

CONVENTION
ENTRE

la Suisse et l'Italie
concernant la navigation

SUR LE LAC DE LUGANO
ET LE LAC MAJEUR

PALLANZA
Imprimerie Ditta Eredi Vercellini
8-1906

Trascrizione
effettuata per conto del



da CARLO ALESSANDRO PISONI
Antibes – Les Pins, 24 luglio 2003

Projet du 29 Septembre 1905
CONVENTION ENTRE
la Suisse et l'Italie concernant la navigation
SUR LE LAC DE LUGANO ET LE LAC MAJEUR

TITRE I.

Bateaux à vapeur ou actionnes par d'autres
moteurs faisant un service public.
(Entreprises concessionnées)

CHAPITRE I.

Dispositions generales.

Art. 1. - Pour exécuter un transport régulier et periodique de personnes dans les eaux suisses, les bateaux a vapeur ou actionnes par d'autres moteurs (designes ci-apres d'une maniere generale par bateaux a vapeur) doivent être munis d'un acte de concession delivré par l'autorité federale, acte qui contient les dispositions auxquelles la navigation est soumise par rapport a la Confederation.

Le gouvernement italien se réserve d'appliquer des dispositions analogues aux bateaux naviguant dans les eaux italiennes.

Art. 2. - Le gouvernement de la Suisse et le gouvernement italien ont la haute surveillance sur les bateaux a vapeur dans leurs pars respectifs. Ils font procéder a des inspections annuelles pour s'assurer que les bateaux sont construits, entretenus et dirigés de maniere à offrir les garanties désirables et qui' ils peuvent être utilisés pour le transport des voyageurs ou des marchandises.

Art. 3. - Tout concessionnaire d'un service public par bateaux à vapeur est tenu de recevoir et de transporter gratuitement dans

toute étendue de leurs circonscriptions respectives les agents de la navigation et de la pêche qui sont désignés par les gouvernements mentionnés à l'article précédent.

Art. 4. - Tout propriétaire d'un bateau à vapeur qui veut s'en servir pour le transport des voyageurs et des marchandises doit être en possession d'un permis de navigation délivré en double exemplaire par l'autorité compétente. Les permis seront établis suivant le formulaire annexe.

Art. 5. - Les permis délivrés par l'un des Etats riverains du lac sont valables dans les eaux de l'autre Etat. Ils doivent toujours se trouver à bord.

Art. 6. - En cas de retrait ou d'expiration d'un permis, le gouvernement qui l'a délivré doit en aviser l'autre gouvernement.

Art. 7. - Le propriétaire d'un bateau à vapeur doit demander le renouvellement de son permis chaque fois qu'une modification importante est apportée à une partie quelconque du bateau.

Art. 8. - Toute demande de permis de navigation doit contenir les indications suivantes:

- a) Le nom du bateau.
- b) La désignation des eaux sur lesquelles il doit naviguer
- c) Le but auquel il est destiné.
- d) Le nom du constructeur, soit des fournisseurs de chacune des parties principales.
- e) La description sommaire du corps du bateau et de ses installations, avec indication des dimensions principales; des épaisseurs des tôles et du tirant d'eau en pleine charge. Pour les bateaux neufs, la description doit être accompagnée d'un dessin

du bateau. Pour les bateaux construits avant l'entrée en vigueur de cette convention, ce dessin devra être produit s'il existe.

f) La description du moteur, soit la description:

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

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

3.° Des roues à aubes, soit du propulseur et de leurs arbres avec les dimensions principales.

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

Art. 9. - Le permis de navigation sera délivré après examen du bateau, dont il sera dressé procès-verbal constatant, ce qui suit:

a) Si le bateau est construit de manière à présenter les conditions voulues de solidité et de durée, s'il est créé conformément aux exigences de son service.

b) Pour ce qui concerne les bateaux construits en fer, si les renforts longitudinaux et transversaux présentent une résistance suffisante, si les rivures et le matage des tôles sont faits avec soin et si les parois étanches sont en bon état et en nombre suffisant.

c) Pour ce qui concerne les bateaux à vapeur, en particulier:

1. Si la coque, la machine, les chaudières et appareils sont établis conformément aux prescriptions des articles 11 à 24; si la construction de la machine, son montage dans ses fondations et sa liaison avec la coque présentent toutes les garanties de sûreté désirables; si enfin la machine et les appareils peuvent être soumis à une inspection rapide le cas échéant.

2. Si les chaudières à vapeur sont établies conformément aux lois de police applicables aux chaudières à vapeur, en gé-

néral; si elles sont officiellement éprouvées et si depuis l'espace d'un an elles ont été soumises à une inspection intérieure et trouvées en bon état.

3. Si pour les bateaux à vapeur faisant un service de transport de passagers les escaliers, balustrades et bastingages sur le pont, sont établis d'une façon [*sic*] rationnelle et sûre, si les écoutilles et claires-voies sont protégées par des grillages ou fermetures prevenant les chutes; si les ouvertures de la coque se trouvant au-dessous de la ligne de la plus grande immersion sont munies de fermetures; si enfin les issues de la chambre des machines, des caudières, des salons, etc., sont en nombre et de dimensions suffisantes.

d) Pour les bateaux à autre moteur (soit les bateaux actionnés au moyen de moteurs à pétrole, benzine, naphte ou substances, ainsi qu'au moyen d'électro-moteurs) outre les constatations mentionnées à l'article 25.

1. Si le moteur et propulseur sont construits et disposés de façon à permettre de juger que la marche est assurée.

2. S'il est pris des mesures de protection contre le danger d'incendie.

En inspectant les agrès d'un bateau, l'inspecteur s'assurera qu'il est muni de tous les agrès et appareils prescrits par les articles 26 à 30. Il vérifiera s'il possède les objets pour donner les signaux prescrits et s'il est muni des appareils destinés à l'enlèvement de l'eau de cale.

CHAPITRE II.

Construction.

A. Bateaux à vapeur.

Art. 10. – La coque en fer du bateau ne doit présenter dans aucune des ses parties une épaisseur intérieure à deux millimètres et demi aux extrémités et trois millimètres et demi au milieu de

la longueur pour les portions en dehors de l'eau, trois millimètres aux extrémités et quatre millimètres au milieu pour celles situées au dessous de la ligne de flottaison.

Les ouvertures des sabords et hublots ne peuvent avoir leur partie la plus basse à une distance de la ligne de flottaison inférieure à cinquante centimètres.

Art. 11. – Le bateau doit être divisé dans sa longueur en quatre compartiments par trois parois en fer situées, l'une vers l'avant, à une distance de l'étrave comprise entre le huitième et le douzième de la longueur totale du bateau, les deux autres aux extrémités de la chambre des machines. Ces parois ont à leur partie inférieure une ouverture pour l'écoulement de l'eau, ouverture qui doit pouvoir être fermée en cas de besoin. En dehors de l'ouverture indiquée ci-dessus, il ne peut en être pratiqué aucune dans la paroi de l'avant, et, si l'une des autres parois est percée d'une porte, celle-ci sera munie d'une chambre à air qui sera solidement et hermétiquement fermée moyennant des enclenchées.

Dans chacun des compartiments, le plancher doit pouvoir être levé facilement sur une largeur de soixante centimètres et sur au moins les deux tiers de sa longueur.

Art. 12. – Le pont des bateaux doit être garni de garde-corps d'une hauteur suffisante pour la sécurité des passagers. Les ouvertures servant à établir la communication entre le pont et la chambre des machines ainsi que les claires-voies de la chambre des machines seront munies de barrières ou de grilles pour empêcher les accidents.

Art. 13. – Le tirant d'eau du bateau en pleine charge doit être indiqué sur les flancs de la coque. Le nom du bateau sera inscrit en caractères apparents sur chacun de ses côtés.

Art. 14. – Dans les bateaux à marchandises, la distance entre l'arête supérieure de la coque et la ligne de plus grande immersion admise doit être d'au moins quarante centimètres pour les bateaux non pontés et trente centimètres pour les bateaux pontés.

La ligne de flottaison en pleine charge sera indiquée des deux côtés du bateau par des plaques de laiton de vingt-cinq centimètres de longueur, quatre centimètres de hauteur et cinq millimètres d'épaisseur, fixées à la coque d'une manière durable, la ligne de charge correspondant à l'arête inférieure des plaques. Sur ces dernières, on gravera en chiffres arabes d'au moins deux centimètres de hauteur, le nombre de tonnes représentant la capacité de chargement.

Le maximum de la charge autorisée sera, en outre, affiché d'une façon bien visible dans un endroit apparent du bateau.

Art. 15 – Les bateaux à roues doivent avoir au-dessous des tambours un garde-roue en fer, à une distance au-dessus de l'eau ne dépassant pas quarante centimètres.

Art. 16. – Le gouvernail doit être commandé par un mécanisme disposé de telle manière que le bateau tourne de même côté que la partie supérieure de la roue du timonier. Outre ce mécanisme, le gouvernail doit pouvoir être manoeuvré à la barre en cas de besoin.

Art. 17 – Tout bateau à vapeur doit avoir la roue du timonier placée au-dessus de la partie centrale ou de la partie antérieure du bateau.

Art. 18 – Les machines et chaudières doivent être construites et entretenues avec soin et de manière à présenter toutes les garanties voulues de solidité et de bonne marche.

Art. 19. – A moins d'autorisation spéciale accordée par l'autorité et mentionnée sur le permis de navigation, les chaudières des bateaux doivent être inspectées, en Suisse par la Société suisse de propriétaires de chaudières à vapeur; en Italie par.

Art 20. – Les chaudières doivent être munies des appareils ci-après:

a) deux soupapes de sûreté réglées de manière à se lever dès que la pression normale est atteinte. Chacun des soupapes doit suffire à maintenir à elle seule, étant au besoin convenablement déchargée et quelle que soit l'activité du feu, la vapeur dans la chaudière à un degré de pression qui n'excède pas la pression normale.

b) Pour chaque coup de chaudière deux appareils de niveau d'eau dont l'un au moins sera l'appareil ordinaire à tube de verre. Une ligne apparente au un index [*nella stampa: in-dix*] placé a côté de l'appareil de niveau d'eau sert à indiquer le niveau minimum de l'eau de la chaudière.

c) deux manomètres au moins, dont un placé à la portée des chauffeurs. Ces manomètres sont munis d'une bride d'attente pour recevoir le manomètre-contrôle, à moins qu'il n'existe pour cela une bride spéciale. Une ligne fixe et apparente indique la pression de marche qui ne doit pas être dépassée.

d) Toute paroi en contact, par une de ses faces, avec la flamme doit être baignée par l'eau sur la face opposée.

Le plan d'eau doit être maintenu à un niveau de marche tel qu'il soit en toute circonstance à une hauteur moyenne de dix

centimètres au moins au-dessous du point pour lequel la condition précédente cesserait d'être satisfaite. Cette position limite est indiquée par l'index du niveau d'eau mentionné au paragraphe *b*.

En cas d'oscillation du bateau, on prendra, pour cette hauteur, la moyenné des hauteurs observées.

Les prescription énoncées aux paragraphes précédents du présent article ne s'appliquent pas aux sur-chaffeurs de vapeur distincts de la chaudière.

Art. 21 – Les chaudières sont alimentées par un double jeu d'appareils, chacun d'eux ayant une puissance suffisante pour fournir seul l'eau nécessaire dans les plus grands besoins.

Un de ces appareils est indépendant du fonctionnement de la machine.

Une soupape de retenue avec vanne doit être placée à la jonction de chaque tuyau d'alimentation sur la chaudière.

S'il y a plusieurs chaudières sur un bateau et alors même qu'elles communiquent entre elles par leur partie inférieure, l'alimentation doit se faire directement pour chacune d'elles.

Art. 22. – Tous les tuyaux de prise de vapeur doivent être munis à leurs point de départ sur la chaudière d'une soupape à vis permettant d'arrêter complètement l'arrivée de la vapeur.

Ces soupapes doivent pouvoir être toutefois à la portée di public.

Art. 23. – Les machines doivent être pourvues des appareils suivants pour l'enlèvement de l'eau de la cale:

a) une pompe de cale, mise en mouvement par la machine elle-même;

- b) un tuyau, avec robinet, permettant d'établir une communication entre la cale et le condenseur de manière à faire de ce dernier appareil une véritable pompe de cale;
- c) Une pompe à main établie dans la chambre de la machine pour le remplissage des chaudières, mais pouvant servir également de pompe de cale et à incendie à l'aide d'une tuyauterie spéciale.
- d) Un éjecteur à vapeur de dimensions suffisantes avec tuyauterie aspirant dans tous les compartiments de la cale.

B - Bateaux à moteur.

Art. 24 – Les bateaux actionnés par des moteurs à pétrole, benzine, ligroïne, naphte, etc., ainsi que les bateaux à moteur électriques, sont soumis, outre les dispositions des articles 11 à 18, aux prescriptions suivantes:

- a) L'appareil moteur sera construit de façon à ce que le bateau puisse marcher en avant et en arrière;
- b) la quantité de substance dont le gaz est employé comme force motrice, pouvant être emmagasinée dans le bateau, sera fixée pour chaque cas particulier dans le permis de navigation;
- c) le réservoir contenant cette substance doit être construit de façon à offrir toute sécurité au point de vue de l'étanchéité, et il doit être placé le plus loin possible du moteur;
- d) 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 (soudures à l'étain refusées);
- e) il doit exister une disposition permettant d'arrêter, à distance, l'arrivée du liquide inflammable au moteur;
- f) Chaque bateau sera muni d'une pompe de cale, actionnée par le moteur.

CHAPITRE III. Agrès et appareils.

Art. 25 - Les agrès indiqués ci-après doivent être maintenus constamment en bon état, doivent toujours se trouver à bord:

- a) Un canot suspendu de manière à pouvoir être mis à l'eau rapidement et avant deux paires de rames. Il peut être constitué en bois ou en fer, et doit être muni de caisses à air, l'empêchant de s'enfoncer, alors même qu'il serait plein d'eau. Les dimensions de ce canot doivent être proportionnées à celles du bateau qui le porte;
- b) Deux ancres avec chaînes pouvant être jetées immédiatement
- c) Un cabestan;
- d) Une cloche pour signaux fixée à l'avant du bateau;
- e) Un sifflet à vapeur;
- f) Une boussole compensée, dont la rose des vents ait au moins 15 centimètres de diamètre, montée dans une caisse et devant pouvoir être éclairée la nuit. **Observation:** pour les bateaux portant moins que 30 passagers et les bateaux à marchandises d'un tonnage inférieur à 50 tonnes, une boussole d'au moins 8 centimètres de diamètre suffit. La boussole est accompagnée d'un livret de boussole contenant les indications de marche pour les différents services que le bateau peut être appelé à faire;
- g) Un porte-voix pour la transmission des ordres du capitaine et du timonier au mécanicien;
- h) Les fanaux nécessaires pour l'éclairage réglementaire du bateau (voir titre III);
- i) Une échelle mobile, construite de manière à pouvoir être suspendue en dehors du bateau et arrivant à une

distance du niveau de l'eau inférieure à cinquante centimètres;

- j) Deux étires ou galles d'une grandeur suffisante;
- k) Les cordages nécessaires pour les manœuvres du bateau;
- l) Une à huit bouées de sauvetage prêtes à être jetées au premier besoin;
- m) Des corsets de liège (quatre à douze, suivant la grandeur des bateaux) pouvant s'adapter facilement et rapidement;
- n) Une boîte de secours accompagnée d'une instruction spéciale pour les soins à donner aux noyés;
- o) Des appareils pour signaux de détresse, savoir: un cornet de brume ou autre instrument d'une sonorité suffisante; un pavillon spécial (rouge) pour signal de jour et deux flammes de Bengale pour la nuit;
- p) Des coussins de sable avec planches et pointelles pouvant servir à arrêter des voies d'eau;
- q) Une hache servant en temps ordinaire à couvrir les marchandises et pouvant, à l'aide de cordages, être appliquée contre la coque par le dehors pour fermer une voie d'eau dans un endroit non accessible depuis l'intérieur;
- r) Sur le pont de chaque bateau, il doit se trouver des tables ou des bancs mobiles établis de manière à pouvoir flotter et à offrir un point d'appui aux passagers en cas de sinistre. **Observation:** Pour les bateaux portant moins de 100 passagers, on n'exige pas de sauvetage, mais par contre 2 à 3 rames. Pour ces bateaux on peut éliminer les objets mentionnés sous lettres *c* et *d*.

Les bateaux à marchandises chargeant moins de 50 tonnes et les remorqueurs sont considérés comme bateaux portant moins de 100 passagers.

Art. 26. – Les employés des bateaux doivent connaître l'usage de chacun des appareils de secours et être en état de s'en servir sans hésitation.

Art. 27. – Si l'éclairage d'un bateaux se fait au pétrole les lampes doivent rester toujours fixées aux parois ou suspendues, même quand elles ne sont pas allumées. L'usage du pétrole est interdit dans les lampes portatives déposées sur les tables ou sur le pont, sauf, toutefois, pour l'emploi des lanternes de sureté dites – falots – tempêtes.

La quantité de pétrole à bord ne pourra dépasser dix litres, et ce liquide sera renfermé dans un vase en métal offrant toute garantie de sécurité et tenu dans un endroit à l'abri du feu.

Les matières ayant servi à nettoyer la machine doivent être renfermées dans une caisse métallique et ne pas avoir un poids supérieur à vingt kilogrammes.

Art. 28. – Les bateaux à moteur sont pourvus des agrès et appareils indiqués à l'article 20, à l'exception des lettres *c*, *d* et *e*.

Art. 29. – Il se trouve costamment à bord des bateaux à moteur des substances permettant d'éteindre rapidement un commencement d'incendie (sable fin en coussins, par exemple).

Il existera à bord une notice contenant les instructions relatives à la manoeuvre du moteur. Cette notice sera, si possible, affichée près de ce dernier.

CAPITRE IV.

Personnel, service, horaires, plaintes et police.

Art. 30. – L'équipage d'un bateau à vapeur doit comprendre les employés ci-apres;

- a) Un capitaine-commandant du navire, qui a comme tel l'autorité sur tous les autres employés et qui demeure responsable de la marche du bateau;
- b) Un pilote, qui dirige les manoeuvres et qui en est responsable dans le cas où le capitaine ne remplirait pas lui-même ces fonctions. Le même employé ne pourra pas être à la fois pilote et comptable;
- c) Trois bateliers ou plus, dont deux doivent être en état de tenir le gouvernail. Ce nombre pourra être réduit à deux pour les bateaux à vapeur d'un tonnage inférieur à cent tonnes;
- d) un mécanicien et les chauffeurs nécessaires pour le service de la machine. Un des chauffeurs doit pouvoir au besoin faire les manoeuvres au lieu et place du mécanicien.

Art. 31. – Pour les petits bateaux à moteur les fonctions de conducteur et de mécanicien du bateau peuvent être réunies en une seule personne et le nombre de bateliers sera fixé pour ces bateaux dans chaque cas particulier.

Art. 32 – Chacun de ces employés doit être apte à remplir le poste qui lui est confié. Les fonctions de capitaine, de pilote et de mécanicien ne seront conférées qu'à des hommes qui, par leur bonne conduite et leurs capacités, offrent toutes les garanties désirables.

Le capitaine ou conducteur du bateau doit être âgé de vingt et un ans au moins.

Art. 33. – Le Gouvernement de la Suisse et le Gouvernement italien (soit l'autorité préfectorale) ont le droit d'exiger le renvoi de tout employé qui donnerait lieu à des plaintes sérieuses ou

qui serait reconnu incapable de remplir les fonctions qu'il occupe.

Art. 34. – Les propriétaires de bateaux à vapeur ou de bateaux actionnés par d'autres moteurs faisant un service public sont tenus de soumettre leurs projets d'horaires aux autorités compétentes (en Italien au préfet) au moins vingt jours d'avance et de les faire afficher dans tous les ports desservis un jour au moins avant leur mise en exécution. Sont réservées les dispositions mentionnées à l'article 1.

Art. 35 – Sauf le cas de force majeure, les bateaux à vapeur sont tenus de se conformer exactement à leurs horaires.

Art. 36. – Il est absolument interdit aux bateaux à vapeur de prendre un nombre de passagers supérieur au chiffre qui est indiqué sur le permis de navigation.

Art. 37. – Les capitaines de bateaux à vapeur peuvent refuser de recevoir à bord les personnes qui se présentent en état d'ivresse ou qui se comportent d'une manière inconvenante. Ils peuvent faire descendre à la première station les passagers qui sur le bateau provoquent des rixes, tiennent des propos offensants ou se conduisent d'une manière inconvenante ou particulièrement bruyante.

Art. 38. – Il sera tenu à bord de chaque bateau à vapeur un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs. Ce registre est présenté à toute réquisition. Le capitaine peut également y consigner ses observations ou les faits qu'il paraît important de faire attester par les passagers.

Art. 39. – Sur chaque bateau à vapeur il doit se trouver affiché dans un endroit, accessible à tous les passagers:

- a) L'horaire du service, et le tarif des places;
- b) Un extrait du présent règlement contenant les articles 1, 2, 4, 34, 36, 37, 38, 39, 76 et 89;
- c) L'indication du nombre de passagers que le bateau peut transporter;

Un exemplaire du présent règlement doit aussi se trouver sur chaque bateau, à la disposition des voyageurs qui voudraient en prendre connaissance.

TITRE II.

Bateaux à vapeur et à moteur et utilisés dans un but commercial, mais ne faisant pas un service public; bateaux de plaisance à vapeur et à moteur; bateaux à voiles et bateaux à rames.

CHAPITRE I.

Dispositions générales.

Art. 40. – Les bateaux à vapeur et à moteur, utilisés dans un but commercial, mais ne faisant pas un service public, les bateaux de plaisance à vapeur et à moteur, les bateaux à voiles ou à rames destinée au transport des matériaux ou marchandises, à la pêche ou transport des personnes, doivent porter de chaque côté, à l'avant, un nom ou un numéro d'ordre, de huit centimètres de hauteur au moins, pouvant être lu à distance et suffisant pour le distinguer des autres embarcations. Ce nom ou numéro doit être inscrit sur un registre déposé auprès de l'autorité compétente du canton Tessin, et en Italie.

CHAPITRE II.

Bateaux à vapeur et à moteur utilisés dans un but commercial mais ne faisant pas un service public.

Tout batelier doit être âgé de seize ans au moins.
Il doit être bon nageur et avoir les connaissances nécessaires pour la conduite des bateaux.

Art. 46. - Il est défendu aux loueurs de bateaux de confier une embarcation à des jeunes ayant moins de seize ans, ainsi qu'à toute personne qui n'aurait pas l'expérience nécessaire pour la conduire.

Art. 47. – Le Gouvernement de la Suisse (soit le gouvernement du canton du Tessin) et le Gouvernement italien déterminent les conditions que doivent remplir les bateaux de louage et fixent tout ce qui se rapporte à l'inscription et au jaugeage des embarcations.

Art. 48. – Les articles du présent règlement concernant les bateaux à voiles et à rames seront affichés sur toutes les pointes d'embarquement de bateaux de louage, afin que le public en ait une connaissance suffisante.

TITRE III.

Feux, signaux, règles à suivre pour prévenir les abordages. (A observer par tous les bateaux et embarcations.)

Art. 49. – Dans les règles qui suivent, tout bateau à vapeur ou à moteur qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles est considéré comme bateau à voiles, et tout bateau à vapeur ou à moteur dont la machine est en action est considéré comme bateau à vapeur, qu'il se serve de voiles ou qu'il ne s'en serve pas.

Art. 50. – Tout bateau à vapeur qui est en marche pendant la nuit doit porter les feux suivants:

- a) A l'avant, un feu blanc placé dans l'axe du bateau et invisible de l'arrière. L'intensité de ce feu sera au moins double de celle des feux indiqués aux lettres *b* et *c* ci-dessous;
- b) A 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 cent dix degrés, à partir d'une ligne parallèle à l'axe longitudinal du bateau;
- c) A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière uniforme non interrompue en avant et du côté extérieur, sur le parcours d'un arc horizontal de cent dix degrés, à partir d'une ligne parallèle à l'axe longitudinal du bateau;
- d) Un feu blanc permettant de voir l'arrière du bateau.

Ces feux de côté vert et rouge doivent être pourvus du côté intérieur, par rapport au bateau, d'un écran parallèle à l'axe longitudinal du bateau et se projetant en avant d'au moins cinquante centimètres, de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert.

Aucun feu de couleur autre que ceux mentionnés aux paragraphes *b* et *c* ne doit paraître à l'extérieur du bateau.

Art. 51. – Tout bateau à vapeur qui remorque un autre bateau doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs placés à l'avant, sur une même ligne verticale et à un mètre de distance l'un de l'autre.

Art. 52. – Tout bateau qui est au mouillage dans un endroit où d'autres bateaux à vapeur ou à voiles 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. 53. – Tout bateau à rames naviguant de nuit doit porter 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.

Les bateaux à voiles porteront à bâbord un feu rouge, à tribord un feu vert et à l'arrière un feu blanc, comme il est dit à l'article 50, § *b*, *c*, et *d*.

Les bateaux à moteur destinés au transport de voyageurs et de marchandises ou utilisés comme bateaux de plaisance et les bateaux à moteur et à voiles lorsqu'ils marchent avec leur moteur, porteront les mêmes signaux que les bateaux à vapeur. Sur les petits bateaux à moteur, les deux feux mentionnés à l'article 50 § *b* et *c*, peuvent être réunis dans un seul fanal.

Art. 54. – Les feux indiqués ci-dessus doivent être visibles par une nuit sombre (l'atmosphère étant toute-fois sans brume, pluie, brouillard ou [*nella stampa: uo*] neige, à une distance d'au moins trois kilomètres pour les feux de couleur mentionnés aux articles 52 et 53 et d'au moins deux kilomètres pour tous les feux indiqués aux articles 54 et 55, à l'exception du feu bleu, pour lequel la distance peut être réduite à un kilomètre.

Tous ces feux doivent être tenus allumés par tous les temps, depuis le coucher dit soleil jusqu'à son lever.

Art. 55. – Lorsqu'un bateau à vapeur veut toucher une station, il annonce sa présence deux minutes avant l'arrivée par un coup de sifflet un peu prolongé (les bateaux à moteur donnent ce signal avec le cornet de brume). La marche de la machine doit être ralentie et arrêtée assez à temps pour que le bateau ne s'approche du débarcadère qu'avec une vitesse suffisamment modérée. Au moment de quitter celui-ci, le bateau indique son départ par un coup de sifflet très bref.

Les bateaux à moteur ne donnent aucun signal au départ. Lorsqu'un bateau à vapeur, et un bateau à voiles se croisent de manière à faire craindre un abordage, le bateau à vapeur doit s'écarter de la route du bateau à voiles.

Art. 56. – Aucun bateau ne devra se mettre sur la route d'un bateau en marche régulière de façon à entraver sa marche ordinaire.

Art. 57. – Lorsque deux bateaux à vapeur 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 doivent être éloignés d'au moins cinq fois la largeur d'un bateau. Deux minutes avant l'instant du croisement, chacun des bateaux donne un coup de sifflet, 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.

Art. 58. – Si le croisement a lieu à proximité d'un débarcadère, 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. 59. – Lorsque deux bateaux à vapeur 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 vingt fois la largeur d'un bateau. Si la distance est plus grande, chacun des bateaux suit sa ligne sans dévier.

Quant aux signaux avec le sifflet, il sont donnés 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. 60. – Lorsque deux bateaux à vapeur marchant sur des lignes perpendiculaires ou à peu près viennent à se croiser de manière à faire craindre un abordage, chacun d'eux donne le signal d'un coup de sifflet; ensuite, pour le croisement, celui des bateaux qui peut, en obliquant à droite, passer derrière l'autre, opère cette manœuvre, et l'autre marche droit devant lui.

Art. 61. – Chaque fois que deux bateaux à vapeur 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. 62. – Lorsqu'un bateau à vapeur 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 devance est 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.

Art. 63. – Tout bateau à vapeur 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, vapeur remorquant) doit manœuvrer de manière à l'éviter. Dans toutes les circonstances et surtout par les gros temps un bateau à vapeur doit se tenir éloigné des bateaux non pontés et des petites embarcations ou de lourdement chargées. Si le cas l'exige le bateau à vapeur ralentit sa marche ou arrête sa machine, de façon à écarter le danger résultant de l'effet de

sa vague sur les embarcations plus légères [*nella stampa*: légères] qu'il vient de croiser.

Art. 64. - Tout bateau à vapeur il naviguant par le brouillard doit faire entendre au moins deux fois par minute un coup de sifflet prolongé. (Les bateaux à moteur donnent ce signal avec le cornet de brume).

Art. 65 – Chaque fois qu'une embarcation à voiles est en marche par les temps de brouillard, brume ou neige, soit de jour, soit de nuit, elle doit faire entendre chaque minute, avec son cornet, les signaux suivants: un coup lorsqu'elle est tribord amures, deux coups lors qu'elle a le vent arrière.

Si l'embarcation est à rames, elle doit faire entendre chaque minute le son prolongé d'un sifflet de poche.

Les bateaux à moteurs donnent les signaux acoustiques au moyen du cornet de brume et doivent, par un temps de brouillard, signaler leur présence en donnant quatre coups successifs de cornet de brume par minute.

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.

Art 66. – Lorsque, par un temps de brouillard, un bateau à vapeur, faisant un service régulier, arrive dans une région ou par le fait de l'horaire un croisement doit se produire avec un autre bateau, un redoublement de précautions est nécessaire. Dès qu'on approche du croisement, la machine est fréquemment ralentie ou même arrêtée un instant pour écouter; puis, lorsqu'un a entendu le second bateau et qu'on s'est assuré qu'il passe à une distance suffisante, on donne le signal du croisement et le bateau reprend sa marche. Si les deux bateaux paraissent se diriger l'un sur l'autre, les machines sont immé-

atemen<t> arrêtées, et elles ne peuvent être remises en marche qu'après que la position relative des deux bateaux a été déterminée. Chaque fois qu'un bateau doit ainsi s'arrêter, le temps d'arrêt est noté avec soin, et il en est tenu compte dans le calcul des distances pour la marche à la boussole.

Art. 67. – Si le croisement de deux bateaux à vapeur se fait à proximité d'un port, le premier bateau arrivé ne peut, dans le cas de brouillard, quitter le débarcadère qu'après que le second bateau est en vue.

Art. 68. – Tout bateau à vapeur 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, tout obstacle ou autre circonstance qui pourrait exiger l'arrêt immédiat du bateau;

b) Le pilote se tient sur la passerelle, et si, par suite de froid ou de la pluie, il doit abandonner momentanément ce poste, il reste sur le pont dans le voisinage immédiat de la machine, 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.

d) Le capitaine (le comptable sur les bateaux ou le capitaine est pilote) se tient autant que possible sur le pont et ne doit rester dans sa cabine que le temps strictement nécessaire pour les besoins du service.

Art. 69. – Les compagnies de bateaux à vapeur ont le droit d'interpréter et de compléter les règles ci-dessus par des in-

structions spéciales visant les différents cas qui peuvent se présenter, mais ces instructions ne doivent jamais contenir de clauses contraires à celles du présent règlement.

Art. 70. – Il est interdit à toute embarcation de s'approcher d'un bateau à vapeur en marche régulière, soit pour communiquer avec celui-ci, soit pour venir se placer dans sa vague. Celui qui ne se conforme pas à cette défense sera responsable des conséquences qui pourraient résulter de son infraction, soit pour lui-même, soit pour d'autres.

Art. 71. – Toute embarcation ne faisant pas un service régulier doit éviter de se placer sur les routes habituelles des bateaux à vapeur d'une entreprise concessionnée aux heures de passage de ces derniers. Cette règle doit être particulièrement observée de nuit et en temps de brouillard, de brume ou de neige, ainsi que dans les ports et dans le voisinage des débarcadères.

Art. 72. – Si deux bateaux, l'un à voile ou à rames et l'autre à vapeur, courent le risque de se recontrer, le premier doit continuer sa route sans changer de direction, et le bateau à vapeur doit l'éviter, en passant autant que possible derrière lui.

Art. 73. – Si un bateau à voiles ou à rames, situé sur la ligne d'un bateau à vapeur qui s'approche, se trouve dans l'impossibilité de se mouvoir, parce qu'il est aucré ou pour toute autre cause (pêche), celui qui le monte doit signaler sa situation au bateau à vapeur en levant ses avirons ou en se tenant lui-même debout. Ce signal doit être donné assez à temps pour que le vapeur puisse faire la manoeuvre nécessaire pour éviter l'obstacle.

Art 74. – Quand deux bateaux à voiles font des routes qui les rapprochent l'un de l'autre, de manière à faire courir le risque d'abordage, l'un des deux s'écartera de la route de l'autre d'après les règles suivantes:

- 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;
- c) Si les deux bateaux courent large, mais avec les amures de bords différents, le bateau qui a le vent par bâbord s'écartera de la route de celui qui le recoit par tribord;
- d) Si les deux bateaux courent large 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.

TITRE. IV.

Port et débarcadère.

Art. 75. – Les bateaux à vapeur faisant un service public ne peuvent s'arrêter pour prendre ou déposer les voyageurs que dans les ports ou un débarcadère existe.

L'usage des bateaux radeleurs est interdit.

Art 76. – Les débarcadères seront construits solidement et de manière à présenter toute garantie pour les passagers. La tête sera protégée par des pilotis indépendants du débarcadère et destinés à recevoir les chocs des bateaux.

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

\

Art. 77. – 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 toute-fois sans brume, pluie, brouillard ou neige.

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

L'autorité compétente dans les deux Pays peut là où elle le jugera utile, décider que cette lanterne doit rester allumée jusqu'à une détermination qu'elle fixe elle-même.

Art. 78. – Tous points dangereux situés en proximité d'un débarcadère doivent être éclairés la nuit par un feu vert à l'heure de passage des bateaux.

Cet éclairage devra exister en particulier à l'extrémité des jetées qui abritent les ports. Un arrêté de l'autorité compétente dans chacun des deux Pays fixera les points où un tel éclairage est reconnu nécessaire, ainsi que la durée de cet éclairage.

Art. 79. – 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. Sa puissance sera suffisante pour être entendue, par un temps calme, d'au moins deux kilomètres. Cette cloche sera sonnée en temps de brouillard, toutes les deux minutes à partir d'un quart d'heure avant le passage de chaque bateau à vapeur et jusqu'à son arrivée.

Art. 80. – 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. 81. – Les abords des débarcadères doivent toujours être maintenus libres. Il est défendu à toute embarcation d'y stationner et d'entraver d'une manière quelconque la circulation et les manoeuvres des bateaux à vapeur qui font un service public.

Toutes les fois que les débarcadères ne seront pas propriété privée, les bateaux, après avoir terminé leurs opérations, devront les quitter et se mettre à l'ancre dans le port.

L'autorité compétente de surveillance de chaque pays prononce en cas de litige au sujet de l'utilisations commune d'un débarcadère par plusieurs entreprises concessionnées.

Art. 82. – Dans toutes les localités où existe un débarcadère, il est pourvu aux mesures de sécurité prescrites par les articles 77 à 82, à savoir: en Suisse, par les autorités communales ou cantonales; en Italie, par l'Etat.

Il est en outre pourvu, par leurs soins, à l'entretien, à proximité des débarcadères, d'un bateau avec ses rames, pouvant servir à porter secours en cas de besoin.

Art 83. – Autant que possible, il devra se trouver dans tout endroit, où un débarcadère existe, un bureau de télégraphe ou de téléphone restant ouvert toute la journée.

Art. 84. – La pêche est interdite sur les estacades et les embarcadères de bateaux à vapeur.

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 ou la profondeur est inférieure à cinquante mètres.

Art. 85. – Les Gouvernements du canton du Tessin et de l'Italie restent libres d'édicter des règlements de police concernant les ports et rades situés sur leur territoire, pourvu que ces règlements ne contiennent rien de contraire aux dispositions qui précèdent.

TITRE V.

Fêtes nautiques.

Art. 86. – Aucune fête nautique ne peut avoir lieu sans autorisation. La demande doit être adressée aux autorités compétentes (en Suisse, aux offices que cela concerne, et en Italie,); ces autorités, en délivrant le permis, ordonnent les mesures de sécurité qu'elles jugent nécessaires.

Art. 87. – D'une manière générale, on évitera dans l'organisation de ces fêtes tout ce qui pourrait être une entrave pour les bateaux faisant un service public.

TITRE VI.

Disposition relatives aux douanes.

Art. 88. – Les bateaux de tout genre, y compris ceux des entreprises publiques de transport sur le lac de Lugano et sur le lac Majeur, ainsi que leur personnel, sont tenus de se soumettre aux prescriptions des lois et règlements pour les services des douanes des deux États pour autant qu'ils ne sont pas, en vertu de conventions spéciales avec les administrations douanières

intéressées, au bénéfice d'exceptions ou de facilités particulières.

Art. 89. – Le personnel des douanes des deux Etats ne doit arrêter et visiter des embarcations dans les eaux des deux lacs comprises entre rive italienne et rive suisse que lorsque ces bateaux abordent ou s'arrêtent dans le voisinage immédiat du rivage de l'Etat respectif.

TITRE VII

Pénalités.

Art. 90. – 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 dans les vingtquatre heures.

Art. 91. – Les peines sont prononcées par l'autorité compétente, sauf recours dans les cas prévus par la loi.

Art. 92. – Les contraventions au présent règlement sont punies dans les eaux suisses d'une amende de deux francs à mille francs ou d'un emprisonnement de un jour à deux mois, sans préjudice des peines plus graves prononcées par les tribunaux en cas de crimes ou délits. Dans les eaux italiennes, elles seront soumises à la législation en vigueur.

Art. 93 – Demeurent applicables dans les eaux suisses, pour les bateaux à vapeur transportant des objets postaux, les dispositions de l'article 67 du code pénal fédéral du 4 février 1853.

Art. 94. – La présente convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées, aussitôt que faire se pourra. Elle entrera en vigueur quinze jours après la date de cet échange et restera exécutoire aussi longtemps que l'un des Gouvernements intéressés ne l'aura pas dénoncé moyennant un avis donné une année à l'avance.

