

Zeitschrift: Bulletin des lois, décrets et ordonnances du canton de Berne
Herausgeber: Chancellerie d'État du canton de Berne
Band: 16 (1916)

Rubrik: Janvier 1916

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: 05.02.2026

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

7 janvier
1916.

Arrêté

relatif

au registre du commerce.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne,

Vu l'art. 13 de la loi introductive du code civil suisse ainsi que l'art. 10 de l'ordonnance du Conseil fédéral du 27 décembre 1910 complétant le règlement du 6 mai 1890 sur le registre du commerce et la Feuille officielle du commerce;

Sur la proposition de la Direction de la justice,

arrête:

Les inscriptions au Journal relatives au *représentant unique* (art. 341, paragr. 3, du code civil suisse) doivent être publiées dans la Feuille officielle cantonale, et cela une seule fois.

Le présent arrêté sera inséré au *Bulletin des lois*.

Berne, le 7 janvier 1916.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le président,

Locher.

Le chancelier,

Kistler.

Règlement de police

28 janvier
1916.

concernant

la navigation, les bacs et le flottage dans le canton de Berne.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne,

En exécution de l'art. 9 de la loi fédérale sur les postes suisses du 5 avril 1910*, ainsi que des art. 4, 96, 100 et 102 de l'ordonnance du Conseil fédéral concernant la navigation dans les eaux suisses, du 19 décembre de la même année**;

Vu les art. 1, 4 à 7, 13 et 31 de la loi cantonale sur l'entretien et la correction des eaux, du 3 avril 1857, l'art. 3 de la loi fédérale concernant la police des eaux dans les régions élevées, du 22 juin 1877, et les art. 6 et 664 du Code civil suisse, du 10 décembre 1907,

arrête:

A. De la navigation.

I. Eaux navigables et eaux non navigables.

Article premier. Sont déclarées navigables et, comme telles, soumises aux dispositions du présent règlement, les eaux publiques du canton ci-après désignées:

**Eaux publiques
navigables.**

1° L'*Aar*, sur les parcours suivants:

L'*Aar de Hasle*, des Gorges de l'*Aar* au lac de Brien;

le *lac de Brien*;

* Voir *Bulletin* de 1910, page 223.

** *Idem*, page 703.

28 janvier
1916.

l'Aar entre les lacs de Brienz et de Thoune;
le canal navigable d'Interlaken au lac de Thoune,
toutefois exclusivement pour les bateaux du service de navigation sur les lacs de Thoune et Brienz de la Compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises (Berne-Lötschberg-Simplon) et les bateaux étrangers que cette compagnie autorise exceptionnellement à passer le canal;
le lac de Thoune;

l'Aar du lac de Thoune jusqu'au barrage dit „Aeussere Schleusen“, soit jusqu'au pont dit „Sinnebrücke“, ainsi que du barrage de la „Vereinigte Aare“, au Schwäbis près Thoune, jusqu'au lac de Bienne;

l'Aar du lac de Bienne jusqu'à Leuzigen (frontière soleuroise) et de Flumenthal (frontière soleuroise) jusqu'à Murgenthal (frontière argovienne).

2° *la Thièle supérieure* entre les lacs de Neuchâtel et de Bienne;

le lac de Bienne;

l'ancienne Thièle;

3° *le Doubs*, de Soubey (frontière française) à Ocourt (même frontière).

Sont de même soumises au présent règlement toutes les *eaux privées* sur lesquelles la navigation s'exerce par industrie.

**Eaux publiques
non navigables.**

Art. 2. Les eaux publiques suivantes sont fermées à la navigation:

L'Aar à Interlaken de l'embarcadère dit „Haber-darrelændte“ jusqu'au barrage dit „Nadelwehr“, ses canaux et branches latéraux;

l'*Aar à Thoune*, du barrage dit „Aeussere Schleusen“, soit du pont dit „Sinnebrücke“, jusqu'au barrage de la „Vereinigte Aare“, au Schwæbis;

28 janvier
1916.

le *canal de Hagneck*, du pont de Hagneck jusqu'à deux cents mètres en aval du barrage de l'usine d'électricité, audit lieu.

Les communes sont tenues de publier l'interdiction de naviguer et de mettre aux limites des parcours fermés, sur chaque rive, des écriteaux ad hoc, bien visibles du cours d'eau.

Sont exceptés de cette interdiction, les bateaux des sociétés de pontonniers et des sociétés nautiques, ceux de sauvetage, ceux qui servent à l'entretien et au curage du cours d'eau et ceux des propriétaires ou fermiers de droits de pêche, pour autant que ces droits peuvent s'exercer sur les parcours interdits.

Il est loisible aux communes d'interdire la navigation entièrement ou temporairement, c'est-à-dire lorsque l'état des eaux la rend dangereuse, sur les cours d'eau navigables selon l'art. 1^{er} ci-dessus, aux personnes inexpérimentées ou aux bateaux transportant des passagers.

Elles sont de même autorisées à permettre aux bateliers expérimentés, sur demande préalable, de passer avec leurs bateaux, mais sans passagers et pour se rendre dans une autre eau, les tronçons ci-dessus déclarés fermés à la navigation. Les barrages ou écluses ne seront toutefois ouverts que sur l'ordre des agents de l'Etat.

II. Dispositions générales et spéciales.

Art. 3. Tous les bateaux se trouvant dans les eaux du canton, à l'exception de ceux d'entreprises de navigation concessionnées par la Confédération, sont soumis au contrôle bernois.

Police générale
de la
navigation.

Doubs.

Est toutefois réservée une convention avec la France quant à la navigation du *Doubs* entre Biaufond et Clairbief.

**Haute Thièle
et lac de
Bienne.**

A la navigation sur la *Haute Thièle*, entre les lacs de Neuchâtel et de Bienne, ainsi que sur le *lac de Bienne*, sont applicables en première ligne les dispositions du règlement intercantonal du 17 juin 1912 concernant la police de la navigation sur les lacs de Neuchâtel, Bienne et Morat et les canaux de la Thièle et de la Broye.

Autres eaux.

Aux autres eaux spécifiées en l'art. 1^{er} ci-dessus, sont applicables les dispositions qui suivent. Ces dispositions s'appliquent également à la Haute Thièle et au lac de Bienne pour autant qu'elles ne font pas double emploi avec celles du règlement précité.

III. Contrôle cantonal et permis de navigation.

Contrôle.

Art. 4. Le contrôle de la *construction* et de l'*entretien* des bateaux, des ports, débarcadères et autres ouvrages d'atterrissage soumis à la surveillance cantonale, compète à l'inspecteur nommé par la commission intercantonale de la navigation. Il est loisible au canton de Berne de confier également à cet inspecteur le *contrôle des bacs*.

En revanche la *police de la navigation*, qu'il s'agisse de bateaux appartenant ou non à des entreprises concessionnées, celle des *ports, débarcadères* et autres installations d'atterrissage, de même que celle des *bacs*, sont exercées par les agents de la police du canton et des communes, lesquels ont en outre à seconder l'inspecteur de la navigation dans l'exercice de ses fonctions.

**Permis
de navigation.
a) Demande.**

Art. 5. Pour tout bateau à vapeur, à moteur, à voile ou à rames non soumis au contrôle fédéral, le propriétaire est tenu de se faire délivrer un *permis de navigation*.

La demande sera présentée au conseil municipal du lieu d'attache du bateau, à l'intention de la Direction des travaux publics, section des chemins de fer et de la navigation.

28 janvier
1916.

Art. 6. Toute demande de permis de navigation doit contenir les indications suivantes :

- a) les nom et domicile du propriétaire du bateau, le cas échéant le nom de ce dernier ;
- b) l'usage auquel le bateau est destiné ;
- c) la description sommaire du corps du bateau ainsi que de son équipement et aménagement, avec indication des dimensions principales ;
- d) pour les bateaux à moteur mécanique, la description de la machinerie, c'est-à-dire :

du moteur, avec indication du diamètre et de la course des cylindres, du nombre de tours prévu et de la force en chevaux ;

de la chaudière, avec dessin coté, indication du maximum de la pression de marche, de la nature et de l'épaisseur de la tôle employée et de la surface de chauffe ;

des accumulateurs, s'il en est employé ;

du propulseur et de ses arbres, avec indication des dimensions principales ;

- e) le nombre maximum des passagers à transporter, ou le tonnage s'il s'agit d'un bateau à marchandises.

Pour les bateaux à voile ou à rames, il suffit de donner les indications prévues sous lettres *a*, *b*, *c* et *e*.

Art. 7. Le permis de navigation est délivré par la Direction des travaux publics et des chemins de fer, après un examen du bateau et sur la proposition de l'inspecteur (v. annexe III ci-après), et fait en double.

b) Délivrance.

28 janvier
1916.

Il est personnel et vaut aussi longtemps que le bateau est en bon état. On en demandera le renouvellement:

- a) lorsque le bateau a subi des changements importants;
- b) lorsqu'il change de propriétaire;
- c) lorsque son port d'attache est transféré dans d'autres eaux.

Le permis de navigation est passible du timbre cantonal.

IV. Construction des bâtiments.

Règles
générales;
marques.

Aux *bateaux soumis au contrôle cantonal* sont applicables les dispositions suivantes:

Art. 8. Les bateaux doivent être construits en bons matériaux, dans toutes les règles de l'art, et être dûment entretenus, de façon à présenter la solidité et la sécurité exigées par les art. 49 à 57 de l'ordonnance fédérale du 19 décembre 1910.

Tout bateau portera, à l'avant et de chaque côté, d'une manière bien visible, un numéro de contrôle d'au moins huit centimètres de hauteur. Il est loisible au propriétaire d'ajouter un nom à ce numéro.

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

Le numéro et, le cas échéant, le nom seront mentionnés dans le permis de navigation.

On indiquera à l'intérieur du bateau, à un endroit bien en vue, le nombre de passagers et le tonnage de marchandises qu'il peut recevoir selon ledit permis.

Définition
des bateaux à
moteur et des
canots
automobiles.

Art. 9. Par bateaux à moteur et canots automobiles on entend les embarcations actionnées par un moteur à explosion ou à combustion, un moteur électrique ou un autre moteur mécanique.

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.

28 janvier
1916.

Art. 10. Pour les bateaux à vapeur et à moteur, ainsi que pour les barques à voile et à rames, la *ligne de flottaison en pleine charge* sera marquée, sur les deux flancs de la coque, par des plaques en métal de vingt-cinq centimètres de longueur sur quatre centimètres de largeur, ou par des limnimètres.

Tirant d'eau en
pleine charge.
Franc-bord.

La hauteur du *franc-bord en pleine charge* doit se mesurer comme suit :

Pour les bateaux à hublots, sabords ou autres ouvertures, depuis le point le plus bas d'iceux ;

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

pour les petits bateaux non pontés, les canots automobiles et les yachts à voile, depuis l'arête supérieure de la fargue, si cette dernière forme une bordure étanche et solide tout autour du bateau.

Le franc-bord ainsi mesuré doit avoir au minimum :

- a) pour les bateaux à vapeur ou à moteur pontés servant au transport des personnes, 40 centimètres. Il peut cependant être réduit à 30 centimètres pour les bateaux d'une capacité de chargement ne dépassant pas 60 personnes ;
- b) pour les bateaux (chalands) à vapeur, à moteur, à voile ou à rames servant au transport des marchandises, 40 centimètres lorsque le tonnage ne dépasse pas 80 tonnes, 50 centimètres lorsqu'il est supérieur.

28 janvier
1916.

Le franc-bord peut cependant être réduit à 30 centimètres pour les bateaux pontés et d'un tonnage n'excédant pas 80 tonnes;

- c) pour les petits bateaux non pontés, canots automobiles et yachts à voile servant au transport des personnes, 40 centimètres lorsque la capacité de chargement ne dépasse pas 15 personnes, 50 centimètres lorsqu'elle est supérieure.

Dans ce dernier cas, le franc-bord peut néanmoins être réduit à 40 centimètres lorsque le bateau ne circule que sur des cours d'eau exempts de fortes vagues;

- d) pour les canots à rames servant au transport des personnes, au moins 25 centimètres, selon la grandeur de l'embarcation.

**Limite de
chargement.**

Art. 11. 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).

**Machines
à vapeur
et chaudières.**

Art. 12. Les machines à vapeur et chaudières doivent être construites, entretenues et inspectées conformément aux art. 58 à 63 et 82 à 88 de l'ordonnance fédérale du 19 décembre 1910.

**Autres
moteurs.**

Art. 13. Les bateaux avec moteurs à explosion, à combustion ou électrique sont soumis aux prescriptions suivantes :

- a) L'appareil de propulsion doit être construit pour la marche avant et la marche arrière, et permettre une réduction de vitesse;

- b) pour les bateaux avec moteur à explosion ou à combustion, le réservoir de combustible doit être construit d'une façon présentant toute garantie d'étanchéité et toute sûreté au point de vue du feu; il doit en outre être placé le plus loin possible du moteur.

28 janvier
1916.

Le remplissage du réservoir se fera au moyen d'un dispositif approprié, empêchant tout épanchement du liquide. Il n'aura lieu que de jour;

- c) les conduites reliant le réservoir au moteur, soit directement, soit avec intercalation d'un petit réservoir de service, doivent pouvoir résister, de même que le ou les réservoirs, à une pression d'au moins deux atmosphères, les soudures à l'étain n'étant en outre pas admises. Les conduites allant au réservoir doivent y entrer dans sa partie supérieure et celles qui alimentent le moteur être pourvues d'une soupape d'arrêt à leur sortie du réservoir;
- d) les moteurs employant une substance facilement inflammable, telle que la benzine, doivent être à allumage électrique;
- e) il y aura toujours sur le bateau un règlement concernant le service du moteur; il sera affiché si possible dans le voisinage de celui-ci;
- f) les moteurs et réservoirs seront au surplus construits et entretenus conformément aux art. 68 à 70 de l'ordonnance fédérale du 19 décembre 1910;
- g) lorsque le bateau marche à l'électricité, les moteurs, conduites et appareils doivent satisfaire aux prescriptions fédérales concernant l'établissement et l'entretien des installations électriques à fort et à faible courant.

28 janvier
1916.

V. Agrès et appareils.

Art. 14. Les embarcations soumises *au contrôle cantonal* doivent être pourvues des agrès et appareils suivants :

1° *Bateaux à vapeur ou à moteur, canots automobiles.*

- a) Une ou deux ancres, avec chaînes ou fortes cordes ;
- b) les cordages nécessaires ;
- c) une ou deux gaffes d'une longueur 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 ; en ce qui concerne ceux de vitesse moindre, les chalands et yachts à voile ainsi que les chalands et bateaux à rames, 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. Quant à la rose des vents, qui sera divisée en 360 degrés, elle 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 20 à 100 personnes, ou les chalands
d'un tonnage maximum de 50 tonnes . . 12 cm.

28 janvier
1916.

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

- f)* les feux de position réglementaires (v. art. 30 et 31 ci-après et art. 64 et 71 de l'ordonnance fédérale du 19 décembre 1910);
- g)* une à six bouées de sauvetage, avec drisses. Elles devront pouvoir supporter un poids de quatorze kilogrammes;
- h)* une ou deux paires de rames de grandeur convenable;
- i)* une barre de gouvernail;
- k)* pour signaux de détresse, un pavillon rouge et deux feux de Bengale d'une durée d'au moins cinq à dix minutes et montrant alternativement cinq fois la couleur rouge et 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 (sacs de sable, etc.) 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 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 et un bidon métallique, à fermeture se vissant, pour le pétrole;
 - 3° une boîte en métal pour les déchets de coton de nettoyage;
 - 4° un règlement concernant le service et l'entretien du moteur;
- p)* un exemplaire du présent règlement de police.

28 janvier
1916.

Les canots automobiles seront pourvus de l'équipement spécifié sous lettres *a, b, c, d, e, f, g, h, i, k, l, m* et *p*, ainsi que des ustensiles et pièces de rechange nécessaires pour l'entretien du moteur.

Sur les bateaux servant exclusivement au transport des marchandises, les bouées de sauvetage peuvent être remplacées par un nombre convenable de planches (plateaux), etc.

2° Motogodilles, avec moteur amovible.

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

3° Bateaux à voile.

L'équipement prescrit sous n° 1, sauf celui des lettres *k, l, n* et *o*, plus un mat avec gréement complet et cordages.

4° Bateaux à rames et bateaux remorqués.

Un sifflet de poche ou un cornet de brume;
le feu réglementaire (art. 30);
un nombre convenable de paires de rames;
une épuisette.

VI. Equipage, patente de navigation et police du bord.

Equipage.

Art. 15. L'équipage des bateaux à vapeur ou à moteur et des canots automobiles doit satisfaire, quant à l'âge, à la capacité et à l'effectif, aux prescriptions de l'art. 89 de l'ordonnance fédérale du 19 décembre 1910.

Patente.

Art. 16. Les bateaux à vapeur, à moteur et à voile ainsi que les canots automobiles ne peuvent être conduits, s'ils sont soumis au contrôle cantonal, que par des personnes en possession d'une patente de navigation. Exception est faite des canots automobiles ou à voile servant

uniquement au sport, à la condition que le conducteur ait un certificat de capacité délivré par une société nautique.

28 janvier
1916.

Relativement aux bateaux soumis au contrôle fédéral, font règle les dispositions sur la matière de l'ordonnance fédérale du 19 décembre 1910.

La patente de navigation n'est octroyée qu'aux personnes de bonne réputation, âgées d'au moins vingt ans, qui produisent un certificat médical établissant avoir la vue (entre autres quant aux couleurs) et l'ouïe normales, ont subi avec succès devant l'inspecteur l'examen de conducteur de bateau et savent nager.

Elle est délivrée pour quatre ans (v. l'annexe IV) par la Direction cantonale des travaux publics et des chemins de fer et ne peut être renouvelée que si l'intéressé justifie remplir encore les exigences susmentionnées.

L'autorité de surveillance peut retirer la patente dans le cas où le titulaire contrevient au présent règlement d'une façon compromettante pour la sécurité de la navigation.

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

Art. 17. Aucun bateau ne doit être chargé au-delà de la limite fixée dans le permis de navigation; pour les chalands et les bateaux servant au transport de matériaux, en particulier, on ne dépassera jamais le tirant d'eau de pleine charge indiqué par les plaques ou le limnimètre.

Interdiction
de surcharger.

Art. 18. Pour tenir auberge (restaurant) sur un bateau à vapeur ou à moteur, que celui-ci appartienne ou non à une entreprise concessionnée, il faut une patente, qui est délivrée au propriétaire du bateau par

Patente
pour débit
de boissons.

28 janvier 1916. la Direction cantonale de l'intérieur conformément aux prescriptions sur la matière.

Dans tout pareil restaurant il sera affiché un tarif des mets et boissons.

Discipline.

Art. 19. Il est loisible aux capitaines de bateaux faisant un service public de refuser l'accès du bord aux personnes en état d'ivresse ou qui se conduisent d'une manière inconvenante. Ils peuvent de même débarquer à la première station les passagers qui, sur le bateau, provoquent des disputes ou des rixes, tiennent des propos offensants ou se conduisent d'une manière inconvenante ou bruyante.

**Matières
dangereuses.**

Art. 20. Pour le transport de matières facilement inflammables ou dangereuses par bateaux n'appartenant pas à un service concessionné par la Confédération, font règle les dispositions y relatives du règlement de transport des entreprises suisses de chemins de fer et de bateaux à vapeur.

Il est expressément interdit de charger des matières de ce genre sur pareils bateaux lorsqu'ils transportent des personnes et les propriétaires de ces derniers sont tenus d'en refuser le transport.

VII. Embarcations de louage.

**Permis
et patente.**

Art. 21. Les loueurs de bateaux doivent posséder pour leurs embarcations le permis de navigation prescrit en l'art. 7 ci-dessus. Eux et leurs gens seront également pourvus de la patente prévue en l'art. 16, s'ils veulent conduire les bateaux.

**Louage et
responsabilité.**

Art. 22. Il est interdit aux loueurs de confier une embarcation à des jeunes gens de moins de seize ans, à des personnes ivres ou *qui n'ont manifestement pas*

l'expérience nécessaire pour conduire un bateau. Ils doivent de même refuser à quiconque une embarcation par temps de brouillard ou d'orage et, sur les lacs, lorsqu'il y a de fortes vagues.

28 janvier
1916.

Les loueurs sont également tenus de rendre les intéressés attentifs aux dispositions des art. 35, 41 et 45 ci-après et de leur indiquer les endroits où il est dangereux ou interdit de naviguer.

Ils doivent pouvoir indiquer en tout temps, à la réquisition de l'autorité compétente, les nom et domicile des personnes à qui ils ont loué des bateaux.

Ils sont en outre tenus de mettre à la disposition des garde-pêche publics, si ces derniers les en requièrent en justifiant de leur qualité, une embarcation moyennant le prix de location fixé dans le tarif.

Les loueurs de bateaux doivent contracter une assurance de 10,000 fr. au moins pour leur responsabilité civile selon le Code des obligations, ce dont ils justifieront auprès de la Direction des travaux publics et des chemins de fer, division des chemins de fer et de la navigation.

Art. 23. Aucune embarcation à voile ne doit être louée sans batelier. Exception est faite du cas où l'intéressé, soit quelqu'un l'accompagnant, est connu du loueur comme possédant les connaissances nécessaires pour conduire pareil bateau ou en justifie, le cas échéant, au moyen d'un certificat délivré par une société nautique.

Courses en
bateaux à voile.

Art. 24. Les tarifs concernant le louage des embarcations sont établis par les communes et doivent être soumis à l'approbation du Conseil-exécutif.

Tarifs.

Ils contiendront une disposition portant que toute inobservation des taux fixés, soit par majoration, soit par rabais, est interdite et punissable.

28 janvier
1916.

Il est également interdit aux loueurs de se porter au-devant des passants ou de les arrêter pour leur offrir des embarcations.

Art. 25. Les loueurs afficheront les dispositions des art. 22, 23 et 24 ci-dessus, avec le tarif, au lieu d'attache de leurs embarcations et en mettront un exemplaire dans chacune de celles-ci.

Retrait
du permis
d'industrie et
de la patente
de navigation.

Art. 26. L'autorisation d'exercer leur industrie et la patente de navigation peuvent être retirés aux loueurs de bateaux et aux bateliers en cas d'infraction grave ou réitérée aux dispositions du présent règlement, ladite patente également lorsque des infirmités, l'âge ou quelque autre cause empêchent le titulaire de faire désormais le service des bateaux.

Coopération
au service
de sauvetage.

Art. 27. Les loueurs de bateaux sont tenus de se mettre eux et leur matériel à la disposition des communes pour le service de sauvetage par elles organisé (v. art. 71 ci-après), 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.

Bateaux
d'hôtels,
pensions et
auberges.

Art. 28. Les art. 21 à 27 qui précèdent s'appliquent également aux canots automobiles, à voile et à rames que des hôtels, pensions et auberges louent à leurs hôtes ou mettent à la disposition de ceux-ci.

VIII. Feux.

(Voir l'annexe I.)

1. Bateaux en marche.

Définition.

Art. 29. *Tout bateau à vapeur ou à moteur naviguant à la voile est réputé bateau à voile, que sa machine marche ou non, quant à l'observation des dispositions qui suivent.*

Art. 30. De nuit, tout bateau en marche portera les feux suivants:

**Feux
réglementaires**

a) Bateaux à vapeur et à moteur, canots automobiles.

1° A la proue (avant), un feu *blanc* invisible de l'arrière et placé à une hauteur de 3 mètres au-dessus du pont principal, projetant une lumière uniforme sur tout le parcours d'un arc horizontal de $2\frac{1}{2}$ quarts de cercle, soit $1\frac{1}{4}$ quart de cercle de chaque côté de l'axe longitudinal du bateau.

Pour les canots automobiles, le feu sera à une hauteur d'au moins $1\frac{1}{2}$ m. au-dessus du plat-bord.

Ces hauteurs de 3 m., soit $1\frac{1}{2}$ m., peuvent être réduites en ce qui concerne les bateaux qui doivent passer sous des ponts.

2° A tribord (droite), un feu *vert* projetant une lumière uniforme sur tout le parcours d'un arc horizontal de $1\frac{1}{4}$ quart de cercle, vers la droite à partir d'une ligne menée par le feu parallèlement à l'axe longitudinal du bateau.

3° A bâbord (gauche), un feu *rouge* projetant une lumière uniforme sur tout le parcours d'un arc horizontal de $1\frac{1}{4}$ quart de cercle, vers la gauche à partir d'une ligne menée par le feu parallèlement à l'axe longitudinal du bateau.

4° A la poupe (arrière), un feu *bleu* projetant une lumière uniforme sur le parcours d'un arc horizontal de 2 quarts de cercle, soit 1 quart de cercle de chaque côté à partir de l'axe longitudinal du bateau, dans la direction de l'arrière.

Les feux de côté des bateaux à vapeur et à moteur doivent être placés de façon à indiquer autant que possible la plus grande largeur du bateau et à ne pouvoir

28 janvier
1916.

être masquée accidentellement par des personnes ou des objets. Ils doivent en outre être pourvus, vers l'intérieur du bateau, d'un écran parallèle à l'axe longitudinal de celui-ci et suffisamment débordant vers l'avant pour que la lumière, pour un observateur placé de l'autre côté du bateau, ne soit pas visible par-dessus la proue. Cette dernière prescription est applicable à tous les bateaux avec feux de côté.

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

pour les bateaux marchant à une vitesse de plus de 15 km. 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 km. 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.

b) Remorqueurs.

Outre les feux de côté et celui de poupe, *deux feux blancs* à la proue, placés verticalement à 1 m. de distance l'un de l'autre.

De nuit, le bateau remorqué doit se trouver derrière le remorqueur et porter un feu blanc visible de toutes parts.

c) Bateaux à voile.

Deux feux de côté et, à la poupe, un feu *bleu* (v. lettre *a*, n^{os} 2, 3 et 4 ci-dessus), de l'intensité prescrite pour les bateaux dont la vitesse n'excède pas 15 km. à l'heure (v. lettre *a*, *in fine*).

d) Bateaux à rames.

28 janvier
1916.

A la proue, un feu *blanc* visible de toutes parts et d'une distance de 2 km. au moins par nuit sans brume.

Art. 31. L'éclairage du bateau doit être tel qu'il ne puisse être confondu avec les feux réglementaires.

2. Bateaux à l'ancre.

Art. 32. Tout bateau mouillé à un endroit où d'autres bateaux peuvent avoir à passer, portera à la proue un feu *blanc* visible de toutes parts.

Art. 33. Les feux réglementaires (art. 30 et 32) doivent, par tous les temps, rester allumés depuis le coucher du soleil à son lever.

IX. Règles à suivre pour prévenir les abordages ; signaux.

(Voir l'annexe II, tableau 1.)

Art. 34. *Tout bateau à vapeur ou à moteur navigant à la voile est réputé bateau à voile, que sa machine marche ou non, quant à l'observation des dispositions qui suivent (v. art. 29 ci-dessus).*

Définition.

Art. 35. Il est interdit à toute embarcation de se tenir sur la route ordinaire d'un bateau faisant un service régulier, au moment du passage de ce bateau. Cette prescription doit être observée d'une manière particulièrement stricte la nuit, par temps de brouillard ou de neige, dans les ports et aux abords des débarcadères, ainsi qu'à l'entrée des rivières et des canaux.

Route libre
pour
les bateaux
faisant un
service
régulier.

Dès qu'elle entend ou voit approcher un bateau à service régulier, toute embarcation doit se mettre hors la route du premier, en lac à une distance d'au moins cent mètres.

28 janvier
1916.

Les loueurs ou propriétaires de bateaux sont tenus de rendre leurs clients ou hôtes attentifs à cette prescription.

Signaux
d'arrivée
et de départ.

Art. 36. Lorsqu'un bateau faisant un service régulier veut toucher une station, il doit annoncer son arrivée au moyen de la cloche 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 et la sortie d'un port, d'un canal ou d'une rivière seront toujours précédés d'un bref coup de sifflet.

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

Tout bateau entrant dans un canal ou une rivière donnera un long coup de sifflet.

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

Rencontre
et croisement
en lac.

Art. 37. Lorsque deux bateaux à vapeur ou à moteur suivant la même route, ou à peu près, mais en sens contraire, viennent à se croiser, chacun d'eux tire à *droite*, de manière à laisser passer l'autre à sa gauche. Exceptionnellement, ils peuvent tirer à gauche, en cas de circonstances particulières telles que la présence de hauts-fonds, la proximité de la rive ou d'autres bateaux. Chacun d'eux doit alors donner à temps le signal prescrit pour la manœuvre y relative.

Au moment du croisement, les deux bateaux doivent être distants d'au moins cinq fois la largeur du *plus grand*. Deux minutes avant, chacun donne le coup de sifflet prescrit dans le tableau des signaux phoniques (annexe II, tableau 1) et à ce signal, qui sert de

„garde-à-vous“, le personnel de manœuvre se rend à son poste, y restant jusqu'à ce que le croisement ait eu lieu.

28 janvier
1916.

Art. 38. Lorsque deux bateaux à vapeur ou à moteur suivant des routes parallèles ou à peu près se croisent en plein lac, les dispositions de l'article précédent doivent être observées dans tous les cas où la distance entre les deux routes ne dépasse pas trois fois la longueur du plus grand des bateaux. Si cette distance est supérieure et qu'il n'y a aucun doute quant aux routes respectives suivies, chacun des bateaux poursuit la sienne sans changement.

Art. 39. Lorsque le croisement a lieu à proximité d'un débarcadère, ou dans un canal ou une rivière, la distance entre les bateaux peut être réduite à deux fois la largeur du plus grand. Mais alors chacun d'eux ralentit sa marche, pour ne la reprendre à vitesse normale qu'après le croisement.

Art. 40. Lorsque deux bateaux à moteur ou à vapeur qui suivent des routes se coupant perpendiculairement ou à peu près viennent à se rencontrer dans des conditions où un abordage est à redouter, celui qui a l'autre à tribord doit lui laisser la route libre par une manœuvre appropriée, c'est-à-dire soit en tirant à droite pour passer derrière l'autre bateau, si le rivage ou d'autres obstacles n'y mettent empêchement, soit en ralentissant sa marche ou en stoppant, soit même en faisant machine arrière. Il donne alors le signal prescrit pour la manœuvre qu'il va exécuter. L'autre bateau, en revanche, poursuit directement sa route.

Art. 41. Dans les rivières et canaux, les bateaux qui montent doivent céder le passage à ceux qui descendent; ils se gareront à droite pour croiser et marcheront lentement.

Rencontre
et croisement
en canal
ou rivière.

28 janvier
1916.

Les bateaux à voile entreront dans ces eaux et en sortiront 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 à service régulier, ne doivent le faire qu'à une distance d'au moins 100 m. de la proue de ce bateau, s'il monte, et de 200 m., s'il descend.

Un bateau à moteur ou à vapeur doit toujours céder le passage à un bateau à voile, bateau de pêche, etc., naviguant à la rame ou descendant le cours d'eau; lorsque celui-ci 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 accostées 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'atterrissage (débarcadères, etc.) doivent être assujetties convenablement et, dans tous les cas, être placées de façon que la voie demeure libre pour les autres bateaux et qu'elles-mêmes ne risquent pas 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 à service régulier aux abords des débarcadères, ainsi que dans le chenal au passage de 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 propriétaire, par les soins de l'autorité de police.

28 janvier
1916.

Pour le passage de 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 étant tenus, lorsqu'il est probable qu'ils rencontreraient des bateaux descendants immédiatement en amont du pont, d'attendre en aval que ceux-ci aient passé. Les bateaux descendants doivent, de leur côté, signaler à temps leur approche en donnant le long coup de sifflet, au moyen du sifflet à vapeur ou à air comprimé, ou le long coup de cornet de brume prescrits pour le passage des ponts.

Art. 42. Chaque fois que deux bateaux à vapeur ou à moteur marchent l'un près de l'autre et qu'il y a danger de collision, ils doivent tous deux stopper et, au besoin, faire machine arrière, en signalant cette manœuvre par trois longs coups de sifflet.

**Danger
d'abordage.**

Art. 43. Le bateau à moteur ou à vapeur qui veut en dépasser un autre suivant la même route, doit le faire en tirant à droite, de façon à laisser sur sa gauche le bateau dépassé. Il n'y a d'exception à cette règle que lorsque ce dernier se trouve trop près de la terre ou d'un obstacle, le bateau devançant étant ainsi obligé de dépasser à gauche. Dans l'un comme dans l'autre cas, en revanche, le bateau dépassé poursuit sa route

28 janvier
1916.

droit devant soi, celui qui dépasse donnant suffisamment tôt le signal réglementaire (v. annexe II, tableau 1).

Art. 44. Tout bateau à vapeur ou à moteur rencontrant sur sa route une embarcation qui ne peut se mouvoir librement (bateau à l'ancre ou relevant des filets, voilier par calme plat, remorqueur) doit l'éviter. Au besoin, il ralentira sa marche et arrêtera sa machine, afin de ne pas mettre l'embarcation en danger par sa vague.

Art. 45. Il est interdit aux bateaux à voile ou à rames de se mettre au chemin d'un bateau à vapeur ou à moteur en marche, ou de s'en approcher ou de se placer dans sa vague d'une façon dangereuse pour eux. Les contrevenants sont seuls responsables des conséquences qui résulteraient de leur manière de faire soit pour eux-mêmes, soit pour autrui.

Il est interdit aux bateaux à moteur ou à rames de passer sur un grand filet immergé dont ils connaissent la présence. D'autre part, il est interdit aux pêcheurs de jeter leurs filets sur la route habituelle des bateaux à service régulier.

Art. 46. Lorsqu'un bateau à voile ou à rames et un bateau à moteur ou à vapeur se rencontrent, le premier poursuit sa route sans changement et le second doit l'éviter, en passant autant que possible derrière lui.

Art. 47. Lorsqu'un bateau à voile ou à rames se trouvant sur la route d'un bateau à vapeur ou à moteur qui s'approche est dans l'impossibilité de se mouvoir, soit parce qu'il est ancré, soit pour quelque autre raison majeure (pêche, etc.), l'occupant 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 tôt pour que l'autre bateau puisse faire la manœuvre nécessaire.

28 janvier
1916.

Art. 48. Quand deux bateaux à voile suivent des routes qui les rapprochent l'un de l'autre, de sorte qu'il y a risque d'abordage, l'un d'eux changera de route conformément aux règles suivantes :

Règles pour
la navigation
à voile.

- a) le bateau qui court large doit s'écarter de la route de celui qui navigue au plus près ;
- b) lorsque les deux bateaux naviguent au plus près, mais avec les amures de bord différent, celui qui marche bâbord amures, c'est-à-dire qui a le vent par tribord, doit éviter celui qui marche tribord amures, c'est-à-dire qui a le vent par bâbord ;
- c) lorsque les deux bateaux courent large, mais avec amures de bord différent, celui qui marche tribord amures, c'est-à-dire qui a le vent par bâbord, doit s'écarter de la route de celui qui marche bâbord amures, c'est-à-dire qui a le vent par tribord ;
- d) lorsque les deux bateaux marchent large ou au plus près ayant l'un et l'autre le vent du même bord, celui qui est au vent, c'est-à-dire du côté d'où vient le vent, doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent, c'est-à-dire du côté où souffle le vent ;
- e) le bateau qui marche vent arrière (vent en poupe) doit s'écarter de la route de l'autre.

Tout bateau à voile est en outre tenu de céder la route aux bateaux de pêche.

Art. 49. Le bateau à moteur ou à vapeur qui est en danger et veut demander secours doit faire les signaux suivants :

Signaux
de détresse.

28 janvier
1916.

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

de nuit : brûler des feux de Bengale et donner également des coups de sifflet répétés.

A ces signaux, tout bateau en route doit immédiatement se diriger sur le lieu où ils sont faits.

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

X. Signaux de brume, de brouillard et de neige.

(Annexe II, tableau n° 2.)

1. Bateaux en marche.

**Signaux
acoustiques.**

Art. 50. Les embarcations naviguant par temps de brume, de brouillard ou de neige doivent, de jour comme de nuit, faire entendre chaque minute les signaux suivants :

- a) les bateaux à vapeur ou à moteur d'une vitesse supérieure à 15 km à l'heure, trois coups prolongés de sifflet ou de sirène ;
- b) les bateaux à vapeur ou à moteur d'une vitesse ne dépassant pas 15 km, un long coup de sifflet ou de cornet de brume ;
- c) les remorqueurs, un long coup de sifflet suivi de deux coups brefs ;
- d) les bateaux à voile, deux longs coups de cornet de brume ;
- e) les bateaux à rames, un long coup de sifflet de poche ou de cornet de brume.

Croisements.

Art. 51. Par temps de brume, de brouillard ou de neige, le croisement des bateaux à service régulier doit se faire seulement dans les ports ou aux débarcadères.

A cet effet, les entreprises concessionnaires détermineront pour chaque période d'horaire les stations de croisement.

28 janvier
1916.

Les bateaux à vapeur ou à moteur comptant plus d'un homme d'équipage qui naviguent par temps de brume, de brouillard ou de neige observeront au surplus les prescriptions suivantes :

**Service de
vigie.**

- a) Outre le timonier, il y aura sur le pont, en règle générale à la proue, un homme de vigie. Il signalera à l'instant, soit par un appel, soit au moyen d'un sifflet de poche ou de la cloche, tout obstacle ou circonstance exigeant l'arrêt immédiat du bateau ;
- b) lorsque le capitaine ou pilote du bateau ne fait pas en même temps le service de timonier, il doit se tenir à proximité immédiate du porte-voix pendant la marche. S'il est obligé de quitter momentanément son poste, il se fera remplacer par quelqu'un de qualifié ;
- c) le mécanicien doit se tenir continuellement dans le voisinage immédiat de la machine (près de l'appareil de changement de marche), afin de pouvoir exécuter immédiatement tout ordre reçu. Il lui est également interdit de quitter son poste sans se faire remplacer convenablement.

2. Bateaux à l'ancre.

Art. 52. Les bateaux arrêtés ou à l'ancre en plein lac par temps de brume, de brouillard ou de neige doivent, de jour comme de nuit, et aussi longtemps qu'ils entendent les signaux d'autres bateaux, donner toutes les minutes les signaux suivants :

- a) les bateaux à vapeur ou à moteur : deux brefs coups de sifflet ou de cornet de brume ;

28 janvier
1916.

- b) les remorqueurs : deux brefs coups de sifflet ;
- c) les bateaux à voile : deux coups de cornet de brume ;
- d) les bateaux à rames : deux coups de sifflet de poche ou de cornet de brume.

En canal ou rivière, les bateaux donneront les mêmes signaux par temps de brume, de brouillard ou de neige.

XI. Inspection des bateaux.

**Première
inspection.**

Art. 53. Tous les bateaux et canots à vapeur, à moteur et autres nouvellement construits ou venant du dehors dans les eaux bernoises doivent, s'ils sont soumis au contrôle cantonal, être examinés une première fois par l'inspecteur de la navigation avant de pouvoir être mis en service. Pour les embarcations à vapeur ou à moteur, cette inspection sera suivie d'un essai concernant la stabilité et la vitesse du bateau (essais de charge et de marche). Pour les bateaux destinés au transport des personnes, on calculera la charge à raison de 75 kg. par personne.

**Inspections
périodiques.**

Art. 54. Outre cette première inspection, tous les bateaux en subiront une nouvelle chaque année. Ces inspections périodiques se feront conformément aux prescriptions de l'ordonnance fédérale du 19 décembre 1910, aux frais et risques des propriétaires des bateaux.

Comme 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 y relatives des statuts de cette société ainsi qu'à celles de l'ordonnance fédérale précitée.

Outre cette inspection des chaudières, tout bateau à vapeur en subira au moins chaque année une quant à son état intérieur et une quant à son état extérieur.

28 janvier
1916.

Les canots et bateaux à moteur en fer seront de même soumis au moins chaque année à une inspection intérieure et une inspection extérieure.

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

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

Les propriétaires des bateaux à inspecter les amèneront à l'endroit désigné et prêteront l'aide nécessaire pour l'inspection. Pour cette dernière, les bateaux ne seront annoncés à l'inspecteur que nettoyés à fond et accessibles en toutes leurs parties. Il n'y sera toutefois pas exécuté de travaux de peinture avant que l'inspection intérieure ait eu lieu.

Art. 55. Les inspections de réception devront 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 de la présente ordonnance et quel équipage il faut pour son service.

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

Art. 56. L'inspection sera répétée après toute modification ou réparation essentielle du bateau ; au surplus,

28 janvier
1916.

elle sera effectuée chaque fois que l'organe de contrôle le jugera nécessaire. Ce dernier sera avisé sans délai de toute modification ou réparation essentielle.

Art. 57. Pour chaque inspection il sera délivré un certificat au propriétaire du bateau et un double en sera envoyé à l'autorité de surveillance (Direction cantonale des travaux publics et des chemins de fer, division des chemins de fer et de la navigation).

Art. 58. Le propriétaire remédiera sans délai aux défauts et vices constatés par l'inspecteur et il prendra toutes les mesures déclarées nécessaires pour la sécurité du bateau. S'il y a péril en la demeure, il est loisible à l'inspecteur de suspendre provisoirement le service du bateau, en avisant l'autorité de surveillance.

Art. 59. 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 sera également avisée lorsqu'on voudra faire reprendre le service au bateau.

Lorsque la durée de la suspension du service a été de plus d'un an, le bateau sera soumis à une inspection intérieure avant de pouvoir recommencer de naviguer.

Art. 60. Le canton perçoit des propriétaires de bateau un émolument destiné à couvrir les frais des inspections.

Le tarif y relatif, établi par la Direction cantonale des chemins de fer, est soumis à l'approbation du Conseil-exécutif.

XII. Ports et débarcadères.

Contrôle des
débarcadères.

Art. 61. Les débarcadères desservis *régulièrement* par les bateaux d'entreprises concessionnées sont soumis

au contrôle fédéral (art. 104 à 109 de l'ordonnance fédérale du 19 décembre 1910).

28 janvier
1916.

Ceux desservis seulement *occasionnellement* par pareils bateaux sont soumis au contrôle cantonal.

A ce dernier contrôle sont en outre soumis tous les autres débarcadères servant à des bateaux de quelque espèce que ce soit employés à des fins de lucre.

Art. 62. Tout débarcadère soumis au contrôle cantonal doit être construit de façon à présenter une entière sécurité pour le service.

Construction.

La tête en sera protégée par des pilotis indépendants du débarcadère et destinés à recevoir le choc des bateaux.

Art. 63. 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-exécutif. Ils seront remis à la Direction cantonale des travaux publics, division des chemins de fer et de la navigation, en deux doubles pliés au format de 22 cm sur 35 cm, pourvus d'une suscription et de la signature de l'intéressé. Pour les débarcadères il sera joint aux plans, en un exemplaire, une pièce justificative de la solidité du bâti (relevé des calculs de résistance). Les plans seront soumis aux communes intéressées, pour présenter les observations qu'elles jugeraient utiles.

Places
de construction
ou de
transformation.

Les travaux ne doivent pas être commencés avant que le Conseil-exécutif ait approuvé les plans.

Art. 64. Aucun nouvel ouvrage ne sera mis en service avant d'avoir été visité par l'inspecteur et que la Direction cantonale des chemins de fer ait donné son autorisation. Les transformations devront être inspectées

Première
inspection.

28 janvier
1916.

dès leur achèvement et les ouvrages ne pourront non plus être mis en service avant que ladite Direction l'ait autorisé.

Inspections
périodiques.

Art. 65. Tous les ports, débarcadères et autres ouvrages d'accostage soumis au contrôle cantonal seront visités périodiquement par l'inspecteur. Celui-ci portera à la connaissance du propriétaire de l'ouvrage les remarques auxquelles la visite donne lieu.

On remédiera 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, il est loisible à l'autorité de surveillance d'interdire provisoirement l'usage des ouvrages et même de faire enlever ceux-ci aux frais du propriétaire.

Eclairage des
débarcadères.

Art. 66. Tout débarcadère servant à des bateaux soumis au contrôle cantonal doit être pourvu, à un point fixe situé à une distance de l'extrémité de l'ouvrage ne dépassant pas trois mètres, d'une lanterne de construction spéciale, à flamme de fort calibre, éclairant la place de débarquement et projetant un feu *rouge* du côté du large.

Ce feu doit être visible à une distance d'au moins deux kilomètres par nuit sombre mais sans brume.

Il est loisible à l'autorité de police locale d'exiger que la lanterne demeure allumée, dès le coucher du soleil, pendant toute la nuit ou jusqu'à une heure déterminée, selon les circonstances.

Eclairage des
endroits
dangereux.

Art. 67. Tout endroit dangereux situé dans le voisinage d'un débarcadère de la susdite catégorie ou sur la route ordinaire de bateaux à service régulier sera marqué d'une façon visible de loin et, la nuit, signalé au moyen d'un feu *vert*.

De ce dernier feu devront en particulier être pourvues la tête des jetées des ports ainsi que l'entrée des canaux et rivières.

28 janvier
1916.

Il est permis, par exception, de mettre à l'entrée des canaux et rivières un feu rouge et un feu vert, à la condition que celui-ci soit toujours du côté droit de l'entrée vue du large.

Au besoin, cette entrée sera marquée par des balises.

L'inspecteur de la navigation déterminera, de concert avec les autorités de police locale, les endroits à pourvoir d'un feu ou de balises, ainsi que la durée de l'éclairage.

Les frais de l'établissement des balises et des appareils d'éclairage, ainsi que de l'éclairage lui-même, sont à la charge de la commune riveraine en ce qui concerne les endroits publics n'appartenant ni à une entreprise, ni à des particuliers, et, autrement, à celle des propriétaires des lieux.

Art. 68. Toute station de bateaux d'une entreprise concessionnée doit de même être pourvue, à l'extrémité du débarcadère ou, lorsqu'il y a deux débarcadères, à l'extrémité de celui qui convient le mieux, d'une cloche à son clair, destinée à donner les signaux voulus en temps sombre, de brume ou de neige. Cette cloche sera sonnée, par pareil temps, à des intervalles de cinq secondes au plus dès le moment où l'on aura entendu nettement les signaux d'un bateau à vapeur ou à moteur se dirigeant sur la station, et jusqu'à son arrivée.

**Cloche des
débarcadères
d'entreprises
concession-
nées.**

Il est permis d'employer un cornet de brume au lieu de la susdite cloche.

Art. 69. Les mesures de sûreté prescrites par les deux articles précédents seront prises non seulement en ce qui concerne les courses ordinaires des bateaux à

Cas spéciaux.

28 janvier
1916.

**Circulation sur
et devant les
débarcadères.**

service régulier, mais aussi pour leurs courses spéciales et celles de promenade, lorsqu'elles auront été annoncées.

Art. 70. Les abords des débarcadères et autres ouvrages d'atterrissage seront toujours tenus libres et on évitera tout ce qui pourrait entraver la circulation en général, ainsi que le passage et les manœuvres des bateaux faisant un service public.

Il est interdit à toute embarcation de gêner la circulation des bateaux à service régulier dans le voisinage des débarcadères et autres ouvrages d'accostage.

Il est loisible au Conseil-exécutif de faire établir par les autorités communales ou d'établir lui-même un règlement particulier sur la circulation des bateaux dans et devant les ports publics, sauf l'approbation du Département fédéral des chemins de fer.

**Service
de sauvetage.**

Art. 71. Les autorités communales sont tenues d'entretenir dans le voisinage des lieux d'accostage un canot à moteur ou à rames destiné à porter secours en cas de nécessité.

Elles ont de même l'obligation d'établir un service de sauvetage pour les cas de sinistre. Les règlements organiques y relatifs sont soumis à la sanction du Conseil-exécutif (voir l'art. 27 ci-dessus).

**Pêche et
déversements.**

Art. 72. La pêche est interdite sur les estacades et débarcadères publics. D'autre part, il est interdit aux bateaux, dans l'intérêt de la pêche, de jeter leurs scories à l'eau à une distance de la côte où la profondeur est inférieure à 30 mètres.

**Chemins de
halage et fonds
riverains.**

Art. 73. Relativement à l'usage des chemins de halage et des fonds riverains pour la navigation, font règle, en première ligne, les dispositions de l'art. 4 de la loi sur l'entretien et la correction des eaux du 3 avril 1857.

XIII. Fêtes nautiques.

Art. 74. Aucune fête nautique ne peut avoir lieu sans autorisation. **Autorisation.**

La demande, faite par écrit, timbrée et contenant toutes les indications utiles, sera présentée au préfet, qui délivrera l'autorisation après en avoir référé à la Direction cantonale des travaux publics et des chemins de fer.

Lorsque la fête doit avoir lieu dans le voisinage de la route ordinaire des bateaux d'une entreprise concessionnée, on prendra également l'avis de cette dernière et l'autorisation ne sera accordée que s'il n'y a aucun inconvénient pour le service des bateaux.

Lorsque l'autorisation n'est accordée que sous certaines conditions, celles-ci seront consignées dans le permis. L'inobservation en sera punie conformément à l'art. 85 ci-après.

B. Des bacs.

Art. 75. Aux bacs, sont applicables les dispositions de l'ordonnance du Conseil-exécutif du 31 décembre 1895.

Afin d'éviter des collisions, les conducteurs de bateaux et de trains de flottage doivent avertir à temps les passeurs de leur approche au moyen de signaux acoustiques.

C. Du flottage.

Art. 76. Le flottage ne peut s'exercer sur les eaux publiques du canton que conformément à la loi fédérale sur la police des eaux dans les régions élevées du 22 juin 1877, à la loi cantonale sur la correction et l'entretien des eaux du 3 avril 1857, à la loi fédérale sur la pêche du 26 décembre 1888 (art. 17) et aux dis-

**Exercice
du flottage.**

28 janvier
1916.

positions qui suivent, et seulement à la condition de ne pas nuire à la navigation en service public.

Permis.

Art. 77. Pour le flottage des bois, tant longs qu'en bûches, il faut un permis, qui est délivré par la Direction cantonale des travaux publics et des chemins de fer sur demande écrite et timbrée indiquant:

- 1° les noms et domicile du requérant, ainsi que les domiciles dont il entend faire élection dans les districts sur le territoire desquels le flottage doit se faire;
- 2° la quantité de bois à flotter;
- 3° les cours d'eau ou tronçons de cours d'eau qui seront utilisés;
- 4° la date du commencement du flottage et la durée présumée de celui-ci;
- 5° la marque du flotteur;
- 6° les lieux où se fera la mise à l'eau et l'atterrissage ou le repêchage.

En outre, le requérant publiera deux fois son projet dans la *Feuille officielle*, ainsi que dans la *Feuille officielle d'avis* ou, à défaut, selon l'usage local, en fixant un délai de vingt jours, à compter de la première publication dans la *Feuille officielle*, pour le dépôt des oppositions à la préfecture.

Art. 78. La Direction des travaux publics et des chemins de fer délivre ou refuse l'autorisation selon les circonstances. Elle désigne les endroits où le bois sera mis à l'eau, ainsi que ceux où il en sera tiré et où les flotteurs pourront faire arrêt. Il est interdit d'utiliser d'autres endroits sans son autorisation. La Direction fixe de même la durée du flottage, ainsi que l'émolument à payer pour le permis à la recette de district, selon un tarif approuvé par le Conseil-exécutif.

Il est interdit de commencer de flotter avant d'avoir obtenu le permis et de l'avoir porté à la connaissance de l'ingénieur en chef d'arrondissement.

28 janvier
1916.

Art. 79. Les trains de longs bois ne doivent pas avoir une largeur de plus de quatre mètres et demi. Ils seront pourvus de la marque du flotteur et il est interdit de les accoupler.

**Flottage
des longs bois.**

Chaque train sera conduit par au moins deux flotteurs, connaissant bien le cours d'eau et sachant leur métier.

Il y aura sur chacun les instruments et engins nécessaires à sa conduite, les uns et les autres en bon état.

Arrivés au port, les trains seront amarrés soigneusement et solidement, de façon qu'ils ne puissent être entraînés.

Le flottage n'aura lieu que de jour. De nuit, les trains amarrés seront pourvus, à leurs deux extrémités, d'un feu *vert* visible de toutes parts.

Art. 80. Le flottage du bois en bûches ne se fera que pendant les eaux marchandes. Il est interdit pendant les basses eaux ou les crues extraordinaires.

**Flottage
du bois en
bûches.**

Le bois sera pourvu de la marque du flotteur. En cas de concurrence pour une même époque, les flots auront lieu dans l'ordre des dates des demandes de permis.

Lorsque plusieurs entrepreneurs se réunissent pour un flot commun, leur tour passe avant celui des autres personnes ayant demandé un permis. Celles-ci ont cependant le droit de participer au flot commun, aux mêmes conditions que les autres intéressés.

Si la hauteur des eaux devient favorable avant l'époque primitivement fixée pour le flottage, cette circonstance peut et doit être mise à profit. L'ordre des flots se règle alors d'après le temps où ils sont prêts à être mis à l'eau.

28 janvier
1916.

Dans le cas où, soit que l'arrondissement de digues entrant en ligne de compte le demande, soit que la Direction des travaux publics et des chemins de fer le juge nécessaire, il est désigné un surveillant du flottage, les entrepreneurs et leurs gens doivent se conformer de bonne volonté aux ordres et instructions de cet agent. Les frais de la surveillance incombent aux entrepreneurs.

A l'embouchure des rivières ou canaux dans les lacs, le bois flotté sera retenu au moyen d'arrêts ou estacades solides, bien assujettis au rivage. De nuit, ces ouvrages seront signalés aux bateaux par des lanternes.

Pareils arrêts ou estacades ne seront jamais établis sur la route ordinaire de bateaux à service régulier.

Il est interdit de remorquer des trains de bois par temps sombre, de brouillard ou de neige.

Durée
du flottage.

Art. 81. La Direction des travaux publics et des chemins de fer peut en tout temps proroger la durée du flottage, lorsque des circonstances imprévues le justifient, comme aussi la restreindre ou même interdire le flottage, dans le cas de pareilles circonstances ou lorsque ce dernier exerce ou risquerait d'exercer un effet particulièrement fâcheux sur l'état des rives et ouvrages d'art du cours d'eau.

D. Dispositions finales.

Interdiction de
dégrader les
rives et
ouvrages d'art.

Art. 82. Il est interdit aux bateliers et aux flotteurs d'endommager d'une manière quelconque les rives de même que les digues, ponts, passerelles, barrages et autres ouvrages d'art, notamment aussi d'amarrer aux clayonnages et barrières, d'enfoncer des pieux, de gaffer dans les ouvrages de protection des rives, etc.

Responsabilité
des bateliers
et flotteurs.

Art. 83. Les propriétaires des bateaux, des trains de bois et des bois flottés sont responsables, à teneur

de la loi sur l'entretien et la correction des eaux du 3 avril 1857, de tous les dommages établis causés par la navigation ou le flottage aux fonds riverains, ponts, passerelles et digues.

28 janvier
1916.

En vertu de l'art. 13 de ladite loi, ils peuvent être tenus de payer un droit de navigation ou de flottage. Pareil droit étant perçu, ils ne peuvent être actionnés en réparation d'un dommage causé que dans le cas de dol ou négligence de leur part, à prouver par le lésé.

Les actions civiles compétant à des particuliers aux termes du Code des obligations ne tombent pas sous le coup de la disposition qui précède.

Les flotteurs sont responsables des dégâts causés ou de la gêne apportée à la navigation par les bois échappés.

Les réclamations en dommages-intérêts qui ne peuvent être vidées à l'amiable seront portées devant le juge civil.

Art. 84. Les organes de police cantonaux et communaux sont tenus de veiller à l'observation du présent règlement et de déférer les contrevenants au juge.

Surveillance
officielle.

Art. 85. Les contraventions au présent règlement seront punies, conformément au décret du 1^{er} mars 1858, d'une amende de 1 fr. à 200 fr. ou d'un emprisonnement de trois jours au plus.

Pénalités.

Les dispositions pénales de l'ordonnance fédérale du 19 décembre 1910 sont et demeurent réservées.

Art. 86. Les dispositions de la législation fédérale et cantonale, tant future qu'actuelle, sont et demeurent réservées.

Art. 87. Le présent règlement entrera en vigueur dès qu'il aura été approuvé par le Département fédéral des chemins de fer. Il sera publié de la manière accoutumée et inséré au *Bulletin des lois*.

Entrée en
vigueur.

28 janvier
1916.

Sont abrogés :

L'ordonnance de police concernant l'aménagement des forêts, les défrichements, les coupes et les flottages, du 26 octobre 1853, pour autant qu'elle concerne le flottage (art. 17);

le règlement de police concernant la navigation à vapeur, du 20 avril 1857;

l'ordonnance concernant le flottage entre le lac de Brienz et celui de Thoune;

l'ordonnance désignant les eaux du domaine public et les eaux privées qui sont placées sous la surveillance de l'Etat, du 20 juin 1884, pour autant qu'elle concerne le flottage;

l'ordonnance concernant la navigation en petits bateaux, du 16 juin 1897;

le règlement de police concernant la navigation et le flottage, du 4 mai 1898, et

le règlement concernant la navigation des bateaux privés, à moteur, de charge, à voile et à rames sur le lac de Thoune et sur l'Aar, entre ce lac et le pont dit „Sinnebrücke“, à Thoune, du 31 janvier 1911.

Berne, le 28 janvier 1916.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le président,

Locher.

Le suppléant du chancelier,

G. Kurz.

Sanctionné par le Département fédéral des chemins de fer
le 23 février 1916.

Chancellerie d'Etat.

Tableau des feux de position.

Annexe I.

Genre des bateaux	En marche	A l'ancre	Art. du règl.
1° Bateaux à vapeur ou à moteur	Un feu blanc à l'avant, les feux de côté rouge et vert, un feu bleu à la poupe	Un feu blanc à l'avant, visible de toutes parts	30 et 32
2° Remorqueurs . . .	Deux feux blancs, superposés à un espace d'un mètre, les feux de côté rouge et vert, un feu bleu à la poupe	Comme sous N° 1	30 et 32
3° Bateaux remorqués .	Un feu blanc à la poupe, visible de toutes parts	—	—
4° Bateaux et yachts à voile	Les feux de côté rouge et vert, un feu bleu à la poupe	Comme sous N° 1	30 et 32
5° Bateaux et barques à rames	Un feu blanc à la proue, visible de toutes parts	Comme sous N° 1	30 et 32
6° Trains de bois . . .	—	Deux feux verts, visibles de toutes parts	79

Tableaux des signaux.

1° Signaux phoniques de manœuvre.

Annexe II.

N° du signal	Signification du signal	Exécution du signal		Règlement article
	Signal d'arrivée			
1	Bateau à vapeur ou à moteur qui veut toucher une station	—	1 coup de cloche ou de cornet de brume	36
	Signal de départ			
2	Bateau à vapeur ou à moteur qui veut quitter une station	○	1 coup de sifflet bref	36
3	Signal d'entrée dans une rivière ou un canal	—	1 long coup de sifflet	36
	Signal pour changement de route			
4	Je viens sur tribord	—	1 long coup de sifflet	37
	Je viens sur bâbord	— —	2 longs coups de sifflets	37
	Je vais en arrière	— — —	3 longs coups de sifflets	37
	Signal de dépassement			
5	Réglementairement à droite	— ○ —	1 long coup de sifflet suivi d'un coup bref et d'un long coup .	43
	Exceptionnellement à gauche	— — ○ —	2 longs coups de sifflet suivis d'un coup bref et d'un long coup .	43
	Signal d'alarme et de détresse	= = = = =	au moins 6 longs coups de sifflet, répétés plusieurs fois	49
6	De jour: un pavillon rouge. De nuit: des feux de Bengale.			
	Signal de passage sous un pont			
7	Pour obtenir route libre	—	1 long coup de sifflet	41

Remarque. Les bateaux et canots 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	Exécution du signal	Règlement article
Bateaux en marche			
1	Bateaux à vapeur ou à moteur ayant une vitesse supérieure à 15 km.	— — — — —	3 longs coups de sifflet ou de sirène par minute 50a
2	Bateaux à vapeur ou à moteur ayant un vitesse de 15 km au plus	— — — — —	1 long coup de sifflet ou de cornet de brume par minute . . 50b
3	Remorqueurs	— — — — — ○ ○	1 long coup de sifflet et 2 coups brefs par minute 50c
4	Bateaux à voile	— — — — —	2 longs coups de cornet de brume par minute 50d
5	Bateaux à rames	— — — — —	1 long coup de sifflet de poche ou de cornet de brume par min. 50e
Bateaux arrêtés ou à l'ancre			
6	Bateaux à vapeur ou à moteur . .	○ ○	2 brefs coups de sifflet, de sirène ou de cornet de brume par min. 52a
7	Remorqueurs	○ ○	2 brefs coups de sifflet par min. 52b
8	Bateaux à voile	○ ○	2 brefs coups de cornet de brume par minute . 52c
9	Bateaux à rames	○ ○	2 brefs coups de sifflet de poche ou de cornet de brume par min. 52d
Débarcadères			
10	Signal à donner par les radeleurs .		Signaux avec la cloche ou le cornet de brume toutes les cinq secondes 68

28 janvier
1916.

Permis de navigation.

N^o

**La Direction des travaux publics et des chemins de fer
du canton de Berne**

déclare par les présentes que

le bateau (genre):

(numéro et nom le cas échéant):

appartenant à

a été soumis à l'inspection réglementaire le

et qu'il peut être employé pour { le service personnel de son propriétaire
la location publique
le transport de matériaux ou de marchandises.

sur le

La charge maximum que ce bateau peut transporter est de
..... personnes, tonnes de marchandises.

Le tirant d'eau maximum en pleine charge est marqué sur les
deux côtés par { plaques en métal } au milieu du bateau.
..... limnimètres } à l'avant et à l'arrière.

La ligne de flottaison en pleine charge passe à l'arête inférieure
des plaques, soit à la cote des limnimètres.

Le franc-bord du bateau en pleine charge est de centimètres.

L'équipage se compose de

Equipement devant toujours se trouver à bord:

Remarques spéciales:

Berne, le

L'inspecteur de la navigation,

Le directeur des travaux publics
et des chemins de fer,

Le présent permis est valable tant que le bateau est en bon état de service, ou jusqu'à ce que des modifications importantes soient apportées à sa construction ou à ses parties principales. Il doit être renouvelé immédiatement si le bateau change de propriétaire

28 janvier
1916.

Patente de navigation.

Le porteur des présentes,

.....
de

a obtenu, après avoir justifié de ses aptitudes, l'autorisation de
conduire sur

tout bateau à vapeur
tout bateau à moteur
tout canot à moteur
tout bateau à voile
tout bateau à rames
tout remorqueur

servant au transport des personnes par industrie, de toute grandeur ou d'une capacité de chargement de tonnes.

Promesse ayant été faite par lui de conduire avec tout le soin et toute la prudence voulus l'embarcation à lui confiée; d'éviter autant que possible en y employant toutes ses forces et tout son dévouement les dommages, accidents et dangers dont cette embarcation pourrait être menacée, ainsi que les personnes ou marchandises transportées; d'observer ponctuellement les dispositions du règlement de police concernant la navigation, les bacs et le flottage dans le canton de Berne, la présente patente lui a été délivrée.

....., le 191.....

L'inspecteur cantonal de la navigation,

Berne, le 191.....

Le directeur des travaux publics
et des chemins de fer,

(L. S.)

28 janvier
1916.

Tarif des taxes dues pour l'inspection des bateaux.

Afin de couvrir les frais des inspections, le canton de Berne perçoit des propriétaires de bateaux les taxes suivantes:

	Inspection annuelle Fr.	Première inspection Fr.
Bateaux à vapeur	20. —	20. —
Bateaux à moteur	15. —	20. —
Canots à moteur	10. —	15. —
Motogodilles, à moteur amovible	5. —	5. —
Barques à voile et à rames	5. —	5. —
Yachts à voile	5. —	5. —
Bateaux à rames	1. —	1. —
Bacs	5. —	5. —

Patente de navigation: 2 fr.

Le timbre des permis et patentes en plus.