

**Loi fédérale
modifiant la loi fédérale sur la navigation maritime
sous pavillon suisse**

(Du 14 décembre 1965)

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu le message du Conseil fédéral du 14 mai 1965¹⁾,

arrête:

I

La loi fédérale du 23 septembre 1953²⁾ sur la navigation maritime sous pavillon suisse est modifiée de la manière suivante:

Art. 2, 2^e al.

² Bâle est le port d'enregistrement unique des navires suisses.

Art. 20, 2^e al.

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, au moins, de toutes les actions et de l'ensemble du capital social doivent appartenir à des actionnaires suisses domiciliés en Suisse, et les trois quarts au moins de tous les associés, représentant au moins les trois quarts de la fortune de la société coopérative, doivent être domiciliés en Suisse.

Art. 24, 2^e al.

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 ou, pour les constructions nouvelles, du prix de revient effectif; il peut autoriser le propriétaire du

¹⁾ FF 1965, II, 1.

²⁾ RO 1956, 1395.

navire à émettre des obligations nominatives ou au porteur, si l'étendue et les conditions de l'emprunt garantissent suffisamment qu'il ne sera pas porté atteinte à l'influence suisse qui doit pouvoir s'exercer sur l'entreprise.

Art. 26, 1^{er} al.

¹ Dans les neuf mois qui suivent la clôture d'un exercice annuel, le propriétaire d'un navire suisse doit remettre 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.

Art. 34, lettre *d*, dernière phrase

Abrogée.

Art. 35

¹ 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.

VII. Associations,
fondations et
navigation
de plaisance

² Le Conseil fédéral peut édicter une ordonnance prévoyant l'enregistrement des yachts de plaisance dans un registre suisse et déterminer les conditions et les effets de cet enregistrement ainsi que le statut juridique résultant, pour les yachts de plaisance, de leur enregistrement.

Art. 37, 3^e al., dernière phrase

Les hypothèques au porteur ne sont admises que pour garantir un emprunt par obligations autorisé par l'office suisse de la navigation maritime.

Art. 48, 1^{er} al.

¹ L'armateur répond de tout dommage causé à un tiers par la faute d'un membre de l'équipage, d'un pilote ou de toute autre personne employée à bord du navire dans l'accomplissement de leur travail, à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute n'est imputable à ces auxiliaires. Envers les personnes qui peuvent, pour la même cause, faire valoir des prétentions fondées sur un contrat, il ne répond cependant pas au delà de celles-ci.

Art. 49

¹ Les dispositions des articles 1 à 6 de la convention internationale du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires s'appliquent à la limitation de la

Limitation
de la respon-
sabilité

responsabilité du propriétaire du navire et de l'armateur, ainsi que de celle du fréteur et du transporteur maritime résultant même d'un contrat pour l'utilisation du navire.

² La preuve d'une faute propre du propriétaire du navire, de l'armateur, du fréteur ou du transporteur incombe à celui qui s'en réclame pour exclure la limitation de la responsabilité.

Art. 50

Procédure

Le Conseil fédéral réglera la procédure et les délais nécessaires à l'application des dispositions sur la limitation de la responsabilité.

Art. 56, 1^{er} et 2^e al.

Attributions
d'état civil

¹ Le capitaine constate, dans le livre de bord, dans la forme authentique, les naissances et les décès survenus à bord du navire et remet un extrait de ce livre au prochain consulat de Suisse. Ce dernier est chargé de transmettre l'extrait à l'office suisse de la navigation maritime, à l'intention du service fédéral de l'état civil.

² Les naissances et décès survenus à bord d'un navire suisse doivent être inscrits, s'il s'agit de citoyens suisses, au registre des naissances et des décès du lieu d'origine et, s'il s'agit d'étrangers et que l'événement ne soit pas établi par un acte d'état civil à l'étranger, dans les registres du canton de Bâle-Ville.

Art. 73, 2^e et 3^e al.

² Le marin a droit, pour chaque heure de travail supplémentaire, à une indemnité correspondant à son salaire horaire calculé sur la base du salaire convenu, majoré d'un quart.

³ Le Conseil fédéral fixera les cas dans lesquels une indemnité forfaitaire pour le travail supplémentaire peut être prévue dans un contrat d'engagement.

Art. 75, 1^{er} al.

¹ Si, pour une cause quelconque, l'effectif de l'équipage d'un navire descend, au cours d'un voyage, au-dessous du nombre réglementaire ou usuel, les marins qui ont, de ce fait, un surcroît de travail ont droit au salaire ainsi épargné proportionnellement au travail supplémentaire accompli par chacun d'eux, pour autant que ce surcroît de travail n'ait pas déjà été compensé par une indemnité payée pour des heures supplémentaires.

Art. 87

Application
du code
des obligations
et prescription

¹ Sauf dispositions spéciales de la présente loi, le code fédéral des obligations s'applique aux contrats pour l'utilisation d'un navire.

² Toutes les actions dérivant de la location d'un navire, d'un contrat d'affrètement et de transport maritime se prescrivent, sous réserve des cas de dol et de faute grave, par une année, en cas de location ou d'affrètement, à partir de l'expiration du contrat, et, dans le contrat de transport, à partir du jour où la marchandise a été livrée au destinataire ou aurait dû lui être livrée.

Art. 90, 1^{er} al.

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

Art. 92, 4^e al.

⁴ Le contrat de location conclu pour une durée indéterminée peut être résilié en tout temps moyennant un congé donné quatre mois à l'avance. En cas d'aliénation du navire, les dispositions des articles 259, 2^e alinéa, et 260 du code fédéral des obligations s'appliquent par analogie à la location du navire.

Art. 94, 3^e al. (nouveau)

³ Le fréteur et l'affréteur peuvent stipuler l'annotation de l'affrètement au registre des navires suisses comme un bail à loyer. Cette annotation oblige tout acquéreur à laisser à l'affréteur la jouissance du navire en conformité du contrat d'affrètement.

Art. 95, 2^e al. et 3^e al. (nouveau)

² Le fréteur répond envers l'affréteur du dommage résultant de l'innavigabilité du navire, à moins qu'il ne prouve qu'il a exercé, avant le voyage et au début du voyage en mer, une diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité, notamment pour l'armer, l'équiper et l'approvisionner convenablement.

³ Si, dans les termes d'un affrètement, le fréteur s'est engagé à effectuer un transport de marchandises par mer, ses droits envers le chargeur et le destinataire et sa responsabilité pour les marchandises à transporter sont régis par les règles sur le contrat de transport maritime.

Art. 96, 2^e et 3^e al.

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 et l'établissement de connaissements; les actes accomplis par le capitaine en vertu de ces ordres engagent l'affréteur.

³ Si, dans ces conditions, le capitaine n'a pas traité avec des tiers expressément au nom de l'affrèteur, ou n'a pas établi un connaissance expressément au nom de celui-ci, l'armateur répond envers eux solidairement avec l'affrèteur; le recours de l'armateur contre l'affrèteur est réservé.

Art. 101

1. Généralités. Définition

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

² Les dispositions de la convention internationale du 25 août 1924 ¹⁾ pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance doivent être prises en considération lors de l'application et de l'interprétation des articles de ce chapitre.

Art. 102

Diligence du transporteur

¹ Le transporteur est tenu, avant le voyage, et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, pour l'armer, l'équiper et l'approvisionner convenablement, et pour approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes les autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

² Le transporteur procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à l'arrimage, au transport, à la garde, à la manutention et au déchargement des marchandises transportées, en tant que ces tâches ne relèvent pas du chargeur ou du destinataire.

Art. 103

Responsabilité du transporteur

¹ Le transporteur répond, depuis la prise en charge jusqu'à la délivrance de la cargaison, de la perte ou de la destruction ou de l'avarie totale ou partielle de la marchandise, ainsi que du retard à la livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage résulte d'une cause qui n'est pas imputable à une faute du capitaine, de l'équipage du navire, d'autres personnes au service du navire ou de toute autre personne dont il s'est servi dans l'exécution du transport.

² Le transporteur répond du dommage résultant de l'innavigabilité du navire, à moins qu'il ne prouve avoir exercé la diligence raisonnable prévue à l'article 102, 1^{er} alinéa.

¹⁾ RO 1954, 776.

³ Si des réclamations pour perte, destruction ou avarie ou retard sont dirigées contre le capitaine, l'équipage du navire ou toute autre personne au service du navire ou dont le transporteur s'est servi dans l'exécution du transport, ceux-ci peuvent, sous réserve des cas de dol ou de faute grave, invoquer les mêmes causes d'exclusion ou de limitation de la responsabilité que le transporteur lui-même.

Art. 104

¹ Le transporteur, si aucune faute propre ne lui est imputable, ne répond pas de la perte, de la destruction ou de l'avarie de la marchandise, ou du retard à la livraison, lorsqu'ils sont dus à des actes, négligences ou omissions du capitaine, du pilote ou d'autres personnes au service du navire dans la navigation ou l'administration du navire, ou ont été provoqués par un incendie à bord. Les mesures prises à titre principal dans l'intérêt de la cargaison ne sont pas considérées comme ayant trait à l'administration du navire.

Exclusion de la responsabilité du transporteur

² Le transporteur ne répond pas de la perte, de la destruction ou de l'avarie de la marchandise, ou du retard, s'il prouve qu'ils résultent de l'une des causes suivantes :

- a. Force majeure, cas fortuit, périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
- b. Faits de guerre, émeutes ou troubles civils;
- c. Actes de l'autorité, tels que saisie judiciaire, quarantaine ou autres restrictions;
- d. Grève, lock-out ou autre arrêt ou entrave apporté au travail;
- e. Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer, ou détournement raisonnable n'entraînant pas une infraction au contrat de transport;
- f. Actes ou omissions du chargeur, du destinataire ou du propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;
- g. Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;
- h. Insuffisance de l'emballage, ou insuffisance ou imperfection des marques;
- i. Vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable.

La responsabilité n'est pas exclue lorsqu'il est établi que le dommage est imputable à une faute du transporteur ou de ses auxiliaires.

Art. 105

¹ Quand, en cas de perte ou de destruction totale de la marchandise, une indemnité est mise à la charge du transporteur,

Étendue et limitation de la responsabilité

elle est calculée d'après la valeur usuelle de la marchandise de même nature et qualité au lieu et à l'époque du déchargement du navire. En cas de destruction partielle, d'avarie ou de retard, le transporteur ne doit payer que le montant de la dépréciation subie par la marchandise sans autres dommages-intérêts, et dans aucun cas une indemnité excédant celle qui est prévue pour le cas de perte totale.

² La responsabilité du transporteur ne peut en aucun cas dépasser la somme de 2 000 francs par colis ou unité de fret, à moins que le chargeur n'ait déclaré expressément avant l'embarquement la nature spéciale et la valeur supérieure de la marchandise, et que cette déclaration, sujette à la preuve contraire par le transporteur, n'ait été inscrite dans le connaissement.

³ 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
du chargeur

¹ Avant le chargement des marchandises à bord, le chargeur est tenu de fournir par écrit au transporteur les indications suivantes concernant les marchandises à transporter:

- a. La quantité, le nombre ou le poids des marchandises à transporter;
- b. Les marques nécessaires à l'identification des marchandises;
- c. La nature et la condition des marchandises.

² Le chargeur répond envers le transporteur de tout dommage résultant de l'inexactitude de ses indications concernant les marchandises, même si aucune faute ne peut lui être imputée, et, envers les autres intéressés à la cargaison, lorsqu'une faute lui est imputable.

³ Si le chargeur a fourni sciemment de fausses indications sur la nature ou la valeur des marchandises, le transporteur ne répond pas des dommages causés aux marchandises ou des autres préjudices dus à l'inexactitude des indications du chargeur.

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 ait eu connaissance de leur nature ou condition, le chargeur répond de tout dommage causé par ces marchandises ou objets. Le

capitaine peut en tout temps et en tout lieu faire décharger, détruire ou rendre inoffensifs ces marchandises ou objets, sans que le transporteur soit tenu à réparation.

² Lorsque de telles marchandises ou objets ont été chargés avec l'assentiment du transporteur ou du capitaine, en connaissance de leur nature et caractère dangereux, ils peuvent être déchargés, détruits ou rendus inoffensifs de la même manière, sans que le transporteur soit tenu à réparation, s'ils mettent en danger le navire, les personnes à bord ou le reste de la cargaison.

Art. 109, 2^e al., dernière phrase

Abrogée.

Art. 111

¹ Le transporteur et le destinataire ont chacun le droit de demander la constatation contradictoire de l'état et de la quantité de la marchandise lors de sa délivrance.

Constatation
des dommages

² L'acceptation de la marchandise sans réserves par le destinataire emporte présomption jusqu'à preuve du contraire que les marchandises ont été délivrées par le transporteur dans le même état et dans la même quantité qu'il les avait reçues.

³ Le destinataire doit formuler par écrit ses réserves en indiquant la nature générale du dommage, à moins que l'état et la quantité des marchandises délivrées n'aient déjà été constatés contradictoirement, au plus tard jusqu'à la délivrance s'il s'agit de pertes ou de dommages apparents, et, pour les dommages et pertes non apparents, dans un délai maximum de trois jours à partir de la livraison au destinataire; à défaut, les marchandises sont tenues pour acceptées sans réserve.

Art. 114

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

Forme et
contenu du
connaissement

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. La nature des marchandises embarquées ou reçues pour le transport, leur quantité, nombre ou poids et marques d'identification selon les indications écrites fournies par le chargeur avant le début de l'embarquement, ainsi que l'état et le conditionnement apparents des marchandises;
- 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 Le transporteur n'est pas tenu d'insérer dans le connaissement:

- a. Les marques d'identification qui ne sont pas imprimées ou apposées sur les marchandises elles-mêmes ou, le cas échéant, sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, ou ne sont pas apposées de toute autre façon et de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;
- b. La quantité, le nombre ou le poids des marchandises, lorsqu'il y a une raison sérieuse de soupçonner que les indications du chargeur sont inexactes, ou lorsqu'il n'a pas de moyens raisonnables de les vérifier.

⁴ 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 contre-signés par le chargeur.

Art. 115, 3^e al.

³ Le transporteur ne peut insérer dans le connaissement des réserves relatives à la description de la marchandise que s'il s'agit d'indications qu'il n'est pas obligé d'insérer dans le connaissement, ou lorsqu'on est en présence d'un cas réglé à l'article 114, 3^e alinéa.

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 toute ou partie de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente loi du fait de la perte, de la destruction 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 de marchandises effectuées en pontée et mentionnées en tant que telles

dans le connaissance, ainsi qu'en cas de responsabilité résultant de faits survenus antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement, des conventions contraires relatives à la responsabilité sont autorisées.

³ Si le transport a pour base un contrat d'affrètement, des conventions contraires sont également autorisées, même si elles se rapportent à la responsabilité du transporteur maritime, mais seulement en ce qui concerne les rapports entre le fréteur et l'affrèteur, et non pas à l'encontre d'un tiers destinataire faisant valoir ses droits au moyen d'un connaissance.

⁴ Les dispositions de cet article ne s'opposent pas à l'adoption de clauses applicables en cas d'avarie commune.

Art. 118

¹ La responsabilité du transporteur et de ses auxiliaires envers les passagers est régie par les dispositions des articles 1 et 3 à 13 de la convention internationale du 29 avril 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer.

² Le transporteur est tenu de délivrer à chaque passager embarquant à bord d'un navire suisse un titre de passage indiquant la date de l'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.

³ 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.

⁴ Le Conseil fédéral peut arrêter les autres conditions auxquelles le transport des passagers à bord des navires suisses est subordonné.

Art. 121, 1^{er} al.

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'abordage¹⁾. Doit être également considéré comme un abordage tout événement décrit à l'article 13 de la convention, et les dispositions de celle-ci seront applicables par analogie à la collision ou au heurt d'un navire contre d'autres objets mobiliers ou immobiliers et à leur endommagement.

¹⁾ RO 1954, 786.

Art. 122

Avarie
commune

¹ Il y a avarie commune lorsqu'une perte extraordinaire est subie ensuite d'un sacrifice consenti ou d'une dépense encourue intentionnellement et raisonnablement pour le salut du navire et de la cargaison à l'effet de préserver d'un péril les biens et intérêts engagés dans une aventure maritime commune. L'avarie commune est supportée en commun par le navire, le fret et les marchandises à bord.

² Les règles d'York et d'Anvers, dans la teneur adoptée à Copenhague en 1950 ¹⁾, régissent l'avarie commune.

Art. 126, 2^e et 3^e al.

² La responsabilité de cet armateur est régie par les articles 48 et 49, avec cette différence que, comme celle du propriétaire du navire, du fréteur et du transporteur, elle est limitée:

- a. Pour les dommages matériels causés par 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, et pour les dommages matériels causés par les remorqueurs ou les pousseurs, à un montant de deux cent cinquante francs par cheval-vapeur de puissance;
- b. Pour les dommages corporels, à un montant triple de celui qui est prévu pour les dommages matériels.

En cas de changement essentiel affectant la valeur du tonnage, le Conseil fédéral peut élever ou abaisser le montant de la responsabilité.

³ Lorsqu'un pousseur était, au moment où le dommage a été causé, accouplé solidement avec des barges en convoi poussé, le montant de la responsabilité se calcule en totalité d'après la puissance du pousseur et la portée en lourd des barges poussées.

Art. 127, 2^e et 3^e al.

² Les dispositions du titre V s'appliquent aux contrats pour l'utilisation d'un bateau de la navigation intérieure et au connaissement, à l'exception des articles 91, 1^{er} alinéa, 94, 3^e alinéa, 96, 1^{er} alinéa, 113, 1^{er} alinéa et 118, 2^e, 3^e et 4^e alinéas. Les cantons sont autorisés à établir des règles concernant les délais de chargement et de déchargement et les montants de surestaries pour les ports situés dans leur territoire.

¹⁾ RO 1956, 1448.

⁴ En outre, les articles 7 et 14, 3^e alinéa, sont applicables par analogie à la navigation intérieure.

Art. 137

¹ Le capitaine ou le marin d'un navire qui, en violation de son contrat d'engagement, ne se sera pas rendu à bord ou aura quitté le navire étant enrôlé, sera, si le départ du navire est de ce fait sérieusement retardé ou si des dépenses considérables sont encourues pour éviter le retard, puni de l'emprisonnement pour six mois au plus ou d'une amende de cinq mille francs au plus.

Description

² Lorsque plusieurs marins agiront de concert, la peine sera l'emprisonnement ou l'amende. Les instigateurs seront punis plus sévèrement.

³ L'infraction sera punie disciplinairement si elle est de peu de gravité.

Art. 140, 4^e al. (nouveau)

⁴ Les lésions corporelles simples ou les voies de fait commises par un marin sur la personne d'un supérieur seront poursuivies d'office.

Art. 143, 3^e al. (nouveau)

³ Celui qui aura battu le pavillon suisse ou un signe analogue sur mer pour couvrir la navigation d'un yacht de plaisance non enregistré dans un registre suisse,

celui qui aura battu un pavillon étranger ou un signe analogue étranger pour un yacht de plaisance enregistré en Suisse, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

Art. 144, 4^e al. (nouveau)

⁴ Celui qui aura contrevenu aux prescriptions du Conseil fédéral sur l'enregistrement des yachts de plaisance dans un registre suisse,

celui qui aura fait des déclarations inexactes ou dissimulé des faits essentiels en vue d'obtenir l'enregistrement d'un yacht de plaisance,

sera puni de l'emprisonnement ou d'une amende de vingt mille francs au plus. La peine sera une amende de cinq mille francs au plus si le délinquant a agi par négligence.

Art. 157, 2^e al.

² S'il s'agit, dans une procédure pénale, d'un délit pour lequel une répression disciplinaire est prévue dans les cas de peu de gravité, et si un tel cas est admis, ou si l'acte commis est considéré comme une simple faute de discipline, le tribunal, en acquittant le prévenu, ou l'autorité d'instruction, en rendant une

ordonnance de non-lieu, peut prononcer toutes les peines disciplinaires. Si le coupable n'est plus au service d'un navire suisse, une peine d'arrêts ordinaires de même durée peut être prononcée à la place des arrêts disciplinaires.

Art. 159, 2^e al.

² Cette prescription n'est pas sujette à interruption. Toutefois, si l'acte donne lieu à l'ouverture d'une procédure pénale, la prescription ne court qu'à partir de l'arrivée au prochain port, et elle est suspendue pendant toute la durée de la procédure.

Art. 161

Droit
de recours

¹ La peine disciplinaire prononcée par le capitaine devient exécutoire avec sa communication au coupable. Celui-ci peut former un recours par écrit contre la décision auprès de l'office suisse de la navigation maritime dans les dix jours qui suivent son arrivée au prochain port. Ce recours n'a pas d'effet suspensif.

² L'autorité de recours donne au capitaine l'occasion de s'expliquer. La décision de l'autorité de recours est communiquée par écrit, avec l'indication des motifs, au capitaine ainsi qu'au recourant.

³ 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.

Art. 162

Dispositions
impératives

¹ Ne peuvent être modifiées par convention les prescriptions des articles 68, 1^{er} alinéa, 76, 91, 1^{er} alinéa, 96, 1^{er} alinéa et 118, 2^e 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, 2^e alinéa, 82 à 86;
- b. Au détriment du porteur d'un connaissement original, les prescriptions de l'article 117.
- c. Au détriment d'un passager, les prescriptions impératives sur le transport de passagers par mer déclarées applicables selon l'article 118, 1^{er} alinéa.

II

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

Ainsi arrêté par le Conseil national.

Berne, le 14 décembre 1965.

Le président, **P. Graber**

Le secrétaire, **Ch. Oser**

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats.

Berne, le 14 décembre 1965.

Le président, **D. Auf der Maur**

Le secrétaire, **F. Weber**

Le Conseil fédéral arrête:

La loi fédérale ci-dessus sera publiée en vertu de l'article 89, 2^e 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 14 décembre 1965.

Par ordre du Conseil fédéral suisse:

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

16168

Date de la publication: 31 décembre 1965

Délai d'opposition: 31 mars 1966

Loi fédérale modifiant la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse (Du 14 décembre 1965)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1965
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.12.1965
Date	
Data	
Seite	698-711
Page	
Pagina	
Ref. No	10 097 945

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.