N° 39 169

FEUILLE FÉDÉRALE

105e année Berne, le 1er octobre 1953 Volume III

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix 30 francs par an; 16 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement

Avis: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressés franco à l'imprimerie des Hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

Délai d'opposition: 30 décembre 1953

LOI FÉDÉRALE

sur

la navigation maritime sous pavillon suisse

(Du 23 septembre 1953)

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 24*ter*, 64 et 64*bis* de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 22 février 1952 (1),

arrête:

Titre premier

DE L'ORGANISATION ET DES AUTORITÉS

Chapitre premier

Principes généraux

Article premier

La navigation maritime sous pavillon suisse est régie par le droit suisse dans la mesure compatible avec les principes du droit des gens. Droit suisse et droit des gens

Art. 2

1 Sont navires suisses les navires de mer enregistrés dans le registre des navires suisses. Navires suisses

2 Bâle est le port d'enregistrement unique des navires suisses, au sens de la déclaration internationale de Barcelone du 21 avril 1921

(1) FF 1952, I, 257.

portant reconnaissance du droit au pavillon des Etats dépourvus de littoral maritime.

Art. 3

Pavillon maritime suisse

[1] Le pavillon suisse ne peut être arboré que par des navires suisses. Un navire suisse arbore le pavillon suisse, à l'exclusion de tout autre.

[2] Le pavillon suisse porte une croix blanche sur fond rouge; ses formes et proportions répondent à la figure publiée en annexe à la présente loi.

Art. 4

Application du droit suisse

[1] Le droit fédéral est en vigueur à bord des navires suisses: en haute mer sans partage; dans les eaux territoriales en tant que la loi de l'Etat riverain n'est pas déclarée impérative. En cas de naufrage d'un navire suisse, il est en vigueur dans la même mesure entre les survivants.

[2] Les infractions au sens du code pénal suisse et des autres dispositions pénales du droit fédéral commises à bord d'un navire suisse sont toutefois punies selon le droit suisse sans égard au lieu où le navire se trouvait lorsqu'elles ont été commises.

[3] Les dispositions pénales de la présente loi sont en outre applicables, que les infractions qu'elles répriment aient été commises hors de Suisse ou en Suisse.

[4] L'auteur ne pourra plus être puni en Suisse:

s'il a été acquitté à l'étranger pour le même acte par un jugement passé en force;

s'il a subi la peine prononcée contre lui à l'étranger, si cette peine lui a été remise, ou si elle est prescrite;

s'il n'a subi à l'étranger qu'une partie de la peine prononcée contre lui, cette partie sera imputée sur la peine à prononcer.

Art. 5

Ordonnances du Conseil fédéral

[1] Le Conseil fédéral édicte les ordonnances nécessaires à l'application de la présente loi.

[2] Il établit, s'il y a lieu, les dispositions complémentaires appelées par les conventions ou règles internationales applicables à la navigation maritime sous pavillon suisse.

Art. 6

Mesures exceptionnelles

[1] Le Conseil fédéral peut prendre toutes mesures nécessaires:

a. Pour que l'usage du pavillon suisse sur mer ne puisse compromettre la sécurité et la neutralité de la Confédération, ou pour éviter des complications internationales;

b. Pour mettre la navigation maritime suisse au service de la défense économique du pays.

[2] A cet effet, le Conseil fédéral peut en particulier réquisitionner ou exproprier les navires suisses contre une juste indemnité. Les litiges concernant son montant sont jugés par le Tribunal fédéral statuant en instance unique.

[3] S'il prend d'autres mesures, le Conseil fédéral peut selon les circonstances décider l'allocation d'une indemnité lorsqu'un dommage sensible est résulté de l'impossibilité de tirer normalement parti du navire; cette indemnité sera allouée au propriétaire du navire, à l'armateur ou au transporteur.

Art. 7

Pouvoir d'interprétation et d'appréciation du juge

[1] Si la législation fédérale, notamment la présente loi, ainsi que les règles juridiques internationales auxquelles il est fait renvoi, ne contiennent pas de dispositions applicables, le juge prononce selon les principes généraux du droit maritime. Si ces principes font défaut, il prononce selon les règles qu'il établirait s'il avait à faire acte de législateur, en tenant compte de la législation, de la coutume, de la doctrine et de la jurisprudence des Etats maritimes.

[2] Le juge apprécie librement la valeur et la portée des preuves, notamment celles des inscriptions et autres textes figurant dans les journaux, registres, livres, procès-verbaux et rapports établis par le capitaine.

Chapitre II

De l'administration

Art. 8

Surveillance

[1] La navigation maritime sous pavillon suisse est soumise à la haute surveillance du Conseil fédéral.

[2] La surveillance immédiate en appartient au département politique fédéral, lequel l'exerce par le moyen de l'office suisse de la navigation maritime.

[3] L'office suisse de la navigation maritime a pour tâche d'assurer et de contrôler, selon les instructions du département politique, l'application des dispositions relatives à la navigation maritime sous pavillon suisse. Il fait rapport au département politique.

Art. 9

Office suisse de la navigation maritime

[1] L'office suisse de la navigation maritime a son siège à Bâle. Il agit auprès des navires suisses, soit par le moyen de ses propres fonctionnaires, soit par l'entremise des consulats de Suisse.

[2] A cet effet, il traite et correspond directement avec les consulats et consuls de Suisse, ainsi qu'avec les autorités et représentants d'Etats étrangers.

[3] Il peut d'autre part exiger en tout temps des propriétaires, armateurs et capitaines des navires suisses les renseignements nécessaires à l'exercice de ses fonctions; il a un droit d'inspection à bord des navires suisses.

Art. 10

Office du registre des navires suisses

[1] L'office du registre des navires suisses a son siège à Bâle. Il tient le registre destiné à l'enregistrement des navires suisses et à l'inscription des droits réels qui les concernent.

[2] Sauf disposition contraire de la présente loi, la législation fédérale sur le registre des bateaux est applicable par analogie à la tenue du registre des navires suisses.

Art. 11

Organisation des deux offices; responsabilité

[1] Le Conseil fédéral pourvoit à l'organisation et au fonctionnement des deux offices. Il arrête les taxes à percevoir par ces offices ou par les consulats.

[2] La Confédération répond de tout dommage résultant des mesures et décisions des deux offices, notamment de la tenue du registre des navires suisses; elle a un droit de recours contre les fonctionnaires et les employés qui ont commis une faute.

Art. 12

Délégation

[1] Le Conseil fédéral peut, d'entente avec le gouvernement cantonal intéressé, confier la gestion des offices ou l'exercice de certaines de leurs attributions à des administrations cantonales.

[2] Dans ce cas, les rapports de service et la responsabilité des fonctionnaires et employés de ces administrations sont régis, en tant qu'ils agissent en vertu des dispositions de la présente loi, par la législation fédérale.

Chapitre III

De la juridiction

Art. 13

Juridiction administrative

[1] Les décisions de l'office suisse de la navigation maritime peuvent être déférées au Conseil fédéral dans les trente jours dès la réception de leur communication écrite.

2 Les décisions de l'office du registre des navires suisses peuvent être déférées au Tribunal fédéral par voie de recours de droit administratif dans les trente jours dès leur communication écrite.

3 La loi fédérale d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943 est applicable.

Art. 14

Juridiction civile

1 Toutes les actions qui se fondent sur des droits réels portant sur un navire inscrit dans le registre des navires suisses ont leur for à Bâle, quel que soit le domicile du défendeur.

2 Les actions civiles se fondant sur des actes illicites commis à bord des navires suisses ainsi que toutes les autres actions civiles dérivant de la présente loi ont leur for à Bâle si elles n'ont pas d'autre for en Suisse.

3 Les actions dérivant de la limitation de la responsabilité de l'armateur ainsi que les demandes d'homologation de dispache en cas d'avarie commune ont leur for à Bâle.

Art. 15

Juridiction pénale

1 Les autorités du canton de Bâle-Ville poursuivent et jugent les infractions pénales commises à bord des navires suisses ainsi que les infractions spécialement réprimées par la présente loi, à moins que ne soit prévue la compétence du Tribunal fédéral ou celle des tribunaux militaires. Le produit des amendes prononcées en vertu de la présente loi appartient au canton de Bâle-Ville.

2 Les contraventions prévues par la présente loi sont constatées par l'office suisse de la navigation maritime.

3 Les autorités du canton de Bâle-Ville communiquent au ministère public fédéral tous les jugements pénaux et ordonnances de non-lieu rendus sur la base de la présente loi.

Art. 16

Garanties en faveur des parties

Dans les affaires civiles ou pénales, chaque partie peut employer l'une des langues officielles suisses et se faire assister ou représenter par un avocat de nationalité suisse, patenté au sens de la loi d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943.

Titre II

DES NAVIRES SUISSES

Chapitre premier

De l'enregistrement

Art. 17

I. Conditions en général

1 Ne sont enregistrés dans le registre des navires suisses que les navires affectés ou destinés au transport professionnel de personnes

ou de marchandises, à l'égard desquels sont remplies les conditions légales de propriété, d'admission à la navigation, de dénomination, de procédure, ainsi que celles qui se rapportent aux moyens financiers.

[2] Le refus par l'office du registre des navires suisses de procéder à l'enregistrement d'un navire doit être motivé par l'indication des conditions qui ne sont pas remplies.

[3] L'enregistrement et la radiation du navire sont publiés par les soins de l'office du registre des navires suisses dans la *Feuille fédérale* et dans la *Feuille officielle suisse du commerce*.

Art. 18

II. Corporations et établissements de droit public

Sont enregistrés dans le registre des navires suisses les navires appartenant à la Confédération, à des cantons ou à d'autres corporations ou établissements suisses de droit public.

Art. 19

III. Entreprises privées
1. Droit à l'enregistrement

Peuvent être enregistrés dans le registre des navires suisses les navires ayant pour propriétaires les entreprises individuelles, les sociétés commerciales et les sociétés coopératives, inscrites en Suisse sur le registre du commerce, qui ont en Suisse leur siège principal et le centre réel de leur activité et qui répondent aux conditions posées aux articles 20 à 24.

Art. 20

2. Nationalité et domicile

[1] Le chef d'une entreprise individuelle, tous les associés, commanditaires, bénéficiaires de parts ou gérants d'une société en nom collectif, en commandite ou à responsabilité limitée doivent être des ressortissants suisses, domiciliés en Suisse.

[2] Tous les actionnaires d'une société anonyme ou en commandite par actions et tous les associés d'une société coopérative doivent être des ressortissants suisses; les trois quarts d'entre eux, au moins, détenant ensemble au moins les trois quarts du capital social ou des parts, doivent être domiciliés en Suisse.

[3] Les ressortissants suisses ayant double nationalité ne sont considérés comme ressortissants suisses, au sens de la présente loi, que s'ils sont domiciliés en Suisse.

Art. 21

3. Organes d'administration et de contrôle

[1] Les organes d'administration et de direction d'une société anonyme, en commandite par actions, à responsabilité limitée ou d'une société coopérative doivent être composés, exclusivement, de ressortissants suisses.

[2] Lorsqu'une seule personne est chargée de l'administration ou de la direction, elle doit avoir son domicile en Suisse. Si l'un de ces organes comprend plusieurs membres, la majorité des membres de chacun d'eux doivent avoir leur domicile en Suisse.

[3] Si le maintien du caractère suisse de l'entreprise l'exige, l'office suisse de la navigation maritime peut prescrire que d'autres personnes intervenant dans la gestion soient des ressortissants suisses domiciliés en Suisse.

[4] Les organes de contrôle de ces sociétés sont composés exclusivement de personnes de nationalité suisse, domiciliées en Suisse.

Art. 22

4. Actions et parts sociales

[1] Les actions sont nominatives; la société peut refuser, sous réserve des articles 686, 4e alinéa, 792 et 793 du code fédéral des obligations, toute inscription sur le registre des actionnaires et sur le registre des parts sociales lorsque les conditions posées par la présente loi ne sont pas remplies; les titres des actions appartenant aux actionnaires domiciliés à l'étranger doivent être déposés au siège de la société.

[2] La qualité d'associé d'une société coopérative ne se transmet ni par héritage ni par cession de parts sociales.

[3] Les actions et les parts sociales ne peuvent être valablement engagées, soumises à usufruit ou à tout autre droit que moyennant autorisation de la société et inscription sur le registre des actionnaires ou des parts sociales.

Art. 23

5. Sociétés et créanciers intéressés

Si une société commerciale ou une personne morale joue un rôle dans l'entreprise propriétaire du navire

- à titre d'associé, commanditaire, actionnaire ou porteur de parts, ou en vertu d'une autre forme de participation,
- à titre de créancier de capitaux engagés ou d'usufruitier, ou du fait qu'elle a d'autres droits particuliers envers l'entreprise,
- ou à titre d'organe du contrôle,

elle doit avoir un caractère indiscutablement suisse par ses associés, commanditaires, actionnaires, porteurs de parts ou membres, par les personnes chargées de l'administration et du contrôle, de même que par ses capitaux.

Art. 24

6. Moyens financiers

[1] Le propriétaire doit disposer de fonds propres représentant au moins le quart de la valeur comptable du ou des navires enregistrés à son nom; pour chaque navire dont l'enregistrement est requis, le prix d'achat est considéré comme première valeur comptable. Si les fonds propres diminuent par suite de pertes, une réduction jusqu'à

concurrence d'un huitième de la valeur comptable sera tolérée pendant les trois exercices annuels suivant la survenance des pertes; si des circonstances exceptionnelles le justifient, l'office suisse de la navigation maritime peut prolonger ce délai de deux ans au plus. Toutefois, le propriétaire ne pourra faire enregistrer un nouveau navire que si la proportion d'un quart des fonds propres est rétablie.

2 Il doit justifier que les capitaux engagés dans son entreprise sont d'origine suisse. Toutefois, l'office suisse de la navigation maritime peut autoriser, dans des cas exceptionnels, des créances en faveur d'étrangers jusqu'à concurrence d'un cinquième de la valeur marchande du navire.

3 Le propriétaire doit déclarer par écrit que son entreprise ne recouvre ou dissimule aucun intérêt étranger, éventuellement aucun intérêt étranger autre que celui qui aurait été autorisé en vertu du 2e alinéa.

Art. 25

7. Déclaration d'état conforme

1 L'accomplissement des conditions posées aux articles 18 à 24 est attesté par une déclaration d'état conforme délivrée par l'office suisse de la navigation maritime.

2 Le refus de cette déclaration doit être motivé par l'indication des conditions qui ne sont pas remplies.

Art. 26

8. Contrôle

1 Dans les six mois qui suivent la clôture d'un exercice annuel, le propriétaire d'un navire suisse remet à l'office suisse de la navigation maritime un rapport spécial de revision attestant que les conditions légales sont remplies. Ce rapport de revision doit être établi par un syndicat de revision ou par une société fiduciaire reconnus à cet effet par le Conseil fédéral.

2 Le Conseil fédéral peut prescrire en vue de ce contrôle des règles sur la tenue des registres et des livres comptables; il peut établir un tarif pour les travaux de revision.

Art. 27

9. Procédure de régularisation

1 Lorsque, ensuite de changement de nationalité, de transfert de domicile, d'héritage, ou pour toute autre cause, les conditions légales ne sont plus remplies, le propriétaire ou ses ayants cause ont un délai de trente jours, courant de plein droit dès le défaut de conformité, pour rétablir celle-ci.

2 Si, passé ce délai, l'état conforme n'a pu être rétabli, ou si les intéressés n'ont pas accompli les démarches nécessaires à cet effet,

l'office suisse de la navigation maritime peut, pourvu que le défaut de conformité persiste, suspendre la déclaration d'état conforme et faire retirer la lettre de mer jusqu'à régularisation complète. Suspension et retrait sont annoncés au Conseil fédéral.

3 Si la régularisation complète n'intervient pas dans les trois mois qui suivent, le Conseil fédéral peut ordonner soit la radiation du navire sur le registre des navires suisses, soit, si la défense économique du pays l'exige, la vente du navire par voie d'enchères publiques. Dans ce cas, l'adjudication ne peut être faite qu'à un enchérisseur remplissant, selon une attestation de l'office suisse de la navigation maritime, les conditions légales. La Confédération peut participer aux enchères. Sont compétentes pour les enchères les autorités du canton de Bâle-Ville.

Art. 28

10. Protection des intéressés
a. Copropriété et propriété commune

1 Si, dans une société en nom collectif ou en commandite, un associé ne remplit pas ou ne remplit plus les conditions légales, l'autre ou les autres associés, en tant que leur intérêt commun représente au moins la moitié du capital social et qu'ils remplissent eux-mêmes les conditions légales, peuvent, à l'expiration d'un délai de vingt jours qu'ils auront fixé en vue d'une régularisation amiable, exclure, avec effet immédiat, celui chez qui les conditions font défaut, lui délivrer ce qui lui revient dans l'actif social et continuer seuls les affaires.

2 Si dans les autres cas de copropriété ou de propriété commune l'un des intéressés ne remplit pas ou ne remplit plus les conditions légales, l'autre ou les autres peuvent dans les mêmes conditions d'intérêt, de capacité et de délai, mettre immédiatement fin à l'indivision, retenir seuls la propriété du navire ou acquérir la part du défaillant; celui-ci a droit à la contre-valeur de sa part.

3 S'il y a une succession à partager, la ou les personnes qui remplissent les conditions légales peuvent exiger de celle ou de celles qui ne les remplissent pas l'attribution de la propriété du défunt sur le navire, sur les parts sociales ou les actions. L'autorité compétente pour ordonner l'administration d'office de la succession prend, sans délai, les mesures nécessaires au maintien de la propriété suisse sur le navire.

Art. 29

b. Personnes morales

1 Quand, dans une société anonyme, en commandite par actions ou à responsabilité limitée, un actionnaire ou un associé ne remplit plus les conditions légales, ses actions ou parts sociales sont vendues aux enchères, en tant que les autres actionnaires ou associés détiennent,

ensemble, au moins la moitié du capital social et qu'ils remplissent eux-mêmes les dites conditions.

[2] Les enchères sont ordonnées par le juge, en procédure accélérée, sur demande de la société, à l'expiration d'un délai de vingt jours fixé par celle-ci en vue d'une régularisation amiable. Le juge décide si la vente se fait aux enchères publiques ou entre les intéressés. L'adjudication ne peut être faite qu'à un enchérisseur remplissant, suivant une attestation de l'office suisse de la navigation maritime, les conditions légales.

[3] L'actionnaire dont les actions sont en cause doit en remettre les titres au préposé aux enchères, à défaut de quoi, sur demande de la société, le juge en prononce l'annulation immédiate sans publication ni sommation préalables. Est compétent pour ordonner les enchères et pour prononcer l'annulation le juge du lieu où la société a son siège.

[4] Quand, dans une société coopérative, un associé ne remplit plus les conditions légales, son exclusion peut être prononcée.

Art. 30

IV. Admission à la navigation
1. Décision

[1] Le navire n'est admis à la navigation que par l'office suisse de la navigation maritime.

[2] Ne peuvent être admis que les bâtiments de mer aptes à la navigation, jaugeant au moins trois cents tonnes brutes et classés par l'une des sociétés de classification reconnues par l'office suisse de la navigation maritime.

[3] Le refus de l'admission à la navigation doit être motivé par l'indication des conditions qui ne sont pas remplies.

[4] Le Conseil fédéral prescrit, après consultation des milieux intéressés et en tenant compte des usages en vigueur dans la navigation maritime, les conditions pour la classification des navires suisses.

Art. 31

2. Réparations et aménagements

[1] Une fois enregistré, le navire suisse doit constamment répondre aux conditions auxquelles est subordonnée son admission à la navigation.

[2] L'office suisse de la navigation maritime s'assure que ces conditions sont constamment remplies. S'il constate qu'elles ne le sont plus, il fixe au propriétaire du navire un délai raisonnable pour exécuter les réparations ou les aménagements nécessaires.

[3] Si les réparations ou les aménagements nécessaires ne sont pas exécutés par le propriétaire dans ce délai, ou s'ils se révèlent insuffisants, l'office suisse de la navigation maritime suspend l'admission à la navigation et fait retirer la lettre de mer.

Art. 32

V. Dénomination du navire

[1] Tout navire suisse porte un nom, inscrit de la manière usuelle en poupe et de chaque côté de la proue.

[2] Le nom du navire doit se distinguer nettement de ceux des autres navires suisses; il doit être approuvé par l'office suisse de la navigation maritime.

[3] Le nom du port d'enregistrement doit être indiqué en poupe, sous le nom du navire, dans l'une des trois langues officielles de la Confédération (Basel, Bâle, Basilea).

Art. 33

VI. Procédure d'enregistrement
1. Requête

[1] L'enregistrement du navire dans le registre des navires suisses se fait sur requête du propriétaire.

[2] La requête doit indiquer:

a. Les nom, raison sociale et siège du propriétaire;

b. Le nom approuvé du navire, ses mesures d'identification et de tonnage;

c. Le type du bâtiment, sa destination principale, le matériel de construction, le moyen de propulsion;

d. Le constructeur du navire, ainsi que la date et le lieu de la construction;

e. Le cas échéant, le pavillon et le propriétaire précédents du navire.

[3] Toute modification des faits énumérés ci-dessus doit être portée sans délai par le propriétaire à la connaissance de l'office du registre des navires suisses, lequel en informe l'office suisse de la navigation maritime.

Art. 34

2. Documents à l'appui

A l'appui de sa requête, le requérant doit:

a. Produire la déclaration d'état conforme, l'admission à la navigation et l'approbation du nom, délivrées pour le navire à enregistrer par l'office suisse de la navigation maritime, ainsi que son titre de propriété;

b. Etablir que le navire, s'il avait été enregistré précédemment dans un autre Etat, a été radié du registre de cet Etat, ou que la radiation interviendra au moment de l'enregistrement en Suisse;

c. Déclarer par écrit qu'il n'a pas requis et ne se propose pas de requérir l'enregistrement du navire dans le registre d'un autre Etat;

d. Etablir que le navire n'est grevé d'aucun droit de gage conventionnel ou, s'il en est grevé, que le créancier gagiste consent à ce que la créance soit inscrite dans le registre suisse, en francs suisses, qu'elle soit soumise au droit suisse et, s'il est étranger, que sa créance soit cédée, au plus tard au moment de l'enregistrement, à un créancier suisse domicilié en Suisse. Toutefois, si, en application de l'article 24, 2e alinéa, une créance a été admise au profit d'un étranger, le requérant doit établir que cette créance sera cédée, à première réquisition de l'office suisse de la navigation maritime, à un créancier suisse domicilié en Suisse.

Art. 35

VII. Associations et fondations

Exceptionnellement, le Conseil fédéral peut autoriser l'enregistrement, aux conditions qu'il fixera suivant les cas, de navires appartenant à des associations ou à des fondations suisses à but philanthropique, humanitaire, scientifique ou culturel.

Art. 36

VIII. Radiation volontaire

[1] La radiation volontaire d'un navire dans le registre des navires suisses est soumise à l'autorisation du Conseil fédéral. L'autorisation ne peut être refusée que si la défense économique du pays l'exige.

[2] Si l'autorisation est refusée, la Confédération reprend le navire dans les dix jours au prix de sa valeur marchande, à moins que le Conseil fédéral n'en ait ordonné dans le même délai la vente par voie d'enchères publiques selon les modalités de l'article 27, 3e alinéa.

[3] L'acte juridique en vertu duquel la propriété du navire est transférée est nul si la radiation n'est pas autorisée.

Chapitre II

Des droits réels

Art. 37

Propriété et autres droits réels

[1] Sauf disposition contraire de la présente loi, la législation fédérale sur le registre des bateaux s'applique à la propriété ainsi qu'aux autres droits réels sur les navires suisses.

[2] En cas de transfert de propriété, l'office du registre des navires suisses ne peut inscrire l'acquéreur qu'au vu d'une déclaration d'état conforme.

3 Une hypothèque ne peut être inscrite qu'en faveur d'un créancier suisse domicilié en Suisse selon une attestation de l'office suisse de la navigation maritime, l'article 24, 2e alinéa, étant réservé. Les hypothèques au porteur ne sont pas admises.

4 Un usufruit ne peut être inscrit sur le registre des navires suisses qu'en faveur d'une personne remplissant, selon attestation de l'office suisse de la navigation maritime, les conditions posées aux articles 18 à 23. La procédure de régularisation est applicable par analogie.

Art. 38

Privilèges et hypothèques

1 Les privilèges énumérés dans la convention internationale du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes sont des hypothèques légales sans inscription qui priment les hypothèques inscrites dans le registre des navires. Les dispositions des articles 1er à 13 de ladite convention régissent la naissance, le contenu, la portée et les effets de ces hypothèques légales.

2 L'hypothèque légale prend fin avec l'extinction de la créance garantie, en cas de réalisation forcée du navire et lorsque se trouvent réunies les conditions de fait indiquées aux articles 9 et 10 de la convention internationale.

Art. 39

Purge hypothécaire

1 Lorsque le navire est vendu de gré à gré, l'office du registre des navires suisses, à la requête de l'acquéreur, invite, par avis publié deux fois dans la *Feuille fédérale* et deux fois dans la *Feuille officielle suisse du commerce*, les titulaires de créances garanties par une hypothèque légale sans inscription à lui faire savoir, à l'intention de l'acquéreur, dans un délai qui doit être d'un mois au moins à compter de la deuxième publication, s'ils revendiquent cette hypothèque légale envers l'acquéreur.

2 Le créancier qui n'observe pas ce délai perd son droit de gage sur le navire; dans ce cas, ladite hypothèque légale sans inscription porte sur la créance de l'aliénateur en paiement du prix de vente, dans la mesure où celui-ci est encore dû.

Art. 40

Effet de la radiation

1 La radiation du navire dans le registre n'affecte que sa nationalité.

2 Après la radiation, les inscriptions dans le registre subsistent pour la sauvegarde des droits privés.

Chapitre III

De la lettre de mer

Art. 41

Nature, portée, contenu

[1] Tout navire suisse doit être muni à bord de sa lettre de mer.

[2] La lettre de mer atteste que le navire a le droit et l'obligation de naviguer sous pavillon suisse. Elle doit permettre l'identification du navire; à cet effet, elle mentionne l'armateur du navire et reproduit en outre les indications essentielles du registre des navires suisses.

[3] La lettre de mer indique la durée de sa validité, laquelle ne peut être supérieure à cinq ans. Dans tous les cas, elle perd sa validité de plein droit avec la radiation du navire.

[4] L'admission du navire à la navigation et la délivrance de la lettre de mer ne signifient pas une concession par l'autorité.

Art. 42

Etablissement et restitution

[1] La lettre de mer est établie par l'office suisse de la navigation maritime; elle ne peut être confiée qu'à un armateur suisse.

[2] A titre exceptionnel, et pourvu que l'enregistrement au registre des navires suisses ait eu lieu, l'office suisse de la navigation maritime peut faire directement délivrer par un consulat une lettre de mer provisoire d'une validité maximum de trois mois.

[3] A l'expiration de sa validité, ou si elle est renouvelée avant ce terme, toute lettre de mer, même si elle était provisoire, doit être restituée par l'armateur à l'office suisse de la navigation maritime.

Art. 43

Prorogation, modification, remplacement

[1] Tant que les conditions justifiant l'enregistrement du navire au registre des navires suisses sont remplies, la lettre de mer doit être, selon les cas, prorogée, modifiée ou remplacée.

[2] Les consulats ont le pouvoir de proroger et de modifier les lettres de mer selon les instructions de l'office suisse de la navigation maritime.

[3] Si une lettre de mer est perdue, elle est déclarée nulle par l'office suisse de la navigation maritime. La déclaration de nullité est publiée dans la *Feuille fédérale* et dans la *Feuille officielle suisse du commerce*.

[4] L'office suisse de la navigation maritime établit une nouvelle lettre de mer si le navire a changé de propriétaire ou d'armateur ou si la lettre est devenue inutilisable ou a été déclarée nulle.

Art. 44

Retrait de la lettre de mer

L'office suisse de la navigation maritime ne peut exiger la restitution de la lettre de mer, refuser sa prorogation ou son remplacement que dans les cas prévus aux articles 27, 31, 46 et 91, 1er alinéa. Sont réservées les mesures prises par le Conseil fédéral en vertu de l'article 6 et les décisions des autorités compétentes en matière de poursuite pour dettes et faillite.

Titre II

DE L'EXERCICE DE LA NAVIGATION

Chapitre premier

De l'armateur

Art. 45

Définition de l'armateur

[1] Est armateur la personne qui, soit à titre de propriétaire ou d'usufrutier, soit à titre de locataire, tient le navire en sa possession et contrôle son exploitation.

[2] L'armateur arme, équipe et approvisionne le navire. Il nomme et révoque le capitaine; sous réserve des dispositions légales relatives aux droits et aux obligations du capitaine, les attributions de ce dernier sont fixées librement par l'armateur.

Art. 46

Statut de l'armateur suisse

[1] Qu'il soit ou non propriétaire du navire, l'armateur doit remplir les conditions fixées pour le propriétaire par les articles 18 à 23 et 24, 2e et 3e alinéas. Il doit observer également, en ce qui concerne l'équipage, les prescriptions de nationalité prévues à l'article 61, 1er alinéa.

[2] Quelles que soient les dispositions prises par l'armateur pour l'utilisation du navire, l'exploitation doit être dirigée de Suisse, au moyen d'une organisation appropriée, répondant au caractère suisse de l'entreprise, et capable d'accomplir ou de contrôler les actes de gestion prévus à l'article 45, 2e alinéa. Le capitaine reste constamment soumis à l'armateur suisse pour tout ce qui a trait à la possession et à la conduite du navire.

[3] Lorsque ces conditions ne sont pas remplies, l'office suisse de la navigation maritime fixe à l'armateur un délai d'au moins trente jours pour les rétablir. S'il ne les a pas rétablies à l'expiration de ce délai, l'office suisse de la navigation maritime peut faire retirer la lettre de mer.

Art. 47

Sécurité de l'exploitation

1 Le Conseil fédéral prescrit, après consultation des milieux intéressés et en tenant compte des conventions internationales et des usages en vigueur dans la navigation maritime, les règles relatives à l'armement, à la composition de l'équipage et à la sécurité des navires, ainsi qu'à la sauvegarde de la vie humaine.

2 Si l'armateur d'un navire suisse n'observe pas ces prescriptions, l'article 31 est applicable par analogie.

Art. 48

Responsabilité de l'armateur

1 L'armateur répond de tout dommage résultant pour un tiers de l'exploitation du navire, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par la force majeure, par le fait propre du lésé ou par la faute d'un tiers. Ne sont pas des tiers les membres de l'équipage et les autres personnes au service du navire.

2 L'armateur a un recours contre la personne qui a causé le préjudice en tant que celle-ci est responsable du dommage. Toutefois, si l'armateur est locataire du navire, il n'a de recours contre le propriétaire que pour vice caché de construction ou défaut d'entretien antérieur à la location.

Art. 49

Limitation de la responsabilité

1 Pour les dommages occasionnés à des tiers par l'exploitation du navire, pour ceux qui sont occasionnés à des personnes ou à des biens transportés à bord du navire, pour les rémunérations d'assistance et de sauvetage, ainsi que pour sa part contributive en cas d'avarie commune, la responsabilité de l'armateur est limitée à un montant de cinq cents francs par tonneau de jauge brute du navire, à moins que l'armateur n'ait causé le préjudice par sa propre faute.

2 Si le transporteur ne se confond pas avec l'armateur, la responsabilité du transporteur est à son tour limitée, en tant qu'elle découle du transport par mer de personnes ou de biens, au montant auquel l'est celle de l'armateur en application du 1er alinéa.

3 En cas de changement essentiel affectant la valeur du tonnage, le Conseil fédéral peut élever ou abaisser le montant maximum par tonneau de jauge brute.

Art. 50

Collocation des créances

1 Toutes les créances, contractuelles ou non, nées contre l'armateur d'un même sinistre sont colloquées pour le même montant maximum de responsabilité et concourent à sa répartition selon leurs rangs respectifs. Si un nouveau sinistre se produit avant que

le navire arrive ou fasse escale dans un port, il est présumé se confondre avec le premier sinistre.

[2] S'il n'y a que des créances contractuelles, le montant maximum de responsabilité couvre toutes ces créances en tant qu'elles sont nées avant l'arrivée au port de destination ou au lieu où le voyage prend fin.

[3] Le Conseil fédéral réglera la procédure et les délais nécessaires à l'application du présent article.

Chapitre II

Du capitaine

Art. 51

Exercice du commandement

[1] Le commandement du navire appartient et incombe de plein droit au capitaine désigné par l'armateur.

[2] Sauf les démarches nécessaires ou usuelles dans les ports d'escale, le capitaine doit se trouver à bord et exercer personnellement le commandement pendant toute la durée du voyage.

[3] Lorsque le capitaine quitte le navire ou se trouve empêché de remplir ses fonctions, le commandement du navire appartient et incombe de plein droit au membre du personnel de pont le plus ancien dans le grade le plus élevé.

[4] Quiconque exerce effectivement le commandement à bord a de plein droit les obligations et les responsabilités civiles et pénales du capitaine.

Art. 52

Conduite nautique du navire

[1] Le capitaine répond seul de la conduite du navire.

[2] Il conduit le navire selon les règles de l'art nautique et en se conformant aux accords internationaux, aux usages généralement reconnus en matière de navigation maritime et aux règles édictées par les Etats dans les eaux territoriales desquels le navire se trouve.

[3] Le capitaine doit maintenir le navire en bon état de navigabilité; il pourvoit à ce que son armement, son équipement et son approvisionnement restent suffisants pendant toute la durée du voyage.

Art. 53

Sécurité du voyage

[1] Le capitaine prend, selon les usages, toutes les mesures propres à sauvegarder les intérêts du propriétaire du navire, de l'armateur, de l'équipage, des passagers ainsi que des ayants droit à la cargaison. Il procède à un arrimage conforme aux usage maritimes.

2 En cas de nécessité, le capitaine procède à tous actes immédiatement indispensables à la sauvegarde de la vie humaine, du navire ou de la cargaison. Néanmoins, il doit, pour peu que les circonstances le permettent, se concerter avec l'armateur avant de prendre une mesure de caractère exceptionnel.

Art. 54

Discipline de bord et engagement de l'équipage

1 Le capitaine a sur toute personne se trouvant à bord du navire l'autorité que lui confèrent les règles et usages généralement reconnus en droit maritime. Il répond de l'ordre à bord et exerce le pouvoir disciplinaire.

2 Le capitaine engage lui-même l'équipage de son navire en tant que l'armateur ne s'est pas réservé cet engagement. Si les effectifs du personnel de pont ou des machines tombent au-dessous du chiffre normal, il est tenu d'engager le plus rapidement possible les remplaçants nécessaires.

Art. 55

Pouvoirs de représentation

1 Le capitaine est le représentant légal de l'armateur. La limitation de ses pouvoirs de représentation est sans effet à l'égard des tiers de bonne foi. Toutefois, le capitaine ne peut en aucun cas ni aliéner ni hypothéquer le navire.

2 Dans l'exercice de ses fonctions commerciales, le capitaine doit s'en tenir aux instructions de l'armateur. Il doit, conformément aux usages, le renseigner sur tout ce qui concerne le navire et la cargaison.

3 Tout litige survenant à propos du navire doit être, le plus rapidement possible, signalé par le capitaine à l'armateur. En pareil cas, le capitaine représente l'armateur en justice, tant en demandant qu'en défendant, aussi longtemps que l'armateur n'intervient pas par le moyen de quelque autre représentant dûment habilité.

Art. 56

Compétence d'état civil

1 A bord du navire, le capitaine a les pouvoirs d'un officier d'état civil en ce qui concerne les naissances et les décès.

2 Il consigne ces événements dans le livre de bord, les porte à la connaissance de l'office suisse de la navigation maritime et remet un extrait du livre de bord au prochain consulat de Suisse.

3 Si une personne meurt à bord d'un navire suisse, le capitaine doit prendre sous sa garde, après les avoir inventoriés avec le concours d'un autre membre de l'équipage, les objets qui ont appartenu

au défunt ainsi que les testaments qui peuvent exister et les remettre au prochain consulat de Suisse.

Art. 57

Compétence en cas de délits

[1] Si un délit a été commis à bord, le capitaine a les attributions d'un juge d'instruction; il mène l'instruction préparatoire jusqu'à l'arrivée de l'autorité compétente.

[2] A cet effet, il entreprend les actes d'enquête qui ne supportent aucun retard, fait, au besoin, arrêter provisoirement les suspects, fouiller les passagers et les marins et séquestrer les objets qui peuvent servir de preuve. Sont applicables par analogie les articles 62 à 65, 69 et 74 à 85 de la loi fédérale du 15 juin 1934 sur la procédure pénale.

[3] Le capitaine établit un rapport sur les actes d'enquête auxquels il a procédé et sur le résultat de ses recherches. Il tient ce rapport avec le procès-verbal d'audition des témoins et les pièces à conviction à la disposition des autorités compétentes et porte ces faits et documents à la connaissance du ministère public du canton de Bâle-Ville ainsi que du prochain consulat de Suisse.

[4] Le Conseil fédéral peut toutefois prescrire des règles spéciales pour cette procédure.

Art. 58

Papiers de bord

[1] Le capitaine est responsable de la présence à bord des documents concernant le navire, l'équipage, les passagers et la cargaison. Il veille notamment à la tenue du livre de bord et du journal des machines.

[2] Les événements de caractère nautique et météorologique, ainsi que tout fait intéressant le voyage, seront consignés dans le livre de bord, chronologiquement et avec l'indication exacte du moment où ils se sont produits et où se fait l'inscription. Sauf circonstances exceptionnelles, les inscriptions doivent se faire jour après jour. L'officier chargé des inscriptions en atteste l'exactitude sous sa signature; elles sont vérifiées et contresignées par le capitaine.

[3] Quiconque établit qu'il y a un intérêt légitime peut obtenir, par l'entremise de l'office suisse de la navigation maritime et contre paiement des frais, un extrait du livre de bord et la copie des procès-verbaux, rapports et autres documents établis par le capitaine ou par ses subordonnés.

Art. 59

Relations avec les consulats

[1] S'il y a un consulat de Suisse dans le port où le navire fait escale ou achève le voyage, le capitaine lui annonce l'arrivée du navire et le prévient à temps de son départ.

[2] Jusqu'à ce départ, le capitaine doit tenir à la disposition du consulat les papiers de bord.

[3] Le consulat est autorisé, sur requête du capitaine, à demander à l'autorité compétente, au nom de la Confédération, l'assistance judiciaire d'un Etat étranger.

Titre IV

DE L'ÉQUIPAGE

Chapitre premier

Dispositions générales

Art. 60

Composition

[1] Sont membres de l'équipage le capitaine et les autres marins qui ont un emploi à bord et sont inscrits sur le rôle d'équipage.

[2] Sont officiers les marins qui possèdent le certificat de capacité pour cette fonction et qui ont été engagés à ce titre.

[3] Si l'intérêt du pays l'exige, l'office suisse de la navigation maritime peut ordonner, en tout temps, le renvoi immédiat et sans indication de motifs d'un membre de l'équipage. S'ils n'ont pas commis de faute, le membre de l'équipage congédié et l'armateur seront indemnisés, par la Confédération, du préjudice attribuable à ce renvoi.

Art. 61

Nationalité et formation professionnelle

[1] Le Conseil fédéral prescrit la mesure dans laquelle les équipages des navires suisses doivent comprendre des ressortissants suisses.

[2] La Confédération encourage la formation professionnelle de capitaines et de marins de nationalité suisse. Le Conseil fédéral prend les mesures nécessaires.

Art. 62

Exigences professionnelles

[1] Peuvent être engagés comme membres de l'équipage d'un navire suisse, sous réserve de l'article 61, 1er alinéa, tous ceux qui sont en possession d'un passeport valable ou d'une pièce d'identité équivalente et qui justifient de leur aptitude à la fonction qui leur sera confiée.

[2] Peuvent seuls être engagés en qualité d'officiers de pont, officiers des machines et officiers radiotélégraphistes d'un navire suisse les marins dont l'aptitude à l'un de ces emplois ressort d'un certificat délivré soit par l'office suisse de la navigation maritime, soit par l'autorité compétente d'un autre Etat exerçant la navigation maritime.

[3] Peut seul être engagé en qualité de capitaine d'un navire suisse celui qui est titulaire d'un brevet de capitaine délivré ou reconnu par l'office suisse de la navigation maritime.

Art. 63

Prescriptions sanitaires et sociales

[1] Les enfants de moins de quinze ans ne peuvent être employés à bord d'un navire suisse.

[2] Nul ne peut être engagé à bord d'un navire suisse s'il ne présente un certificat médical attestant qu'il est apte au travail qui lui incombera et qu'il est exempt de toute maladie pouvant mettre en danger les autres personnes qui se trouvent à bord.

[3] Le Conseil fédéral édicte, en tenant compte des conventions internationales et des usages en vigueur dans la navigation maritime et après consultation des milieux intéressés, les dispositions relatives à l'âge minimum et à l'examen médical des marins, à la durée de leur travail, à leur nourriture et leur logement à bord ainsi qu'aux vacances payées.

[4] Sont seuls jours fériés en mer et dans les ports le jour de l'An, le Vendredi-Saint, l'Ascension et le jour de Noël.

Art. 64

Rôle d'équipage

[1] Le capitaine tient le rôle d'équipage dans les formes prescrites par l'office suisse de la navigation maritime.

[2] Tout marin engagé à bord d'un navire suisse doit, avant le premier départ du navire suivant son engagement, faire l'objet sur ce rôle d'une inscription comportant l'indication de son état civil, de son emploi à bord, des conditions de son engagement et des documents au vu desquels il a été engagé.

[3] Lorsque le marin a quitté le service à bord, son inscription sur le rôle d'équipage est radiée par le capitaine. Les circonstances du départ sont indiquées.

[4] Les personnes qui se trouvent à bord sans y avoir d'emploi doivent, si elles ne figurent pas sur une liste de passagers, faire l'objet, par les soins du capitaine, d'une mention au rôle d'équipage.

Art. 65

Enrôlement et dérôlement

[1] L'enrôlement a lieu par devant le consul de Suisse, hors la présence des agents de placement et si possible à bord du navire.

[2] Le capitaine ou un autre représentant autorisé de l'armateur, d'une part, le marin engagé d'autre part, apposent leurs signatures sur le rôle d'équipage en regard de l'inscription.

[3] Le consul valide l'opération en apposant son visa sur le rôle à la suite des signatures des parties. S'il n'y a pas de consulat accessible au port d'enrôlement, l'inscription est soumise au visa du prochain consulat.

[4] Le dérôlement est soumis aux mêmes formalités que l'enrôlement; si le consul a des motifs de penser que le marin a été indûment radié, il en informe l'office suisse de la navigation maritime.

Art. 66

Livret de marin suisse

[1] Tout membre de l'équipage d'un navire suisse qui est lui-même ressortissant suisse reçoit de l'office suisse de la navigation maritime un livret de marin suisse établi à son nom.

[2] Ce livret sert à l'inscription des services accomplis par son titulaire à bord de tout navire, suisse ou étranger. Les inscriptions y sont effectuées sous la signature du capitaine au moment du dérôlement; elles indiquent notamment la nature de l'emploi, les conditions de l'engagement et sa durée.

Art. 67

Conditions du service à bord

[1] Le service à bord des navires suisses n'emporte pas par lui seul transfert de domicile.

[2] Les modalités de l'examen médical, les pratiques d'hygiène et les soins usuels à bord, ainsi que les modalités d'application du régime disciplinaire à bord, peuvent faire l'objet d'un règlement sur le service à bord des navires suisses, établi par l'office suisse de la navigation maritime et approuvé par le Conseil fédéral.

[3] Tout membre de l'équipage d'un navire suisse reçoit, lors de son engagement, le manuel du marin servant sous pavillon suisse; ce manuel est établi par l'office suisse de la navigation maritime et reproduit les principales dispositions applicables aux marins des navires suisses.

Chapitre II

Du contrat d'engagement

Art. 68

Application du droit suisse

[1] Les dispositions sur le contrat d'engagement sont applicables à tous les marins servant à bord des navires suisses, quelle que soit leur nationalité.

[2] Sous réserve des dispositions de la présente loi, le contrat d'engagement des marins servant à bord des navires suisses est régi par le code fédéral des obligations.

Art. 69

Conclusion du contrat

[1] Le contrat d'engagement peut être conclu soit pour une durée déterminée, soit pour un ou plusieurs voyages, soit pour une durée indéterminée. Si la durée d'un contrat conclu pour une période déterminée ou pour plusieurs voyages dépasse une année, il est réputé conclu pour une durée indéterminée.

[2] Le contrat d'engagement doit être conclu en la forme écrite. Chaque partie en reçoit un exemplaire. L'exemplaire destiné au marin lui est remis au plus tard lors de la signature du rôle d'équipage.

[3] Le contrat d'engagement entre en vigueur au plus tard au moment de l'embarquement.

Art. 70

Contenu du contrat

Le contrat d'engagement doit indiquer de manière claire et précise les droits et les obligations des deux parties; il indiquera notamment:

a. Les nom et prénom, la date et le lieu de naissance du marin, sa nationalité et, s'il est ressortissant suisse, son lieu d'origine;

b. Le lieu et la date de l'engagement et de l'entrée en service;

c. La désignation du ou des navires à bord duquel ou desquels le marin s'engage à servir;

d. Le voyage ou les voyages à entreprendre, s'ils peuvent être déterminés au moment de l'engagement;

e. Le service pour lequel le marin est engagé;

f. Les dispositions légales relatives à la durée du travail, aux vacances et à l'assurance en cas d'accidents professionnels et de maladie;

g. Le salaire, ainsi que la monnaie dans laquelle il sera payé;

h. La rémunération des heures de travail supplémentaires portées en compte;

i. Le terme du contrat, en particulier le délai de congé.

Art. 71

Devoirs de l'équipage

[1] Tout membre de l'équipage est tenu d'exécuter avec soin le travail dont il est chargé. Il répond du dommage qu'il cause intentionnellement ou par négligence.

[2] Le marin doit respect et obéissance au capitaine et à ses autres supérieurs. Il doit se conformer aux ordres qu'il reçoit ainsi qu'aux usages reconnus.

[3] En cas de danger de mer, le marin doit fournir toute l'assistance dont il est requis pour le sauvetage des personnes, du navire et de la cargaison.

Art. 72

Travaux exceptionnels

[1] Le capitaine peut affecter le marin à un travail autre que celui qui est prévu dans le contrat d'engagement lorsque, pour des raisons particulières, l'intérêt d'une bonne navigation l'exige. Dans ce cas, le salaire ne peut être réduit.

[2] Si le marin est affecté à des travaux dont les exigences dépassent celles des services prévus par le contrat, il a droit à une augmentation correspondante de son salaire pour la période pendant laquelle il effectue ces travaux.

[3] Les officiers ne peuvent être astreints à un service qui, d'après les usages, n'est pas compatible avec leur grade.

Art. 73

Rémunération et salaire

[1] Le marin a droit au salaire convenu et, le cas échéant, à la rémunération due pour les heures de travail supplémentaires. Il a en outre droit, à bord du navire, à sa nourriture et à son logement.

[2] Le marin a droit, pour chaque heure de travail supplémentaire, à une indemnité correspondant à son salaire horaire calculée sur la base du salaire convenu, majoré d'un quart. Toutefois, ce droit n'existe que si l'article 75, 1er alinéa, n'est pas applicable.

[3] S'agissant des officiers, le contrat d'engagement peut prévoir une indemnité forfaitaire pour leur travail supplémentaire.

Art. 74

Echéance et suspension du salaire

[1] Le droit au salaire prend naissance au plus tard le jour de l'inscription sur le rôle d'équipage.

[2] Le salaire est payable à la fin de chaque mois et au plus tard le jour de la radiation du rôle d'équipage, déduction faite des avances déjà versées.

[3] Le droit au salaire est suspendu lorsque le marin est empêché de faire son travail parce qu'il est aux arrêts, ou bien ensuite d'une incapacité de travail provoquée par sa propre faute.

[4] En cas d'incapacité de travail pour cause de maladie ou d'accident, le droit au salaire est suspendu aussi longtemps qu'une indemnité journalière est payée au marin.

Art. 75

Répartition de rémunérations extraordinaires

[1] Si l'équipage, pour une cause quelconque, n'est pas au complet, les marins qui ont, de ce fait, un surcroît de travail pendant le voyage en mer ont droit au salaire épargné proportionnellement au travail supplémentaire accompli par chacun d'eux.

[2] Les rémunérations pour actes d'assistance ou de sauvetage sont réparties — après déduction des impenses et des dommages subis par les sauveteurs — par moitiés entre l'armateur et l'équipage du navire. La répartition de la moitié revenant à l'équipage doit se faire, en principe, proportionnellement aux salaires, compte tenu, toutefois, des mérites particuliers des divers membres de l'équipage.

Art. 76

Paiements aux marins

[1] Le capitaine tient un livre des salaires dans lequel sont inscrites toutes les sommes versées au marin, avec indication de la monnaie et du cours du change.

[2] Le marin donne quittance de chaque paiement en apposant sa signature dans ce livre en regard de l'écriture correspondante. Un relevé de compte est alors remis au marin.

[3] Aucun paiement ne peut être fait aux marins dans les auberges et les tavernes.

Art. 77

Expiration du contrat

[1] Le contrat d'engagement de durée déterminée qui expire au cours d'un voyage est prorogé jusqu'à l'arrivée du navire au prochain port.

[2] Le contrat d'engagement de durée indéterminée peut être résilié en tout temps de part et d'autre moyennant un congé donné par écrit 24 heures d'avance, le contrat étant prorogé jusqu'à l'arrivée du navire au prochain port si ce délai expire au cours d'un voyage. Le contrat peut d'ailleurs prévoir un délai de congé plus long. Le délai de congé doit être le même pour les deux parties.

[3] Les parties peuvent, en tout temps et sans délai, résilier le contrat pour de justes motifs. Outre les justes motifs admis par le code fédéral des obligations dans le domaine du contrat de travail, sont considérés comme tels, au premier chef, la violation, par l'armateur ou par le capitaine, des prescriptions relatives à l'hygiène et au travail à bord, l'abus dans l'exercice de l'autorité ou du pouvoir disciplinaire, les crimes, délits et contraventions commis en mer, les manquements graves à la discipline, ainsi que le fait que le membre de l'équipage doit être débarqué pour cause de maladie ou d'accident ou ne remplit plus les conditions légales exigées pour son engagement.

Art. 78

Prorogations exceptionnelles

[1] Si l'impossibilité d'embaucher un remplaçant qualifié au port où le contrat expire est constatée par le consulat ou, à son défaut, par l'autorité locale compétente, le marin sortant est tenu, contre augmentation de son salaire d'un quart, de conserver son emploi pour une durée maximum de trois mois.

[2] Si le contrat d'engagement expire dans un port où, ensuite d'ordres ou de mesures des autorités locales, le marin est empêché de débarquer, le contrat est prorogé de plein droit, aux conditions auxquelles il avait été conclu, jusqu'au prochain port où le marin pourra débarquer, mais pour une durée maximum de deux mois.

[3] Si le débarquement ne peut avoir lieu dans ce délai, l'office suisse de la navigation maritime s'occupe du cas.

Art. 79

Salaires dus aux survivants

[1] En cas de radiation d'un navire suisse considéré comme perdu le contrat d'engagement de ses marins est réputé avoir pris fin un mois après la date à laquelle ont été reçues les dernières nouvelles du navire. Les salaires dus en conséquence doivent, dès la radiation entrée en force, être versés par l'armateur à l'office suisse de la navigation maritime.

[2] Lorsqu'un membre de l'équipage est décédé, a été déclaré absent ou a disparu dans des circonstances telles que sa mort doit être tenue pour certaine, le salaire qui lui était dû doit de même être versé par l'armateur à l'office suisse de la navigation maritime.

[3] L'office suisse de la navigation maritime tient ces salaires à la disposition des ayants droit.

Art. 80

Certificats de service

[1] Tout membre de l'équipage peut exiger du capitaine une attestation ne mentionnant que la nature et la durée de son travail à bord.

[2] Lorsqu'un marin, ressortissant suisse, quitte le service du navire, la nature et la durée de son travail à bord sont inscrits dans son livret.

[3] En outre, le marin a le droit de se faire délivrer un certificat portant appréciation de ses services et de sa conduite.

Art. 81

Conciliation et arbitrage

[1] En cas de différend relatif à l'exécution du contrat d'engagement, le consulat de Suisse, s'il en est requis par l'une des parties, doit s'efforcer, sans frais pour celles-ci, de les concilier. Un procès-

verbal de son intervention est dressé et envoyé à l'office suisse de la navigation maritime.

[2] Le contrat d'engagement peut prévoir que les litiges relatifs audit contrat, y compris ceux qui concernent le rapatriement, seront arbitrés par le prochain consulat de Suisse. Toute autre clause d'arbitrage est nulle. L'arbitrage du consul est rendu gratuitement.

Chapitre III

De la sécurité sociale

Art. 82

Droit au rapatriement

[1] Le marin débarqué a le droit de se faire ramener, aux frais de l'armateur, au lieu d'engagement, sauf s'il a dénoncé lui-même le contrat ou si celui-ci a été résilié pour de justes motifs à l'encontre du marin.

[2] Les frais de rapatriement à la charge de l'armateur comprennent toutes les dépenses nécessaires au transport, au logement et à la nourriture du marin pendant son voyage, ainsi que son entretien jusqu'au moment fixé pour son départ. Si le marin retarde son départ, il supporte les frais supplémentaires résultant de cet ajournement.

[3] Si l'armateur refuse le rapatriement alors que le marin débarqué paraît y avoir droit, le consulat le plus proche pourvoit à ce rapatriement, et la Confédération a un recours, soit contre l'armateur débiteur du rapatriement, soit contre le marin s'il se révèle que celui-ci n'y avait pas droit.

Art. 83

Modalités du rapatriement

[1] Lorsque le droit au rapatriement a pris naissance, les parties peuvent convenir de remplacer le rapatriement du marin par le versement d'une somme forfaitaire correspondant aux frais du rapatriement.

[2] L'armateur peut aussi satisfaire à son obligation de rapatriement en procurant au marin un emploi convenable à bord d'un autre navire se rendant au port de destination du rapatrié ou bien, si le marin doit retourner à l'intérieur, au port où, d'après les instructions de l'armateur, il doit entreprendre son voyage de retour par voie de terre.

Art. 84

Assurance en cas d'accidents professionnels et de maladie

[1] Sous réserve des parties d'entreprise qui se trouvent en Suisse, l'exploitation de la navigation maritime n'est pas soumise à l'assurance-accidents obligatoire instituée par la Confédération.

2 L'armateur d'un navire suisse doit assurer son équipage contre la maladie et les accidents professionnels.

3 Le Conseil fédéral fixera, après consultation des milieux intéressés, les prestations minimums et les prescriptions de détail auxquelles le contrat d'assurance doit se conformer pour que l'armateur satisfasse à ses obligations.

Art. 85

Responsabilité civile et assurance

1 S'il y a assurance conforme à la présente loi, l'armateur est libéré, en cas d'accident professionnel ou de maladie, de sa responsabilité pour faute légère.

2 A défaut d'assurance conforme à la présente loi, l'armateur, même si aucune faute ne lui est imputable, est débiteur, envers la victime de l'accident professionnel ou de la maladie, ou envers ses survivants, de prestations au moins équivalentes aux prestations d'assurance que cette victime aurait reçues s'il y avait eu assurance conforme. Les droits à ces prestations sont alors privilégiés au rang prévu pour les créances de salaire.

Art. 86

Chômage ensuite de naufrage

1 En cas de perte du navire ensuite de naufrage, les membres survivants de l'équipage ont droit, indépendamment de leur rapatriement éventuel, à une indemnité de chômage.

2 Cette indemnité est payée, pour chaque jour de chômage effectif, mais pendant deux mois au maximum, au taux du salaire prévu par le contrat.

3 L'indemnité de chômage est privilégiée au rang prévu pour les créances de salaire.

Titre V

DES CONTRATS D'UTILISATION DU NAVIRE

Chapitre premier

Dispositions générales

Art. 87

Droit applicable et prescription

1 Sous réserve des dispositions de la présente loi, les contrats pour l'utilisation du navire sont régis par le code fédéral des obligations.

2 Toutes les actions dérivant des contrats pour l'utilisation du navire se prescrivent, sous réserve des cas de dol ou de faute grave, par une année à partir de l'expiration du contrat en cas de location ou d'affrètement, ou bien, dans le contrat de transport, à partir du jour où la marchandise a été livrée au destinataire ou aurait dû lui être livrée, et dans le contrat de passage à partir du jour où le passager est arrivé au port de destination ou aurait dû y arriver.

Art. 88

Impossibilité de l'exécution

a. Impossibilité définitive

1 Tout contrat de location, d'affrètement ou de transport maritime est résolu de plein droit, sans indemnité de part et d'autre, si, avant le début du voyage, l'utilisation du navire, telle qu'elle est prévue, est rendue définitivement impossible ensuite de force majeure, de guerre, d'éléments naturels, de cas fortuit ou — à moins que pareille mesure ne soit la conséquence d'une faute de l'une des parties — ensuite de décision ou d'intervention d'une autorité quelconque, suisse ou étrangère.

2 Si l'impossibilité définitive survient en cours de route, le contrat est résolu au plus tard à l'arrivée du navire dans le prochain port accessible ou dans celui que l'autorité a désigné. Les marchandises y sont alors déchargées et entreposées pour le compte des ayants droit. La rémunération contractuelle est due, en cas de location ou d'affrètement, jusques et y compris le jour de l'extinction du contrat; en cas de contrat de transport, le chargeur doit les frais de déchargement et le fret proportionnellement à la distance parcourue.

Art. 89

b. Impossibilité temporaire

1 Si l'impossibilité est temporaire et survient avant le début du voyage, chaque partie peut, après mise en demeure, résilier le contrat, à l'expiration d'un délai raisonnable. Les frais encourus jusqu'à la résiliation, y compris les frais éventuels de déchargement et d'un nouvel arrimage, sont supportés par la partie qui se retire du contrat. Cependant, lorsque la résiliation et le déchargement de la marchandise sont la conséquence d'un ordre de l'autorité, les frais qui en résultent grèvent la marchandise, même si la résiliation émane du transporteur.

2 Si l'impossibilité temporaire survient en cours de route, le contrat ne peut être rompu que d'un commun accord. Cependant, si, selon des prévisions raisonnables, l'impossibilité se prolongera sensiblement ou si l'autorité ordonne le déchargement de la marchandise, chaque partie peut résilier le contrat à l'arrivée du navire dans le

prochain port accessible ou au port prescrit par l'autorité; la rémunération, les frais et le fret sont alors dus comme en cas d'impossibilité définitive survenant en cours de route.

Chapitre II

De la location du navire

Art. 90

Définition et forme

[1] La location du navire est le contrat par lequel le propriétaire s'oblige à conférer au locataire, contre paiement d'un loyer, l'usage et le contrôle d'un navire sans équipage et sans armement.

[2] La validité du contrat est subordonnée à l'observation de la forme écrite.

Art. 91

Location et sous-location

[1] La location et la sous-location d'un navire suisse ne sont valables qu'en faveur d'un locataire ou d'un sous-locataire, armateur suisse aux termes de l'article 46.

[2] La sous-location doit avoir été prévue par le contrat de location.

[3] La location et la sous-location du navire sont en principe soumises aux dispositions du code des obligations sur le bail à loyer.

Art. 92

Droits et obligations des parties

[1] Le bailleur est tenu de délivrer le navire en bon état de navigabilité avec ses parties intégrantes et accessoires et avec les papiers de bord nécessaires à son utilisation.

[2] Le locataire doit restituer le navire, compte tenu de l'usure normale, dans son état original et dans le port où il l'a reçu.

[3] Le loyer court du jour où le navire a été remis au locataire jusqu'au jour où celui-ci l'a restitué.

[4] Le contrat de location conclu pour une durée indéterminée peut être résilié en tout temps moyennant un congé donné quatre mois d'avance.

Art. 93

Annotation

Aussi longtemps que la location du navire n'a pas fait l'objet d'une annotation au registre des navires suisses, le propriétaire répond en tant qu'armateur envers tout tiers qui n'avait pas connaissance de la location au moment où son droit est né.

Chapitre II

De l'affrètement

Art. 94

Définition

[1] L'affrètement est le contrat par lequel l'armateur s'oblige, en tant que fréteur, à mettre à la disposition de l'affréteur, contre rémunération, tout ou partie de la contenance d'un navire désigné, soit pour une durée déterminée (charte-partie au temps), soit pour un ou plusieurs voyages déterminés (charte-partie au voyage).

[2] Fréteur et affréteur peuvent exiger chacun un contrat écrit (charte-partie).

Art. 95

Responsabilité du fréteur

[1] Le fréteur a l'obligation de maintenir le navire en bon état de navigabilité; il doit le pourvoir de l'armement, des approvisionnements et de l'équipage répondant à l'usage qui en est prévu par le contrat, ainsi que des papiers de bord nécessaires.

[2] Le fréteur répond envers l'affréteur de tout dommage résultant d'un état défectueux du navire, à moins qu'il ne puisse établir que les défauts n'ont pu être découverts malgré un examen diligent avant le début du voyage.

Art. 96

Rapports entre l'armateur, l'affréteur et le capitaine

[1] Le capitaine demeure entièrement aux ordres de l'armateur pour tout ce qui touche à la conduite du navire.

[2] La charte-partie peut en revanche ménager à l'affréteur le droit de donner au capitaine des ordres concernant l'embarquement, le transport et la délivrance de la cargaison; les actes accomplis par le capitaine en vertu de ces ordres engagent l'affréteur.

[3] Si, dans ces conditions, le capitaine a traité avec des tiers au nom et pour le compte de l'affréteur, celui-ci répond envers eux solidairement avec l'armateur; le recours de l'armateur contre l'affréteur est réservé.

[4] Au surplus, l'armateur ne répond pas envers l'affréteur des actes accomplis par le capitaine en vertu des ordres que ce même affréteur lui a donnés.

Art. 97

Répartition des frais

[1] Les frais de combustibles et lubrifiants, ceux qui sont normalement entraînés par la manutention de la cargaison, ainsi que les droits et taxes normalement perçus à l'occasion des mouvements et arrêts du navire, sont, dans l'affrètement au temps, à la charge de l'affréteur.

[2] L'affréteur ne doit aucune rémunération pour les périodes dépassant vingt-quatre heures consécutives que l'armateur consacre à maintenir le navire en bon état de navigabilité ainsi qu'à le pourvoir de son équipage.

[3] Les indemnités dues aux marins pour travaux supplémentaires sont à la charge de l'affréteur.

Art. 98

Résiliation du contrat

[1] Dans l'affrètement au temps, le fréteur n'est pas tenu d'effectuer un voyage exposant le navire et l'équipage à un danger majeur qui, non prévu au moment de la conclusion du contrat, n'est survenu ou n'a été connu que postérieurement.

[2] Si, par là, l'utilisation du navire telle qu'elle est prévue au contrat est rendue impossible, l'affréteur a le droit de résilier immédiatement le contrat et de répéter la partie de ses avances restée sans contre-prestation.

Art. 99

Fin du contrat

[1] A l'expiration de l'affrètement au temps, le navire doit se trouver au port de départ du premier voyage.

[2] Lorsque la durée convenue dans une charte-partie au temps est dépassée par la fin du dernier voyage, la relation contractuelle est prorogée jusqu'à l'achèvement du voyage et la rémunération due est augmentée *pro rata temporis*.

[3] Le fréteur peut refuser d'entreprendre un voyage qui, dans des conditions normales, dépasserait sensiblement la durée prévue par une charte-partie au temps.

[4] L'affréteur peut résilier toute charte-partie, par écrit, sans mise en demeure et sans délai, si le navire n'est pas à sa disposition au lieu et au moment convenus; il a droit à des dommages-intérêts, à moins que le fréteur ne prouve que le retard ne lui est pas imputable.

Art. 100

Obligations de l'affréteur

[1] La rémunération est due même si l'affréteur n'utilise pas entièrement la contenance stipulée, à moins que le fréteur n'ait tiré parti de cette contenance d'une autre façon.

[2] Le choix de la route à suivre entre le port de départ et le port de destination appartient au fréteur.

[3] Le chargement et le déchargement de la marchandise incombent à l'affréteur.

Chapitre IV

Du contrat de transport maritime

Art. 101

I. Généralités
Définition

[1] Dans le contrat de transport maritime, le transporteur s'oblige à effectuer, contre paiement du fret, le transport par mer stipulé par le chargeur.

[2] Sous réserve des dispositions de la présente loi, le contrat est régi par les règles du code fédéral des obligations sur le contrat de transport, le transporteur étant alors considéré comme voiturier et le chargeur comme expéditeur.

Art. 102

Navigabilité du navire

Le transporteur répond du dommage subi par la marchandise résultant de l'innavigabilité du navire à moins qu'il ne prouve qu'il a exercé, avant le voyage et au début du voyage, une diligence raisonnable à l'effet de s'assurer que le navire était en bon état de navigabilité, notamment qu'il était convenablement armé, équipé et approvisionné et que les cales et autres parties du navire où des marchandises sont chargées étaient appropriées à la réception, au transport et à la conservation desdites marchandises.

Art. 103

Responsabilité du transporteur
a. Perte de la marchandise

Le transporteur répond de la perte ou de la destruction de la marchandise à moins qu'il ne prouve que cette perte ou destruction résulte de l'une des causes suivantes:

a. Force majeure, cas fortuit, périls, dangers et accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

b. Fait de guerre, de révolution ou de troubles civils;

c. Acte de l'autorité, tel que saisie judiciaire, quarantaine ou autres restrictions;

d. Grève, lock-out ou autre arrêt ou entrave apportés au travail;

e. Incendie à bord, à moins que le transporteur ne puisse en être rendu responsable;

f. Faute dans la conduite nautique du navire;

g. Acte d'assistance ou de sauvetage en mer;

h. Fait imputable au chargeur ou au destinataire;

i. Vice propre de la marchandise ou insuffisance de l'emballage ou des marques,

ou qu'aucune faute n'est imputable au transporteur, au capitaine, à l'équipage ou à toute autre personne au service du navire ou du transporteur.

Art. 104

b. Avarie, retard

[1] Le transporteur est responsable comme en cas de perte et sous les mêmes réserves de tout dommage résultant de l'avarie ou de la destruction partielle de la marchandise.

[2] Le transporteur est responsable du retard à la livraison à moins qu'il ne prouve que le retard a eu pour cause l'une des circonstances énumérées dans l'article 103 et qu'aucune faute n'est imputable à lui-même ou à ses auxiliaires.

Art. 105

Limitation de responsabilité

[1] La responsabilité du transporteur ne peut en aucun cas dépasser la somme de deux mille francs suisses par colis ou unité de fret à moins qu'une valeur supérieure n'ait été expressément déclarée par le chargeur avant l'embarquement. Sont réservés les cas de dol et de faute grave du transporteur.

[2] En cas de changements essentiels affectant de façon durable les valeurs en cause, le Conseil fédéral peut élever ou abaisser le montant maximum par colis ou unité de fret.

Art. 106

Déclarations inexactes du chargeur

[1] Le chargeur répond envers le transporteur et les autres intéressés à la cargaison de tout dommage résultant de l'inexactitude de ses déclarations, notamment en ce qui concerne la nature, les marques, le nombre, la quantité, le poids et la valeur de la marchandise.

[2] En cas de déclarations inexactes du chargeur, le transporteur ne répond d'un dommage causé à la marchandise que si le chargeur prouve que ce dommage est imputable au dol ou à la faute grave du transporteur ou de ses agents ou préposés.

Art. 107

Marchandises dangereuses ou prohibées

[1] Si des marchandises ou des objets dont le transport est prohibé, légalement ou conventionnellement, ou qui sont de nature inflammable, ou explosive ou qui sont dangereux pour une autre raison ont été chargés sans que le transporteur ou le capitaine aient eu connaissance de leur nature ou caractère, le chargeur répond de tout dommage causé par les marchandises ou objets, même si aucune faute ne peut lui être imputée.

[2] Le capitaine peut en tout temps faire décharger, détruire ou jeter à la mer ces marchandises ou objets.

Art. 108

Chargement et déchargement

[1] Le transporteur doit, au port de chargement, prendre les marchandises sous palan, et au port de déchargement, les délivrer

sous palan à moins qu'un autre mode de livraison ne soit prévu par le contrat ou par l'usage local.

[2] Si le lieu du chargement ou du déchargement n'est pas fixé par le contrat, ces opérations se font au lieu usuel déterminé par le transporteur.

[3] Si les délais de chargement et de déchargement du navire et le taux des surestaries ne sont pas fixés par le contrat, ils sont déterminés selon l'usage local.

Art. 109

Acquisition du fret

[1] Le fret n'est dû que si les marchandises sont livrées ou mises à la disposition du destinataire au port de destination, les dispositions des articles 88 et 89 étant réservées.

[2] Toutefois, le fret est dû en entier lorsque le défaut de livraison provient d'un fait imputable au chargeur ou au destinataire ou bien du vice propre de la marchandise, lorsque celle-ci, dangereuse ou prohibée, a dû être déchargée, détruite ou jetée à la mer en cours de route. Sont réservées les règles spéciales en cas d'avarie commune.

[3] S'agissant du transport d'animaux morts en cours de route, le fret est dû à moins que le chargeur n'apporte la preuve que la mort de l'animal est due à la faute du transporteur.

Art. 110

Débiteur du frot

[1] Celui qui demande livraison de la marchandise devient débiteur du fret et des autres créances dont la marchandise est grevée.

[2] Il n'est toutefois tenu des surestaries ou autres indemnités au port de chargement que si ces créances sont indiquées sur le connaissement ou s'il est établi qu'il en a connaissance autrement.

Art. 111

Constatation des dommages

[1] Transporteur et destinataire ont chacun le droit de demander la constatation contradictoire de l'état de la marchandise lors de sa délivrance.

[2] L'acceptation de la marchandise sans réserve emporte présomption jusqu'à preuve du contraire que la marchandise a été délivrée par le transporteur dans l'état où il l'avait reçue.

[3] Le transporteur reste toutefois tenu des avaries non apparentes si le destinataire les constate dans le délai où, d'après les circonstances, la vérification pouvait ou devait se faire et s'il avise le transporteur aussitôt après les avoir constatées. Cet avis doit néanmoins

être donné au plus tard dans les trois jours de la délivrance; à défaut, la marchandise est tenue pour acceptée sans réserve.

Art. 112

II. Connaissement
Définition

Le connaissement est un titre constatant à la fois la réception à bord d'un navire, par le transporteur, de marchandises déterminées que le chargeur lui confie et l'obligation, pour le transporteur, de transporter ces marchandises et de les délivrer, au lieu de destination, au porteur légitime du titre.

Art. 113

Etablissement et espèces du connaissement

[1] Lorsque la marchandise a été mise à bord du navire, le chargeur a le droit de se faire délivrer un connaissement (connaissement de bord).

[2] Le connaissement peut aussi être établi pour des marchandises acceptées en vue du transport mais pas encore prises à bord (connaissement pour embarquement).

[3] Un connaissement peut aussi être dressé en vue d'un transport maritime par transporteurs successifs, ou pour un transport comprenant un trajet maritime combiné avec un ou des trajets terrestres, fluviaux ou aériens (connaissement direct).

Art. 114

Forme et contenu du connaissement

[1] Le connaissement énonce les conditions auxquelles l'embarquement, le transport et la délivrance sont ou seront effectués.

[2] Le connaissement doit contenir en particulier les indications suivantes:

a. Noms et domiciles du transporteur et du chargeur;

b. Destinataire légitimé, le connaissement pouvant être nominatif, à ordre ou au porteur;

c. Nom du navire, si les marchandises sont mises à bord, ou l'indication du fait qu'il s'agit d'un connaissement pour embarquement ou d'un connaissement direct;

d. Port de chargement et lieu de destination;

e. Description de la marchandise selon les indications du chargeur, celle-ci portant notamment sur la nature, l'état et le conditionnement apparents de la marchandise, sur les marques d'identification, sur le nombre de colis ou de pièces, sur la quantité ou le poids, et, s'il y a lieu, sur la valeur;

f. Modalités du fret;

g. Date et lieu d'émission;

h. Nombre des exemplaires originaux, le connaissement devant être dressé en autant d'exemplaires que les circonstances le commandent.

[3] Les exemplaires originaux du connaissement doivent porter la signature du capitaine ou du transporteur. Sur demande du capitaine, du transporteur ou du chargeur ils doivent être contresignés par le chargeur.

Art. 115

Valeur des mentions

[1] Le connaissement fait foi pour les rapports juridiques entre le transporteur et le destinataire de la marchandise; il vaut en particulier présomption, jusqu'à preuve du contraire, de la réception par le transporteur de la marchandise telle qu'elle s'y trouve décrite.

[2] Les rapports juridiques entre le transporteur et le chargeur sont régis par les clauses du contrat de transport. Toutefois les dispositions du connaissement sont réputées exprimer la volonté des parties s'il n'existe pas de convention contraire faite par écrit.

[3] Des réserves du transporteur relatives à la description de la marchandise ne sont valables que si, insérées dans le connaissement au moment même où il est établi, elles font mention précise des circonstances qui les justifient dans le cas particulier.

Art. 116

Effets juridiques du connaissement

[1] Les exemplaires originaux du connaissement sont des titres représentatifs de marchandises au sens de l'article 925 du code civil suisse. Ils donnent droit à la livraison de la marchandise.

[2] Lorsqu'un connaissement a été établi, la marchandise ne doit être délivrée, au lieu de destination, que sur présentation du premier exemplaire original, les autres exemplaires perdant tout effet. Si plusieurs exemplaires originaux sont présentés simultanément par plusieurs porteurs, le capitaine dépose la marchandise auprès de l'autorité compétente ou auprès d'un tiers.

[3] Avant l'arrivée au lieu de destination, le transporteur ne peut délivrer la marchandise que si tous les exemplaires originaux du connaissement lui sont rendus et ne peut suivre de nouvelles instructions du chargeur ou d'un ayant droit que si tous ces exemplaires lui sont présentés.

[4] Le transporteur répond envers le porteur légitimé du connaissement de tout préjudice pouvant résulter de l'inobservation de ces prescriptions.

Art. 117

Clauses nulles

[1] Lorsqu'un connaissement est établi, est nulle toute clause ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire le

transporteur à tout ou partie de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente loi du fait de la perte ou de l'avarie de la marchandise, ou de renverser le fardeau de la preuve de cette responsabilité.

[2] Pour le transport d'animaux vivants, pour le chargement, convenu ou usuel, de marchandises sur le pont, ainsi qu'en cas de responsabilité résultant de faits survenus antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement, le transporteur et le chargeur sont toutefois autorisés à convenir de conditions différentes.

[3] Si le transport a pour base un affrètement, les conventions différentes relatives à la responsabilité du transporteur sont de même autorisées, mais seulement en ce qui concerne les rapports entre le fréteur et l'affréteur.

Chapitre V

Du contrat de passage

Art. 118

[1] Tout passager à bord d'un navire suisse doit être en possession, dès son embarquement, d'un titre de passage délivré par l'armateur et indiquant la date de son émission, la date prévue pour le départ, le nom et le type du navire, les ports de départ et de destination, les conditions de logement et d'entretien à bord, ainsi que le prix du passage.

[2] La personne transportée a le droit de prendre gratuitement à bord ses effets personnels indispensables. Pour le surplus, et sauf autre accord des parties, le bagage du passager est réputé faire l'objet d'un contrat de transport séparé.

[3] Le Conseil fédéral peut arrêter les autres conditions auxquelles le transport des passagers à bord des navires suisses est subordonné.

Titre VI

DES INCIDENTS ET ACCIDENTS DE MER

Art. 119

Rapport de mer

[1] Si le navire ou la cargaison subissent un accident ou s'il se produit un autre fait particulier, le capitaine est tenu de faire un rapport de mer et de le remettre au consulat du premier port d'escale ou, à défaut de consulat, à l'autorité locale compétente.

[2] Le consul peut procéder à bord à une enquête administrative et à tout interrogatoire utile.

Art. 120

Procès-verbal consulaire

1 Saisi d'un rapport de mer, le consul dresse un procès-verbal où sont relatées aussi exactement qu'il a pu les reconstituer les circonstances dans lesquelles le fait s'est produit.

2 Le consulat doit envoyer sans délai un exemplaire du procès-verbal à l'office suisse de la navigation maritime. Si le rapport de mer est remis à l'autorité locale, le capitaine en adresse copie à l'office suisse de la navigation maritime.

Art. 121

Abordage; assistance et sauvetage

1 Les droits et obligations résultant d'un abordage entre navires sont déterminés par la convention internationale du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage.

2 Les dispositions de la convention internationale du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime s'appliquent à la navigation maritime sous pavillon suisse. La rémunération prévue par ladite convention est due par l'armateur du navire assisté, lequel a un recours contre les ayants droit aux autres valeurs sauvées.

Art. 122

Avarie commune

1 Il y a avarie commune lorsqu'une perte extraordinaire est subie ensuite d'un sacrifice fait ou d'une dépense encourue intentionnellement et raisonnablement pour le salut commun à l'effet de préserver d'un péril les biens et intérêts engagés dans une aventure maritime commune.

2 Les règles d'York et d'Anvers, dans la teneur adoptée à Copenhague en 1950, régissent l'avarie commune.

Art. 123

Dispache

1 Sans préjudice des articles 119 et 120, le capitaine doit, après tout acte d'avarie commune, en consigner les circonstances dans le livre de bord en indiquant les mesures prises et en énumérant les biens sacrifiés ou endommagés. Il porte ces faits le plus rapidement possible à la connaissance de l'armateur.

2 Le capitaine est tenu de faire procéder à l'estimation et à la répartition des pertes (dispache) au plus tard dans le port où le voyage prend fin. Il doit, dès son arrivée à ce port, s'adresser à cet effet à l'autorité locale compétente.

3 Les divers intéressés au règlement d'avarie commune ont chacun l'obligation de mettre à la disposition des dispacheurs les pièces justificatives qui sont en leur possession.

Art. 124

Prescription et procédure

[1] Les créances engendrées par l'acte d'avarie commune se prescrivent par deux ans à partir du jour où la marchandise est arrivée au port de destination ou aurait dû y arriver.

[2] Le Conseil fédéral réglera la procédure selon laquelle une dispache concernant un navire suisse peut être homologuée par un tribunal suisse.

Titre VII

DE L'APPLICATION A LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Art. 125

Critères de l'assimilation

[1] La navigation exercée sur le Rhin, ses affluents et canaux latéraux, ainsi que sur les autres eaux navigables reliant la Suisse à la mer avec des bateaux de la navigation intérieure, est assimilée à la navigation maritime dans la mesure où, dans le présent titre, des dispositions de la présente loi lui sont déclarées applicables. Sont réservées les dispositions légales particulières sur la navigation intérieure.

[2] Sont réputés bateaux de la navigation intérieure les bâtiments enregistrés dans un registre public, munis ou non de moyens mécaniques de propulsion, dont la portée en lourd ou le déplacement atteint ou dépasse quinze tonnes et qui sont affectés ou destinés au transport professionnel de personnes ou de marchandises.

[3] Echappe toutefois à cette assimilation la navigation intérieure exercée en vertu d'une concession accordée par la Confédération.

Art. 126

Qualité d'armateur et responsabilité de l'armateur

[1] Est armateur d'un bateau de la navigation intérieure la personne qui, soit à titre de propriétaire ou d'usufrutier, soit à titre de locataire, tient le bateau en sa possession et contrôle son exploitation.

[2] La responsabilité de cet armateur est régie par les articles 48 à 50, avec cette différence qu'elle est limitée:

a. Pour les bateaux affectés au transport, à un montant de cent francs par tonne de portée en lourd, majoré en cas de moyens mécaniques de propulsion d'un montant de deux cent cinquante francs par cheval-vapeur de puissance;

b. Pour les remorqueurs, à un montant de deux cent cinquante francs par cheval-vapeur de puissance.

Art. 127

b. Autres cas

[1] Les articles 51 à 53 et 71 s'appliquent au capitaine et aux membres de l'équipage d'un bateau de la navigation intérieure.

[2] Les dispositions du titre V s'appliquent aux contrats pour l'utilisation des bateaux de la navigation intérieure et au connaissement, à l'exception des articles 91, 1er alinéa, et 118.

[3] Les dispositions du titre VI, à l'exception des articles 119 et 120, s'appliquent aux cas d'abordage, d'assistance et de sauvetage, ainsi que d'avarie commune survenus dans la navigation intérieure. Sont réservées les conventions contraires en matière d'avarie commune.

[4] En outre, l'article 7 est applicable par analogie à la navigation intérieure.

Titre VIII

DISPOSITIONS PÉNALES ET DISCIPLINAIRES

Chapitre premier

Des infractions contre la sécurité du navire et de la navigation

Art. 128

Mise en péril du navire

[1] Celui qui, intentionnellement, aura endommagé, détruit, rendu inutilisable, mis hors d'usage ou fait disparaître un navire suisse, ses parties intégrantes ou ses accessoires, ou bien les moyens de bord en combustibles ou en vivres,

celui qui, intentionnellement, aura empêché ou troublé la conduite du navire ou bien l'ordre ou la vie à bord,

et aura par là sciemment mis en danger le navire ou les personnes se trouvant à bord, sera puni de la réclusion pour dix ans au plus ou de l'emprisonnement.

[2] La peine sera la réclusion si l'acte a causé la perte du navire ou la mort d'une personne et si le délinquant pouvait le prévoir.

[3] La peine sera l'emprisonnement ou l'amende si le délinquant a agi par négligence.

Art. 129

Mise en péril de la navigation

[1] Le capitaine ou le marin d'un navire suisse qui aura intentionnellement violé les dispositions légales ou les règles reconnues sur la conduite nautique du navire ou les autres prescriptions suisses ou étrangères sur la circulation et la police de la mer et aura par là sciemment mis en danger son navire ou un autre navire ou bien les personnes se trouvant à bord de l'un d'eux, sera puni de l'emprisonnement.

[2] La peine peut être la réclusion pour dix ans au plus si l'acte a causé la perte d'un navire ou la mort d'une personne et si le délinquant pouvait le prévoir.

[3] La peine sera l'emprisonnement ou l'amende si le délinquant a agi par négligence.

Art. 130

Contraventions aux règles nautiques

Le capitaine ou le marin d'un navire suisse qui aura violé les dispositions légales ou les règles reconnues sur la conduite nautique du navire ou les prescriptions suisses ou étrangères sur la circulation des navires et la police de la mer sera, si l'acte n'est pas punissable en vertu d'une autre disposition légale, puni d'une amende de cinq mille francs au plus.

Art. 131

Mauvaise navigabilité

[1] Le capitaine qui aura intentionnellement ou par négligence pris la mer avec un navire suisse innavigable, insuffisamment équipé, armé ou approvisionné et aura par là mis en danger le navire ou les personnes se trouvant à bord, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

[2] La peine sera la réclusion pour cinq ans au plus ou l'emprisonnement si l'acte a causé la perte du navire ou la mort d'une personne et si le délinquant pouvait le prévoir.

Art. 132

Contraventions aux règles de navigabilité

Le capitaine ou l'armateur qui aura fait naviguer un navire suisse innavigable, insuffisamment équipé, armé ou approvisionné sera, si l'acte n'est pas punissable en vertu d'une autre disposition légale, puni d'une amende de cinq mille francs au plus.

Art. 133

Défaut d'assistance

[1] Le capitaine d'un navire suisse qui aura manqué à son devoir de prêter assistance à un autre navire ou à des personnes en danger de se perdre en mer, alors qu'il était à même de les secourir sans danger sérieux pour son propre navire, son équipage ou ses passagers, sera puni de l'emprisonnement.

[2] La peine sera l'amende si le délinquant a agi par négligence.

Chapitre II

Des infractions contre la discipline et l'ordre à bord

Art. 134

Abandon du navire en péril

[1] Le capitaine d'un navire suisse qui n'aura pas quitté le dernier son navire en danger sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

[2] Le marin qui aura quitté un navire suisse en danger sans autorisation du capitaine sera puni de l'emprisonnement pour un an au plus ou de l'amende.

Art. 135

Non-exercice du commandement

[1] Le capitaine d'un navire suisse qui, intentionnellement, n'aura pas exercé ou aura négligé la conduite du navire qui lui incombe sera puni de l'emprisonnement pour un an au plus ou de l'amende.

[2] La peine sera l'amende si le délinquant a agi par négligence.

Art. 136

Abus et usurpation de pouvoir

[1] Le capitaine ou l'officier d'un navire suisse qui aura abusé de son pouvoir de donner des ordres à un subordonné pour lui donner des ordres sans aucun rapport avec le service à bord;

le capitaine qui aura outrepassé son pouvoir d'infliger des peines disciplinaires ou qui en aura abusé;

celui qui, n'ayant pas le pouvoir de donner des ordres ou de punir à bord d'un navire suisse, se sera arrogé un tel pouvoir,

sera puni de l'emprisonnement.

[2] La peine sera l'amende si l'infraction est de peu de gravité.

Art. 137

Désertion

[1] Le capitaine ou le marin d'un navire suisse qui, étant enrôlé, ne se sera pas rendu à bord ou aura quitté le navire de façon contraire à son contrat d'engagement, sera, s'il en résulte une difficulté essentielle dans l'exploitation du navire, puni de l'emprisonnement pour six mois au plus ou d'une amende de deux mille francs au plus.

[2] Si le délinquant rejoint le navire avant le départ, mais dans les trois jours au plus tard, il sera exempt de toute peine mais pourra être puni disciplinairement.

Art. 138

Abandon de poste

[1] Le marin d'un navire suisse qui, commis à un service essentiel à la sûreté du navire ou de la navigation, aura abandonné son poste ou se sera endormi pendant ce service, sera puni de l'emprisonnement pour six mois au plus ou d'une amende de deux mille francs au plus.

[2] L'infraction sera punie disciplinairement si elle est de peu de gravité.

Art. 139

Ivresse

[1] Le capitaine d'un navire suisse qui se sera trouvé, ensuite d'ivresse ou d'intoxication due à sa faute, dans un état excluant ou diminuant sérieusement sa capacité pour conduire le navire, sera

puni de l'emprisonnement pour un an ou d'une amende de cinq mille francs au plus.

[2] Le marin qui se sera trouvé, durant un service essentiel à la sûreté du navire ou de la navigation, dans un état d'ivresse ou d'intoxication due à sa faute, sera puni de l'emprisonnement pour six mois au plus ou d'une amende de deux mille francs au plus. L'infraction sera punie disciplinairement si elle est de peu de gravité.

Art. 140

Désobéissance

[1] Le marin d'un navire suisse qui n'aura pas obéi à un ordre d'un supérieur concernant la conduite nautique ou technique du navire ou bien l'exécution d'une peine disciplinaire sera puni de l'emprisonnement pour trois mois au plus ou d'une amende de mille francs au plus.

[2] L'infraction sera punie disciplinairement si elle est de peu de gravité.

[3] S'il s'agit d'un ordre visant à sauver le navire lui-même, un autre navire ou des personnes en danger de se perdre en mer, la peine sera l'emprisonnement pour un an au plus ou d'une amende de cinq mille francs au plus.

Art. 141

Embarquements prohibés

[1] Celui qui, sans autorisation de l'armateur ou du capitaine, aura embarqué, possédé ou dissimulé à bord d'un navire suisse des objets, notamment des objets dangereux ou prohibés;

celui qui, sans autorisation de l'armateur ou du capitaine, aura embarqué ou caché des personnes à bord d'un navire suisse, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

[2] L'infraction sera punie disciplinairement si elle est de peu de gravité.

Art. 142

Contrebande

[1] Celui qui, à l'insu de l'armateur ou du capitaine d'un navire suisse, se sera livré à la contrebande ou aura commis d'autres actes illicites et aura par là mis l'armateur ou le capitaine en danger d'être punis ou d'être frappés par une saisie du navire ou de la cargaison, par un retardement du départ ou par toute autre mesure analogue, sera puni de l'emprisonnement pour un an au plus ou de l'amende.

[2] L'infraction sera punie disciplinairement si elle est de peu de gravité.

[3] Le capitaine d'un navire suisse qui aura commis de tels actes à l'insu de l'armateur sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

Chapitre III

Des infractions contre l'organisation de la navigation suisse

Art. 143

Abus du pavillon

[1] Celui qui aura battu le pavillon suisse sur mer pour couvrir la navigation d'un bâtiment non enregistré au registre des navires suisses,

le capitaine d'un navire suisse qui n'aura pas battu le pavillon suisse sur mer ou qui aura battu un pavillon étranger,

sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

[2] Le capitaine d'un navire suisse qui n'aura pas arboré un pavillon suisse de la forme prévue, ou qui ne l'aura pas arboré de la manière usuelle pour les navires de la catégorie du sien, sera puni de l'amende.

Art. 144

Fraude dans l'enregistrement

[1] Celui qui, lors de la procédure d'enregistrement d'un navire dans le registre des navires suisses ou de la procédure de régularisation des conditions de propriété, aura fait des déclarations inexactes ou dissimulé des faits essentiels notamment quant aux conditions légales relatives à la propriété, à l'existence de fonds propres, à l'origine des capitaux et à l'absence de tout intérêt étranger non autorisé, sera puni de l'emprisonnement ou d'une amende de cinquante mille francs au plus.

[2] La peine sera une amende de dix mille francs au plus si le délinquant a agi par négligence.

[3] Le propriétaire ou l'armateur d'un navire suisse qui n'aura pas annoncé à l'autorité compétente des faits nouveaux de nature à provoquer la radiation du navire du registre des navires suisses ou le retrait de la lettre de mer,

le propriétaire ou le locataire d'un navire suisse qui aura loué ou sous-loué le navire à un locataire ou sous-locataire ne remplissant pas les conditions légales exigées d'un armateur suisse,

sera puni d'une amende de dix mille francs au plus.

Art. 145

Soustraction du navire, violation d'une dispositon de l'autorité

[1] Celui qui aura soustrait un navire enregistré dans le registre des navires suisses à la saisie, au séquestre, à la vente aux enchères, à la réquisition ou à l'expropriation ordonnées par l'autorité suisse compétente sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende pour la valeur du navire au plus. Le juge pourra, sur requête, allouer aux lésés le montant de l'amende payée, contre cession par eux à l'Etat d'une part correspondante de leurs créances.

[2] Le propriétaire, armateur ou capitaine d'un navire suisse qui n'aura pas observé une disposition prise par le Conseil fédéral en vertu de l'article 6 sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

[3] L'armateur, le transporteur ou le capitaine qui aura embarqué ou transporté à bord d'un navire suisse des marchandises prohibées par le Conseil fédéral, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende. S'il s'agit du transport prohibé de matériel de guerre, la peine peut être la réclusion pour cinq ans au plus et l'amende.

Art. 146

Aliénation irrégulière

Celui qui cède à un étranger un navire suisse dont la radiation n'a pas été autorisée, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende jusqu'à concurrence de la valeur marchande du navire.

Art. 147

Non-restitution de la lettre de mer

Celui qui, obligé par la loi à restituer la lettre de mer ou tout autre certificat concernant un navire suisse, aura contrevenu à cette obligation, sera puni d'une amende de vingt mille francs au plus.

Art. 148

Négligence dans la tenue des livres de bord

Le capitaine d'un navire suisse qui aura contrevenu à son obligation légale de tenir et conserver en bon ordre le livre de bord, le rôle d'équipage, le journal des machines ou les autres livres, procès-verbaux et pièces de contrôle, ou qui n'aura pas à bord du navire les livres et papiers de bord prévus par la loi, sera puni de l'amende.

Art. 149

Négligence dans les devoirs d'information

Le capitaine, le propriétaire ou l'armateur d'un navire suisse qui aura violé son obligation légale d'informer ou de renseigner l'office suisse de la navigation maritime, l'office du registre des navires suisses ou les consulats de Suisse, sera puni de l'amende.

Art. 150

Contraventions aux dispositions sur la nationalité et à la législation du travail

Le capitaine ou l'armateur d'un navire suisse qui aura violé les dispositions qui, dans la présente loi et les ordonnances et règlements qui la compléteront, concernent la nationalité de l'équipage, la durée du travail, l'âge minimum pour l'enrôlement, l'examen médical et les qualités requises pour le service prévu, la procédure d'enrôlement et de dérôlement, ainsi que la nourriture et le logement à bord,

le capitaine qui aura violé les prescriptions concernant l'exécution d'une peine disciplinaire,

sera puni de l'amende.

Art. 151

Contraventions aux dispositions sur le transport des passagers

Le capitaine ou l'armateur d'un navire suisse qui aura violé les dispositions de la présente loi et des ordonnances et règlements qui la compléteront concernant la sécurité des transports de passagers par mer, l'armement des navires qui y sont destinés, ou bien le logement ou la nourriture des passagers, sera, si l'acte n'est pas punissable en vertu d'une autre disposition légale, puni d'une amende de vingt mille francs au plus.

Chapitre IV

Dispositions spéciales

Art. 152

Peines accessoires

[1] Lorsqu'un délinquant a été condamné pour mise en péril du navire ou de la navigation, pour mauvaise navigabilité, pour défaut d'assistance, pour abandon du navire en péril, pour non-exercice du commandement ou pour abandon de poste, le juge peut prononcer à titre de peine accessoire le retrait du brevet ou certificat d'aptitude professionnelle ainsi que l'interdiction de servir à bord d'un navire suisse.

[2] Lorsqu'un délinquant a été condamné pour abus de pavillon, pour fraude dans la procédure d'enregistrement ou pour inobservation d'une mesure ordonnée par le Conseil fédéral en vertu de l'article 6, le juge peut prononcer à titre de peine accessoire le retrait de la lettre de mer.

Art. 153

Personnes morales et sociétés commerciales

[1] Si les actes punissables selon les articles 132, 142, 143, première phrase, 144 à 147 et 149 à 151 sont commis dans la gestion d'une personne morale ou d'une société commerciale, les dispositions pénales sont applicables aux personnes qui ont agi ou auraient dû agir pour elle.

[2] La personne morale ou société commerciale répond toutefois solidairement avec le délinquant du paiement des frais; dans les cas prévus aux articles 144 à 146, elle répond en outre du paiement de l'amende.

Art. 154

Extradition

Les infractions qui, d'après les dispositions de la présente loi, sont punies de l'emprisonnement d'un an ou d'une peine plus sévère,

donnent lieu à extradition au sens de la législation suisse sur l'extradition aux Etats étrangers.

Chapitre V

Du régime disciplinaire

Art. 155

Fautes de discipline

1 Celui qui contrevient aux prescriptions générales de service ou au bon ordre à bord, commet une faute de discipline à moins que l'acte ne soit punissable comme crime, délit ou contravention.

2 Sont notamment des fautes de discipline:

a. La désobéissance à l'ordre d'un supérieur concernant le service à bord;

b. L'infraction contre les prescriptions du règlement de bord;

c. L'entrave à l'ordre et à la vie à bord;

d. La négligence ou l'inattention dans l'accomplissement d'un devoir de service;

e. Le fait de ne pas se présenter au service ou de s'en absenter;

f. L'absence irrégulière du bord;

g. L'ivresse au service; l'ivresse hors du service si elle a causé un scandale public;

h. Toute conduite inconvenante ou blessante pour un supérieur ou toute autre personne à bord.

3 Est seul punissable celui qui agit d'une façon coupable. La peine sera choisie et mesurée d'après la culpabilité de l'auteur. Il sera tenu compte des mobiles et du caractère du coupable, de sa conduite à bord, ainsi que de la gravité de la faute du point de vue de l'ordre et de la sécurité à bord.

Art. 156

Conditions personnelles et peines

1 Toute personne à bord d'un navire suisse est soumise au régime disciplinaire établi par la présente loi.

2 Sont seules autorisées les peines disciplinaires suivantes:

a. Pour les marins:

la réprimande,

la suppression du congé durant un à cinq jours,

l'amende disciplinaire de cinq à cent francs,

les arrêts d'une durée d'un à trois jours.

b. Pour les passagers et autres personnes à bord:

la réprimande,

l'exclusion des repas communs durant un à cinq jours,

l'amende disciplinaire de cinq à deux cents francs.

[3] Tout cumul de peines disciplinaires est interdit.

Art. 157

Compétence

[1] Le pouvoir disciplinaire appartient au capitaine ou à son remplaçant, lesquels peuvent prononcer toutes les peines disciplinaires prévues par la présente loi.

[2] Si l'acte donne lieu à l'ouverture d'une procédure judiciaire, le juge peut prononcer toutes les peines disciplinaires. Si le coupable n'est plus au service d'un navire suisse, le juge peut prononcer à la place des arrêts disciplinaires une peine d'arrêts ordinaires d'une même durée.

Art. 158

Exécution des peines disciplinaires

[1] La réprimande est infligée oralement ou par écrit. A l'encontre d'un passager, elle peut, dans des cas spéciaux, être infligée publiquement.

[2] La suppression du congé est subie à l'arrivée au prochain port. Le coupable doit, même pendant les heures libres, se trouver à bord du navire.

[3] Les officiers subissent les arrêts dans leurs cabines, les autres marins dans un local désigné pour cet usage à bord du navire. Les arrêts doivent, en tant que le service à bord le permet, être subis immédiatement. Celui qui est mis aux arrêts ne fait pas de service. Les locaux d'arrêts doivent être secs, éclairés par la lumière du jour, suffisamment aérés et conformes aux exigences d'hygiène auxquelles doivent répondre les cabines.

[4] Si elle est exclue des repas communs, la personne en faute prend ses repas dans sa cabine. Les frais supplémentaires causés de ce fait peuvent lui être débités.

[5] Les amendes doivent être versées à l'office suisse de la navigation maritime, qui les utilise exclusivement à des fins de prévoyance en faveur de marins.

Art. 159

Prescription

[1] Le droit de punir disciplinairement et les peines prononcées pour des fautes de discipline se prescrivent par trois mois.

[2] Cette prescription n'est pas sujette à interruption. Toutefois, si l'acte donne lieu à l'ouverture d'une procédure judiciaire, la prescription ne court qu'à partir de l'arrivée du navire au prochain port et elle est suspendue jusqu'à la fin de cette procédure.

Art. 160

Procédure

[1] L'inculpé sera dans chaque cas mis à même d'expliquer, oralement ou par écrit, ses actes et les mobiles de sa conduite. S'il le demande, ses explications doivent faire l'objet d'un procès-verbal.

[2] Le prononcé de toute peine disciplinaire doit être communiqué à l'inculpé, oralement ou par écrit, avec indication de la faute commise, et relaté dans le livre de bord. La communication de la décision est attestée dans le livre de bord par l'inculpé et le capitaine; si l'inculpé refuse sa signature, un autre officier est appelé à témoigner par écrit du prononcé de la peine disciplinaire et de sa communication.

Art. 161

Droit de recours

[1] La peine disciplinaire entre en force et devient exécutoire avec sa communication au coupable.

[2] Recours contre toute peine disciplinaire prononcée peut être formé par écrit par celui qui a été puni auprès de l'office suisse de la navigation maritime dans les dix jours de l'arrivée au prochain port. Ce recours ne suspend pas l'exécution de la peine.

[3] L'autorité de recours donne au capitaine l'occasion de s'expliquer. La décision de l'autorité de recours est communiquée par écrit, avec indication des motifs, au capitaine ainsi qu'au recourant.

[4] Si un recours contre une amende disciplinaire est reconnu fondé, le montant de l'amende déjà payé doit être restitué. Si un recours contre une mise aux arrêts est reconnu fondé, le droit au salaire est rétabli pour le temps pendant lequel les arrêts ont été subis.

DISPOSITIONS FINALES ET TRANSITOIRES

Art. 162

Dispositions impératives

[1] Ne peuvent être modifiées, par convention, les prescriptions des articles 68, 1er alinéa, 76, 91, 1er alinéa, 96, 1er alinéa, 118, 1er alinéa.

[2] Ne peuvent être modifiées par convention:

a. Au détriment du marin, les prescriptions des articles 69, 70, 72 à 75, 77 à 80, 81, 2e alinéa, 82 à 86;

b. Au détriment du porteur d'un connaissement original, les prescriptions de l'article 117.

Art. 163

Titre fina du code civil

Les dispositions du titre final du code civil suisse sont applicables aux matières régies par la présente loi.

Art. 164

Adaptation de l'ancien droit

a. Droit au pavillon

[1] Le droit au pavillon accordé en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 9 avril 1941 concernant la navigation maritime sous pavillon suisse s'éteint deux ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

[2] Un an au moins avant l'expiration du délai prévu au 1er alinéa, l'office suisse de la navigation maritime doit, de lui-même, indiquer aux propriétaires et aux armateurs des navires suisses les conditions nouvelles restant à remplir pour que l'enregistrement des navires subsiste au-delà dudit délai.

[3] Le Conseil fédéral peut, dans des cas spéciaux, prolonger le délai sur requête de l'office ou du propriétaire.

Art. 165

b. Contrats d'engagement des marins

Les contrats d'engagement existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi doivent être adaptés à ses dispositions dans le délai d'une année; passé ce délai, la présente loi s'applique à tous les contrats d'engagement.

Art. 166

c. Contrats pour l'utilisation du navire

[1] Les articles 102 à 117 s'appliquent immédiatement aux contrats de transport par mer existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

[2] Les autres contrats pour l'utilisation du navire existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi doivent être adaptés à ses dispositions dans le délai de six mois; passé ce délai, la présente loi s'applique à tous les contrats pour l'utilisation du navire.

Art. 167

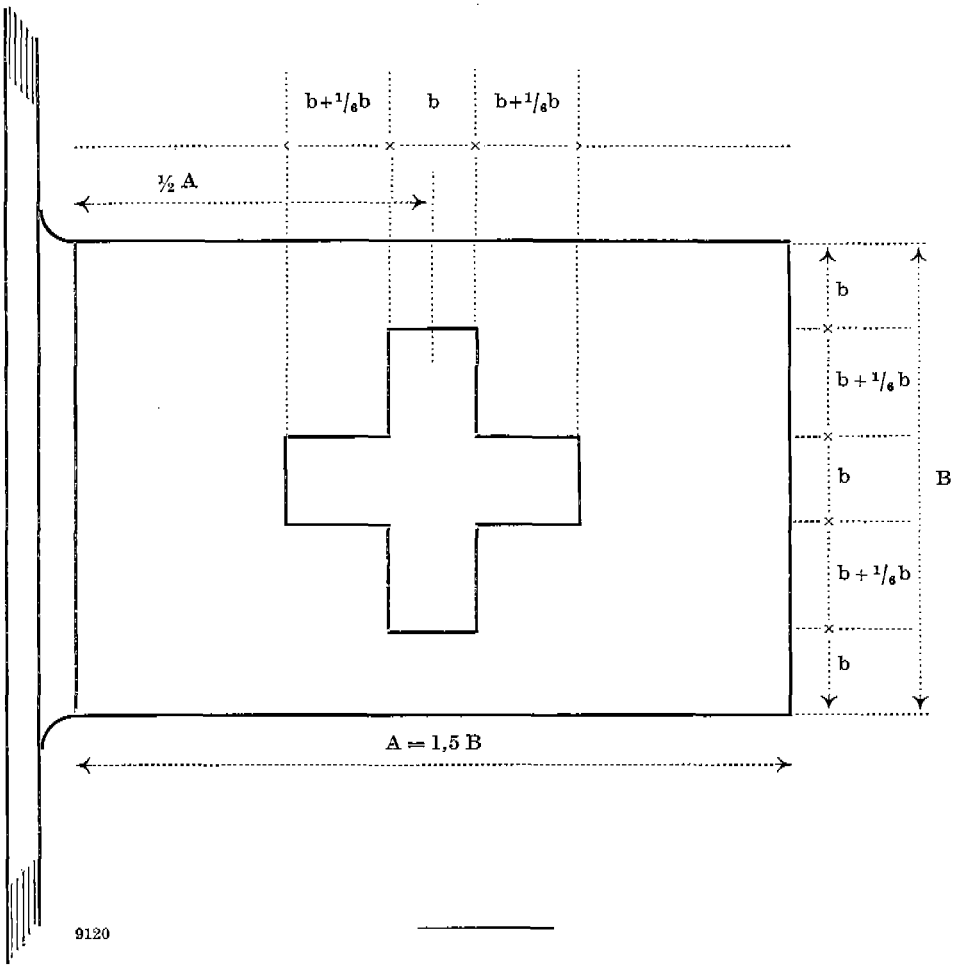
Entrée en vigueur de la loi

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

ANNEXE

(Article 3, 2e alinéa, de la loi fédérale du 23 septembre 1953
sur la navigation maritime sous pavillon suisse)

Le pavillon maritime suisse



9120

Ainsi arrêté par le Conseil national.

Berne, le 23 septembre 1953.

Le président, **Th. Holenstein**

Le secrétaire, **Ch. Oser**

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats.

Berne, le 23 septembre 1953.

Le président, **Schmuki**

Le secrétaire, **F. Weber**

Le Conseil fédéral arrête:

La loi fédérale ci-dessus sera publiée en vertu de l'article 89, 2e alinéa de la constitution fédérale et de l'article 3 de la loi du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux.

Berne, le 23 septembre 1953.

Par ordre du Conseil fédéral suisse:

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

9120

Date de la publication: 1er octobre 1953

Délai d'opposition: 30 décembre 1953

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

LOI FÉDÉRALE sur la navigation maritime sous pavillon suisse (Du 23 septembre 1953)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1953
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	39
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	01.10.1953
Seite Page Pagina	169-221
Ref. No	10 093 264

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.