l'un est une barque à voiles ou à rames lourdement chargée et l'autre à vapeur ou à moteur, courent le risque de se rencontrer, le premier doit continuer sa route sans changer de direction, et le bateau à vapeur ou à moteur doit l'éviter en passant autant que possible derrière lui et si c'est nécessaire ralentir sa marche.

Art. 30. Si un bateau à voiles ou à rames, situé sur la ligne d'un bateau à vapeur ou à moteur qui s'approche, se trouve dans l'impossibilité de se mouvoir, parce qu'il est ancré ou pour toute autre cause (pêche), celui qui le monte doit signaler sa situation au bateau à vapeur ou à moteur en levant ses avirons ou en se tenant lui-même debout. Ce signal doit être donné assez à temps pour que l'autre bateau puisse faire la manœuvre nécessaire pour éviter l'obstacle.

Art. 31. Quand deux bateaux à voiles suivent des routes qui les rapprochent l'un de l'autre, de manière à faire courir le risque d'abordage, les règles suivantes doivent être observées :

- a) le bateau qui court large doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près ;
- b) le bateau qui est au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près tribord amures ;

6 décembre
1918

- c) si les deux bateaux courent largue, mais avec les amures de bords différents, le bateau qui a le vent par bâbord s'écarte de la route de celui qui le reçoit par tribord ;
- d) si les deux bateaux courent largue, ayant tous les deux le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent ;
- e) le bateau qui est vent arrière doit s'écarter de la route de l'autre.

Art. 32. Lorsqu'un bateau à vapeur ou à moteur est en danger et demande du secours, il doit faire usage des signaux suivants :

De jour : un pavillon rouge et des coups de sifflet répétés ;

De nuit : des feux de bengales et des coups de sifflet répétés.

Tout bateau en route doit immédiatement se rendre sur le lieu d'où partent ces signaux.

Les conducteurs et le personnel des bateaux sont tenus de se prêter secours mutuellement en cas d'accident ou de détresse.

C. Signaux en temps de brouillard.

1. Bateaux en marche.

Art. 33. Les embarcations naviguant en temps de brouillard, brume ou neige, soit de jour, soit de nuit, doivent faire entendre les signaux suivants :

- a) bateaux à vapeur ou à moteur : un coup prolongé de sifflet ou de cornet de brume trois fois par minute ;

6 décembre
1918

- b) remorqueurs: un coup de sifflet prolongé suivi de deux coups brefs deux fois par minute;
- c) bateaux à voiles: deux coups prolongés de cornet de brume une fois par minute;
- d) bateaux à rames: un coup prolongé de sifflet de poche ou de cornet de brume une fois par minute.

Art. 34. En temps de brouillard, de brume ou de neige, le croisement des bateaux à vapeur faisant un service public doit avoir lieu dans les ports ou aux débarcadères.

A cet effet, les entreprises concessionnaires de navigation, sont tenues de fixer pour chaque période d'horaire, les stations de croisement.

Lorsqu'en temps de brouillard, de brume ou de neige un bateau à vapeur ou à moteur entend les signaux d'un autre bateau et s'il ressort de ces signaux que la position et la direction du bateau doivent être changées, la première des manœuvres à exécuter est le ralentissement de la machine et au besoin son arrêt complet.

Ce n'est que lorsque chacun des deux bateaux se sera rendu compte de la position et de la direction de l'autre qu'il pourra procéder au croisement, en manœuvrant avec les plus grandes précautions.

Art. 35. Tout bateau à vapeur ou à moteur naviguant de nuit ou par le brouillard doit observer les règles suivantes, en ce qui concerne son personnel;

- a) un homme de vigie est placé à l'avant sur le pont du bateau, avec ordre de signaler à l'instant, par un appel ou à l'aide d'un sifflet de poche ou de la cloche, tout obstacle ou tout autre circonstance qui pourrait exiger l'arrêt immédiat du bateau:

6 décembre
1918

- b) le capitaine ou conducteur du bateau se tient sur la passerelle, et si, par suite du froid ou de la pluie, il doit abandonner momentanément ce poste, il reste sur le pont à proximité des porte-voix, afin de pouvoir donner rapidement ses commandements en cas de besoin ;
- c) le mécanicien doit être à portée de sa machine, et prêt à exécuter les manœuvres ; s'il doit s'éloigner, il se fait remplacer par un de ses aides.

2. Bateaux à l'ancre.

Art. 36. Les bateaux arrêtés ou à l'ancre en plein lac ou dans les canaux ou rivières, en temps de brume ou de neige, soit de jour, soit de nuit et aussi longtemps qu'ils entendent les signaux d'autres bateaux donnent les signaux suivants par minute :

- 1° bateaux vapeur ou à moteur : 2 coups brefs de sifflet ou de cornet de brume ;
- 2° remorqueurs : 2 coups brefs de sifflet ;
- 3° bateaux à voiles : 2 coups brefs de cornet de brume ;
- 4° bateaux à rames : 2 coups brefs de sifflet de poche ou de cornet de brume.

Les cornets de brume doivent avoir un son assez fort pour qu'ils puissent être entendus par temps calme, à une distance d'au moins 500 mètres.

CHAPITRE V.

A. Equipage, patente de navigation, police du bord.

1. Equipage.

Art. 37. La composition de l'équipage d'un bateau à vapeur ou à moteur doit être conforme aux prescriptions de l'art. 89 de l'O. F., celle d'un bateau à voiles ou à rames sera fixée par l'inspecteur.

6 décembre
1918

2. Patente de navigation.

Art. 38. Chaque conducteur de bateau à vapeur, de bateau à moteur, de canot à moteur ou de bateau et yacht à voiles, soumis au contrôle cantonal, doit être porteur d'une patente de navigation délivrée par les autorités cantonales compétentes.

Sont dispensés de cette patente: les conducteurs de petits bateaux à voiles (péniches à voiles), ainsi que les conducteurs de canots à moteur et de canots à voiles qui ne font que séjourner momentanément sur les lacs de Neuchâtel, Bienne et Morat pour des motifs sportifs.

Pour les conducteurs et le personnel des entreprises concédées, l'Ord. féd. du 19 décembre 1910 fait règle.

Art. 39. Toute personne désirant obtenir une patente de navigation, doit en faire la demande par écrit à l'autorité compétente.

Cette demande sera accompagnée des pièces suivantes:

- a) un acte d'état civil;
- b) un acte de bonnes mœurs de son ou de ses précédents domiciles, jusqu'à deux ans en arrière;
- c) une déclaration médicale portant principalement sur l'ouïe et l'acuité visuelle et la distinction des couleurs. Cette déclaration peut être remplacée par un certificat délivré par une administration de navigation;
- d) une attestation d'emploi dans un service de navigation antérieur.

Les aspirants à la patente pour conduite de bateaux à vapeur, de bateaux à moteur ou de canots à moteur, servant au transport de personnes dans un but lucratif, doivent, en outre, prouver que pendant la période mentionnée sous lettre *d*, ci-dessus, ils ont fonctionné une

partie du temps comme conducteur de bateau et une autre partie comme timonier sous la surveillance et la direction d'un conducteur de bateau ou d'un timonier.

6 décembre
1918

Art. 40. Les aspirants doivent être majeurs et remplir toutes les conditions exigées par l'art. 38. Ils subiront un examen théorique et pratique devant l'inspecteur.

Art. 41. L'examen se fera en tenant compte du genre des embarcations pour lesquelles la patente est demandée et des eaux sur lesquelles la navigation s'effectuera. Il se rapportera surtout à la navigation pratique et à la connaissance des signaux optiques et acoustiques.

Cet examen portera spécialement sur les points suivants :

- a) les règlements intercantonaux de navigation et de service des ports sur les lacs de Neuchâtel, Bienne et Morat et les canaux de la Thièle et de la Broye ;
- b) les règlements des ports et débarcadères ;
- c) les prescriptions à observer pour les parcours, les rencontres et les croisements de bateaux en service régulier et autres embarcations ;
- d) la marche à la boussole, les règles à suivre pour éviter les abordages, la navigation en cas de brouillard, pendant la nuit et les gros temps ; la connaissance exacte des eaux navigables, ainsi que la conduite à suivre en cas d'accidents de tous genres sur le lac (hommes par dessus bord, danger d'incendie, voie d'eau, abordages, etc.) ;
- e) la manière de déterminer les courses et les points de boussole, ainsi que la tenue et l'usage des carnets de boussole.

L'examen pour l'obtention d'une patente de conducteur de bateaux à moteur ou de canots à moteur servant

6 décembre
1918

à transporter des personnes dans un but lucratif, comprendra en outre une course d'essai permettant de constater si l'aspirant possède l'habileté nécessaire pour conduire une de ces embarcations et s'il connaît à fond le service et l'entretien du moteur.

Les autorités compétentes pourront dispenser de la condition prévue sous lettre *d*, de l'article 38, les conducteurs de canots à moteur servant exclusivement à des promenades et à des courses sportives, ainsi qu'à la pêche et non au transport de personnes contre rémunération.

Art. 42. Si l'examen est satisfaisant, l'autorité compétente délivre au candidat la patente établie d'après le modèle joint au présent règlement.

La patente est délivrée pour 4 ans et ne peut être renouvelée que si l'intéressé justifie remplir encore les exigences sus-mentionnées.

La patente est personnelle, elle peut être retirée par l'autorité de surveillance en cas d'usage abusif ou si le titulaire contrevient au présent règlement d'une façon compromettante pour la sécurité de la navigation ou lorsque des infirmités, l'âge ou quelque autre cause empêche le titulaire de faire le service des bateaux.

Il est dû, pour la patente, l'émolument fixé par le tarif.

3. Police du bord.

Art. 43. Il est formellement interdit d'embarquer un nombre de personnes supérieur à celui indiqué sur le permis de navigation.

Il est de même interdit formellement aux bateaux à marchandises de dépasser la ligne de flottaison en pleine charge fixée dans le permis et indiquée sur le bateau par des plaques ou des limnimètres.

6 décembre
1918

Art. 44. Les capitaines de bateaux faisant un service public peuvent refuser de recevoir à bord les personnes en état d'ivresse ou qui se comportent d'une manière inconvenante. Ils peuvent faire descendre à la première station les passagers qui provoquent des rixes, tiennent des propos offensants ou se conduisent d'une manière inconvenante ou particulièrement bruyante.

Art. 45. Le transport de matières facilement inflammables ou dangereuses est soumis aux prescriptions du règlement fédéral de transport des chemins de fer et bateaux à vapeur.

Il est formellement interdit de charger ces matières sur des bateaux transportant des voyageurs.

Les propriétaires de bateaux ont d'ailleurs le droit de refuser de pareils transports.

B. Embarcations de louage.

Art. 46. Toute personne qui désire faire profession de louer des embarcations de plaisance doit, au préalable, obtenir une autorisation spéciale de l'autorité compétente.

Art. 47. Les loueurs de bateaux et leurs conducteurs doivent être porteurs de la patente mentionnée à l'article 38.

Les bateliers au service des loueurs de bateaux doivent être notoirement connus comme tels, savoir nager et être âgés d'au moins 16 ans révolus.

Art. 48. Il est défendu aux loueurs de bateaux de confier une embarcation à des jeunes gens ayant moins de 16 ans, ainsi qu'à toute personne en état d'ébriété ou *qui n'aurait pas l'expérience nécessaire pour la conduire*. En cas de mauvais temps, ils doivent refuser

6 décembre
1918

de louer leurs embarcations. Les loueurs de bateaux doivent pouvoir, à toute réquisition de l'autorité compétente, indiquer les noms et le domicile des personnes auxquelles ils ont loué des embarcations.

Art. 49. Aucune embarcation à voile ne doit être louée sans batelier. Toutefois, il est fait exception pour les personnes faisant preuve des aptitudes nécessaires pour la conduite d'un bateau à voile, connues personnellement du loueur ou présentant un certificat délivré par une société nautique.

Art. 50. Les loueurs de bateaux doivent faire approuver leurs tarifs par l'autorité compétente.

Il leur est interdit de se porter au devant des passants, de les solliciter ou de les interpeller en vue de leur offrir des embarcations à louer.

Art. 51. Les loueurs sont tenus d'afficher les dispositions des articles 43, 48, 49 et 50 ci-dessus, avec le tarif, au lieu d'attache de leurs embarcations et de mettre un exemplaire de cette affiche dans chacun de leurs bateaux.

Art. 52. Les loueurs de bateaux sont tenus de se mettre, eux et leur matériel, à la disposition des communes pour le service de sauvetage organisé par elles pour autant que les autorités les y aient reconnus propres.

En cas de sinistre, ils sont tenus de porter immédiatement secours, si c'est en leur pouvoir, et cela même quand il ne s'agit pas d'une de leurs embarcations.

Art. 53. L'autorisation d'exercer leur industrie peut être retirée aux loueurs de bateaux en cas d'infraction, grave ou réitérée, aux dispositions du présent règlement.

Art. 54. Les articles 45 à 52 qui précèdent s'appliquent également aux canots automobiles, à voiles et à rames, que des hôtels, pensions et auberges louent à leurs hôtes ou mettent à la disposition de ceux-ci.

6 décembre
1918

CHAPITRE VI.

Inspection des bateaux.

Art. 55. Avant d'être mis en service, tous les bateaux et canots à vapeur, à moteur et autres nouvellement construits ou venant du dehors sont soumis à une première visite par l'inspecteur de la navigation. Pour les embarcations à vapeur ou à moteur, cette inspection est suivie d'un essai concernant la stabilité et la vitesse du bateau (essais de charge et de marche). La charge des bateaux destinés au transport des personnes est calculée à raison de 75 kg. par personne.

Art. 56. Tous les bateaux sont soumis à une visite annuelle. Ces inspections périodiques ont lieu conformément aux prescriptions de l'ordonnance fédérale du 19 décembre 1910.

De même que la première inspection, les inspections annuelles sont ordonnées par l'inspecteur de la navigation.

L'inspection des chaudières des bateaux à vapeur a lieu par les soins de la Société suisse des propriétaires de chaudières, conformément aux dispositions des statuts de cette société ainsi qu'à celles de l'ordonnance fédérale précitée.

Tout bateau à vapeur est soumis au moins chaque année à une inspection quant à son état intérieur et une autre également quant à son état extérieur.

6 décembre
1918

Les canots et bateaux à moteur avec coque métallique sont de même soumis chaque année à une inspection intérieure et à une inspection extérieure au moins.

Pour ceux en bois, une inspection extérieure suffit, si elle permet d'examiner la coque du bateau dans toutes ses parties.

Les bateaux à voiles ou à rames et les bateaux-remorque, ainsi que les canots à rames, sont aussi inspectés au moins une fois l'an.

Les propriétaires des bateaux à inspecter les amènent à l'endroit désigné et prêtent l'aide nécessaire pour l'inspection. Les bateaux sont annoncés à l'inspecteur nettoyés à fond et accessibles en toutes leurs parties. Il n'y sera pas exécuté de travaux de peinture avant que l'inspection intérieure ait eu lieu.

Art. 57. Les inspections de réception doivent établir en particulier si le bateau est construit d'une manière suffisamment solide et durable pour sa destination, s'il est bien étanche, s'il est dûment aménagé et pourvu de l'équipement nécessaire, soit, d'une manière générale, s'il satisfait aux exigences du présent règlement; ces inspections détermineront encore quel équipage il faut pour le service du bateau.

Dans les inspections périodiques, on examine entre autres si les diverses parties du bateau sont usées et si elles accusent un commencement de destruction par pourriture, rouille, etc.

Art. 58. L'inspection sera répétée après toute modification ou réparation essentielle du bateau; au surplus, elle sera effectuée chaque fois que l'organe de contrôle le jugera nécessaire. Ce dernier sera avisé immédiatement de toute modification ou réparation essentielle.

6 décembre
1918

Art. 59. Les observations auxquelles donnera lieu l'inspection sont communiquées, par écrit, au propriétaire du bateau.

Celui-ci remédie sans délai aux défauts et vices constatés par l'inspecteur et prend toutes les mesures déclarées nécessaires pour la sécurité du bateau. S'il y a péril en la demeure, l'inspecteur peut suspendre provisoirement le service du bateau, moyennant avis donné à l'autorité de surveillance.

Art. 60. Les inspections régulières sont suspendues quand un bateau est mis hors de service pour un temps indéterminé après avis donné à l'autorité de surveillance.

Cette autorité est également avisée lorsque le propriétaire veut faire remettre le bateau en service.

Si la durée de la suspension du service a été de plus d'un an, le bateau est soumis à une nouvelle inspection intérieure avant de pouvoir recommencer à naviguer. Durant ce laps de temps le permis sera retiré.

Art. 61. Le canton perçoit des propriétaires de bateau un émolument destiné à couvrir les frais des inspections.

Le tarif des émoluments est élaboré par la Commission intercantonale.

Les inspections et essais de bateaux se font aux frais et risques des propriétaires.

CHAPITRE VII.

Ports et débarcadères.

Art. 62. Les bateaux faisant un service public ne peuvent s'arrêter, pour prendre ou déposer les voyageurs, que dans les ports où des débarcadères existent.

6 décembre
1918

Les débarcadères desservis régulièrement par des entreprises concessionnées sont soumis aux dispositions des articles 104 à 109 de l'O. F.

Les débarcadères desservis occasionnellement par des entreprises concessionnées sont soumis au contrôle cantonal.

Art. 63. Les débarcadères doivent être construits solidement et présenter toute garantie pour les passagers. La tête sera protégée par des pilotis indépendants du débarcadère et destinés à recevoir les chocs du bateau.

Si le débarcadère est en maçonnerie, il sera terminé par une plate-forme assez large pour que les roues et la coque du bateau ne puissent, dans aucun cas, venir rencontrer la maçonnerie ou les enrochements.

Art. 64. Les plans de construction ou de transformation de tous ports, débarcadères et autres ouvrages d'accostage soumis au contrôle cantonal doivent être approuvés par le Conseil d'Etat. Ils sont remis à l'autorité cantonale en deux doubles pliés au format de 22 centimètres sur 35 cm., pourvus d'une suscription et de la signature de l'intéressé. Pour les débarcadères il sera joint aux plans, une pièce justificative de la solidité du bâti (relevé des calculs de résistance). Les plans sont soumis aux communes intéressées, pour appeler leurs observations.

Les travaux ne doivent pas être commencés avant que le Conseil d'Etat ait approuvé les plans.

Art. 65. Aucun nouvel ouvrage ne sera mis en service avant la visite de l'inspecteur et sans l'autorisation de l'autorité cantonale. Les transformations doivent être inspectées dès leur achèvement et les ouvrages ne peu-

vent non plus être mis en service avant l'octroi de l'autorisation.

6 décembre
1918

Art. 66. Tous les ports, débarcadères et autres ouvrages d'accostage soumis au contrôle cantonal sont visités périodiquement par l'inspecteur. Celui-ci porte, par écrit, à la connaissance du propriétaire de l'ouvrage les remarques auxquelles la visite donne lieu.

Il sera remédié sans délai aux déficiences constatées.

En cas d'inobservation des remarques faites par l'inspecteur, ainsi que d'inexécution des réparations ou changements exigés et de mauvais entretien, l'autorité de surveillance peut interdire provisoirement l'usage des ouvrages et même faire enlever ceux-ci aux frais du propriétaire.

Art. 67. Tout débarcadère doit avoir, sur un point fixe, à une distance de l'extrémité ne dépassant pas trois mètres, une lanterne de construction spéciale, avec flamme d'un fort calibre servant à la fois à éclairer la place de débarquement et à projeter un feu rouge du côté du large.

Ce feu doit être visible à une distance d'au moins deux kilomètres par une nuit sombre, l'atmosphère étant toutefois sans brume, pluie, brouillard ou neige.

Cette lanterne sera allumée depuis le coucher du soleil jusqu'après le passage du dernier bateau.

La police locale peut exiger que la durée de cet éclairage soit prolongée pendant toute ou partie de la nuit, suivant les circonstances.

Art. 68. Tout point dangereux situé à proximité d'un débarcadère ou sur la route ordinaire des bateaux faisant un service public doit être marqué d'une façon visible de loin et éclairé la nuit par un feu vert à l'heure de passage des bateaux.

6 décembre
1918

Cet éclairage doit exister en particulier à l'extrémité des jetées qui abritent les ports, ainsi qu'à l'entrée des canaux et rivières. Au besoin cette entrée sera marquée par des balises. La commission intercantonale fixe les points où un tel éclairage ou un tel balisage est reconnu nécessaire, ainsi que la durée de cet éclairage.

Art. 69. Tout débarcadère doit avoir également, à une petite distance de son extrémité et sur un point fixe, une cloche ou un timbre à son clair, servant à donner des signaux les jours de brouillard. Cette cloche est sonnée, en temps de brouillard, toutes les demi minutes à partir d'un quart d'heure avant le passage de chaque bateau faisant un service public et dès le moment où l'on aura entendu nettement les signaux d'un bateau se dirigeant sur la station jusqu'à son arrivée.

L'emploi d'un cornet de brume en remplacement de cette cloche peut être autorisé.

Art. 70. Les mesures de sécurité indiquées aux deux articles précédents concernent non seulement les courses ordinaires régulières, mais aussi les courses supplémentaires, de promenade ou autres, qui auront été annoncées.

Art. 71. Les abords des débarcadères doivent toujours être maintenus libres; tout ce qui pourrait constituer une entrave pour la circulation et les manœuvres des bateaux faisant un service public, doit être évité.

Art. 72. La route des bateaux faisant un service public doit rester constamment libre dans le voisinage des débarcadères. Il est défendu à toute embarcation d'y stationner et d'entraver d'une manière quelconque la marche de ces bateaux.

Art. 73. Les autorités communales sont chargées d'entretenir, à proximité des débarcadères, un bateau à rames, pouvant servir à porter secours en cas de besoin.

Art. 74. La pêche est interdite sur les estacades et les embarcadères de bateaux faisant un service public.

6 décembre
1918

D'autre part, dans l'intérêt de la pêche, il est interdit aux bateaux à vapeur de jeter leurs scories à une distance de la côte où la profondeur est inférieure à 30 mètres.

Art. 75. Un règlement spécial fixe la marche des bateaux dans les ports, ainsi que leur entrée et leur sortie.

CHAPITRE VIII.

Fêtes nautiques.

Art. 76. Aucune fête nautique ne peut avoir lieu sans autorisation de l'autorité compétente.

L'autorisation n'est accordée qu'après entente avec les entreprises de navigation et pour autant que l'organisation de ces fêtes n'entrave en aucune façon le service public.

CHAPITRE IX.

Pénalités.

Art. 77. Toute contravention au présent règlement peut donner lieu à une plainte ou à un procès-verbal, qui est transmis aux autorités du lieu de la contravention.

Les passagers peuvent déposer leur plainte, en débarquant, entre les mains de la gendarmerie, qui la remet à l'autorité compétente dans les vingt-quatre heures.

Art. 78. Les contraventions au présent règlement sont punies d'une amende de cinq à cinq cents francs ou d'un emprisonnement d'un jour à deux mois, sans préjudice des peines plus graves prononcées par les tribunaux en cas de crimes ou délits.

6 décembre
1918

Les jugements sont exécutoires dans toute l'étendue des cantons concordataires.

Art. 79. Les gouvernements des cantons riverains doivent informer le Département fédéral des chemins de fer de toute contravention constatée par leurs organes et pour laquelle une entreprise concessionnée de navigation aurait été punie.

CHAPITRE X.

Dispositions finales.

Art. 80. Les articles du présent règlement concernant les bateaux à rames et à voiles et les signaux de secours et de détresse (art. 12, lettre *k*, 24 et 32) seront affichés sur tous les points d'embarquement de bateaux de louage, afin que le public en ait une connaissance suffisante.

Art. 81. Les organes de la police, les capitaines-pilotes et les conducteurs dressent procès-verbal des infractions qui viennent à leur connaissance. A cet effet, les capitaines et les conducteurs de bateaux des entreprises concessionnées devront être assermentés dans chaque canton riverain.

Art. 82. Le présent règlement entrera en vigueur dès son approbation par le Département fédéral des chemins de fer.

Art. 83. Sont abrogés tous les règlements cantonaux et intercantonaux, ainsi que toutes les instructions et directions contraires au présent règlement.

Au nom du Conseil-exécutif du canton de Berne,
Berne, le 25 septembre 1918.

Le président,
Simonin.

(L. S.)

Le chancelier,
Rudolf.

Au nom du Conseil d'Etat du canton de Fribourg,
Fribourg, le 10 août 1918.

6 décembre
1918

Le président,
J. Chuard. (L. S.)

Le chancelier,
C. Godet.

Au nom du Conseil d'Etat du canton de Vaud,
Lausanne, le 19 juillet 1918.

Le président,
A. Thélin. (L. S.)

Le chancelier,
G. Addor.

Au nom du Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel,
Neuchâtel, le 30 juillet 1918.

Le président,
A. Clottu. (L. S.)

Le chancelier,
Perrin.

Approuvé par le Département fédéral des chemins
de fer.

Berne, le 6 décembre 1918.

*Département fédéral des postes
et des chemins de fer,
Division des chemins de fer,
R. Haab.*

Annexe A

TABLEAU DES SIGNAUX

1° Signaux phoniques pour les manœuvres

N° du Signal	Signification du Signal	Application du Signal	Règlement article	
1	Signal d'arrivée Bateau à vapeur ou à moteur qui veut toucher une station . .	————— 1 coup de cloche ou de sifflet	19	
2	Bateau entrant dans un port, un canal ou une rivière ou en sortant	————— 1 coup de sifflet prolongé	19	
3	Bateau descendant, à l'approche d'un pont .	————— 1 coup de sifflet prolongé	28	
4	Signal de départ Bateau à vapeur ou à moteur qui veut quitter une station . . . . .	. 1 coup de sifflet bref .	19
5	Signal pour changer de route Je viens sur tribord . . Je viens sur babord . . Je vais en arrière . . Je continue ma route .	————— — — — — — — — — — — • — — •	1 coup de sifflet prolongé 2 coups „ „ „ 3 „ „ „ „ „ 1 coup de sifflet bref suivi d'un coup prolongé et d'un coup bref	22 25 24
6	Signal pour devancer un bateau : réglementairement à droite exceptionnellement à gauche	— • — — — — • —	1 coup de sifflet prolongé suivi d'un coup bref et d'un coup prolongé 2 coups de sifflet prolongés suivis d'un coup bref et d'un coup prolongé	26
7	Signal de détresse de jour : un pavillon rouge de nuit : des feux de Bengale	=====	6 coups de sifflet prolongés	32
8	Signal d'alarme	• • • • •	au moins 7 coups de sifflet bref ou de cornet de brume	24

Remarque : Les bataux à moteur donnent les signaux avec le sifflet ou avec le cornet de brume.

2° Signaux phoniques de brume, de brouillard ou de neige

N° du Signal	Signification du Signal	Application du Signal	Règle- ment article
	Bateaux en marche		
9	Bateaux à vapeur ou à moteur	—————	1 coup prolongé de sifflet ou de cornet de brume répété 3 fois par minute
10	Remorqueurs	— . .	1 coup de sifflet prolongé et 2 coups brefs répété 2 fois par minute
11	Bateaux à voiles	— —	2 coups prolongés de cornet de brume répété 1 fois par minute
12	Bateaux à rames	—————	1 coup prolongé de sifflet de poche ou de cornet de brume par minute
	Bateaux arrêtés ou à l'ancre		
13	Bateaux à vapeur ou à moteur . . . . .	. .	2 coups brefs de sifflet, de sirène, ou de cornet de brume par minute
14	Remorqueurs . . . . .	. .	2 coups brefs de sifflet par minute
15	Bateaux à voiles . . . . .	. .	2 coups de cornet de brume par minute
16	Bateaux à rames . . . . .	. .	2 coups de sifflet de poche ou de cornet de brume par minute
	Débarcadères		
17	Le signal à donner par les radeleurs . . . . .	. . . . .	Signaux avec la cloche ou le cornet de brume toutes les demi-minutes

Exécution des signaux. — Dispositions concernant la durée des signaux ainsi que les intervalles entre deux sons et entre deux signaux répétés.

Pour les signaux donnés avec les sifflets à vapeur, les sifflets à air et les cornets de brume, *les coups brefs* auront une durée d'une seconde, *les coups prolongés* une durée de cinq secondes, l'intervalle entre deux sons de signal, une durée d'une seconde, l'intervalle entre deux signaux répétés, une durée de trois secondes au moins.

Annexe B

Tableau des feux de position

Désignation des bateaux	Navigation ordinaire	Bateaux à l'ancre	Règlement article
1. Bateaux à vapeur ou à moteur	1 feu blanc à l'avant, les feux de côté, rouge et vert 1 feu bleu à l'arrière	1 feu blanc visible de tout l'horizon	} 14 et 15
2. Remorqueurs	2 feux blancs superposés à une distance de 1 mètre et les feux de côté rouge et vert 1 feu bleu à l'arrière	comme sous 1	
3. Bateaux remorqués	1 feu blanc à l'arrière visible de tout l'horizon		
4. Bateaux à voiles	Les deux feux de côté rouge et vert, à l'arrière un feu bleu	comme sous 1	
5. Bateaux à rames	1 feu blanc à l'avant, visible de tout l'horizon	comme sous 1	

Permis de Navigation N°

sur les lacs de Neuchâtel, Bienne et Morat et les canaux de la Thièle de la Broye

Le Département des Travaux publics du Canton
déclare que:

Le Bateau (genre)

(nom ou numéro):

Propriété de M

a été soumis à l'inspection réglementaire le

et peut être employé pour { le service personnel de son propriétaire
la location à des tiers [dises
le transport de matériaux ou marchan-

La charge maximale que ce bateau peut transporter est de:
..... voyageurs, tonnes de marchandises.

La ligne de flottaison en pleine charge a été marquée sur les 2 côtés

par { plaques en métal } au milieu
..... limnimètres } à l'avant et à l'arrière

La ligne de flottaison passe à l'arête inférieur des plaques ou du limnimètre à la côte

Le franc-bord du bateau chargé est de centimètres

L'équipage se compose de

Equipement qui doit toujours se trouver à bord:

Observations spéciales:

....., le 19.....

L'Inspecteur:

....., le 19.....

Le directeur des Travaux publics:

Le présent permis est valable pour autant que ce bateau est en bon état de service et jusqu'au moment où des modifications seront apportées à sa construction ou à ses parties principales. Il doit être renouvelé si le bateau change de propriétaire.

6 décembre Annexe D
1918

Patente pour la navigation

(Permis de conduire)

sur les lacs de Neuchâtel, Bienne et Morat et les canaux de la
Thièle et de la Broye

valable du au

La porteur de la présente

.....
de

a obtenu, après avoir prouvé ses aptitudes, l'autorisation de con-
duire sur le lac

tout bateau à voiles ou à rames

tout bateau à vapeur, à moteur ou remorqueur

tout canot automobile servant au transport de personnes dans
un but industriel

de toutes dimensions ou

d'une capacité de chargement de tonnes.

Promesse ayant été faite par lui de conduire avec tout le
soin et toute la prudence désirables l'embarcation dont la direction
lui sera confiée; d'éviter autant que possible, en y employant toutes
ses forces et tout son dévouement, les dommages, accidents et
dangers dont pourrait être menacée cette embarcation, ainsi que
les personnes et les marchandises qu'elle transporte; d'observer
ponctuellement, dans ses courses, les dispositions du règlement
intercantonal sur la navigation et le service des ports, de même
que les prescriptions particulières en vigueur dans chacun des Etats
riverains, — la présente patente lui a été délivré.

....., le 19.....

L'Inspecteur:

....., le19.....

Le directeur des Travaux publics: