

# Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse

747.30

du 23 septembre 1953 (Etat le 1<sup>er</sup> juin 2017)

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu les art. 87 et 122 de la Constitution<sup>1,2</sup>  
vu le message du Conseil fédéral du 22 février 1952<sup>3</sup>,  
*arrête:*

## **Titre I De l'organisation et des autorités**

### **Chapitre I Principes généraux**

#### **Art. 1**

Droit suisse et  
droit des gens

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

#### **Art. 2**

Navires suisses

<sup>1</sup> Sont navires suisses les navires de mer enregistrés dans le registre des navires suisses.

<sup>2</sup> Bâle est le port d'enregistrement unique des navires suisses.<sup>4</sup>

#### **Art. 3**

Pavillon  
maritime suisse

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Le modèle figurant à l'annexe I est déterminant pour la forme, la couleur et les proportions.<sup>5</sup>

#### **Art. 4**

Application du  
droit suisse

<sup>1</sup> 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

RO 1956 1395; FF 1952 I 257

<sup>1</sup> RS 101

<sup>2</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 4 de l'annexe 3 à la L du 21 juin 2013 sur la protection des armoiries, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2017 (RO 2015 3679; FF 2009 7711).

<sup>3</sup> FF 1952 I 257

<sup>4</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>5</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 4 de l'annexe 3 à la L du 21 juin 2013 sur la protection des armoiries, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2017 (RO 2015 3679; FF 2009 7711).

riverein n'est pas déclarée impérative. En cas de naufrage d'un navire suisse, il est en vigueur dans la même mesure entre les survivants.

<sup>2</sup> Les infractions au sens du code pénal suisse<sup>6</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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. 4a<sup>7</sup>

Conclusion de conventions internationales par le Conseil fédéral

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut conclure des conventions internationales adoptées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale et portant sur:

- a. la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution;
- b. la sécurité des équipages;
- c. la prévention des avaries;
- d. les mesures de recherche et de sauvetage en cas de naufrage.

<sup>2</sup> Avant de conclure une convention internationale, il entend les milieux intéressés.

#### Art. 5

Ordonnances du Conseil fédéral

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral édicte les ordonnances nécessaires à l'application de la présente loi.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Lorsque les montants unitaires ou les unités de compte pour le calcul de la limitation de la responsabilité fixés dans les conventions inter-

<sup>6</sup> RS 311.0

<sup>7</sup> Introduit le ch. I de la LF du 22 mars 2013, en vigueur depuis le 20 août 2013 (RO 2013 2323; FF 2012 7979).

nationales se modifient, ou qu'interviennent des changements essentiels et durables des bases d'appréciation ou de calcul, le Conseil fédéral peut abaisser ou élever les montants unitaires (art. 49, 105, 118 et 126) ou les fixer en d'autres unités de compte et déterminer le procédé de conversion en monnaie nationale.<sup>8</sup>

### Art. 6

Mesures exceptionnelles

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut prendre toutes les mesures nécessaires 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.<sup>9</sup>

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>8</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>9</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 4 de l'annexe 2 à la L du 17 juin 2016 sur l'approvisionnement du pays, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2017 (RO 2017 3097; FF 2014 6859).

## Chapitre II De l'administration

### Art. 8

Surveillance

<sup>1</sup> La navigation maritime sous pavillon suisse est soumise à la haute surveillance du Conseil fédéral.

<sup>2</sup> La surveillance immédiate en appartient au Département fédéral des affaires étrangères<sup>10</sup>, lequel l'exerce par le moyen de l'Office suisse de la navigation maritime.

<sup>3</sup> L'Office suisse de la navigation maritime a pour tâche d'assurer et de contrôler, selon les instructions du Département fédéral des affaires étrangères, l'application des dispositions relatives à la navigation maritime sous pavillon suisse. Il fait rapport au Département fédéral des affaires étrangères.

### Art. 9

Office suisse de la navigation maritime

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> L'Office suisse de la navigation maritime peut déléguer à des sociétés de classification reconnues certaines tâches d'inspection, de contrôle ou de décision, notamment celles prévues dans la convention du travail maritime du 23 février 2006<sup>11,12</sup>.

### Art. 10

Office du registre des navires suisses

<sup>1</sup> 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.

<sup>10</sup> Nouvelle dénomination selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout le texte.

<sup>11</sup> RS 0.822.81; RO 2013 2511

<sup>12</sup> Introduit par l'art. 2 de l'AF du 1<sup>er</sup> oct. 2010, en vigueur depuis le 20 août 2013 (RO 2013 2507; FF 2009 8141).

<sup>2</sup> Sauf dispositions contraires de la présente loi ou des ordonnances qui en découlent, la législation fédérale sur le registre des bateaux s'applique par analogie à la tenue du registre des navires suisses.<sup>13</sup>

### Art. 11

Organisation des deux offices; responsabilité

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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<sup>14</sup>

Juridiction administrative

<sup>1</sup> Les dispositions générales de la procédure fédérale s'appliquent aux recours dirigés contre les décisions de l'Office suisse de la navigation maritime.

<sup>2</sup> ...<sup>15</sup>

### Art. 14

Juridiction civile

<sup>1</sup> 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.

<sup>13</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>14</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1976, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 1977 (RO 1977 1323; FF 1976 II 1153).

<sup>15</sup> Abrogé par le ch. 81 de l'annexe à la loi du 17 juin 2005 sur le TAF, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2007 (RO 2006 2197 1069; FF 2001 4000).

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

Jurisdiction pénale

<sup>1</sup> 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 pénal fédéral ou celle des tribunaux militaires. Le produit des amendes prononcées en vertu de la présente loi appartient au canton de Bâle-Ville.<sup>16</sup>

<sup>2</sup> Les contraventions prévues par la présente loi sont constatées par l'Office suisse de la navigation maritime.

<sup>3</sup> 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<sup>17</sup>

## Titre II Des navires suisses

### Chapitre I De l'enregistrement

### Art. 17

I. Conditions en général

<sup>1</sup> Ne sont enregistrés dans le registre des navires suisses que les navires qui sont affectés ou destinés au transport professionnel de personnes ou de marchandises ou à une autre activité professionnelle en mer, et 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.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 17 de l'annexe à la LF du 4 oct. 2002 sur le TPF, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 2004 (RO 2003 2133; FF 2001 4000).

<sup>17</sup> Abrogé par le ch. II 24 de l'annexe 1 au CPC du 19 déc. 2008, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2011 (RO 2010 1739; FF 2006 6841).

<sup>18</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>2</sup> 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*.<sup>19</sup>

### 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<sup>20</sup>

III. Entreprises privées  
1. Droit à enregistrement

Les entreprises individuelles, les sociétés commerciales et les sociétés coopératives (entreprises) inscrites en Suisse dans le registre du commerce et dont le siège et le centre réel de leurs activités se trouvent en Suisse peuvent faire enregistrer à leur nom leurs navires dans le registre des navires suisses pour autant qu'elles répondent aux conditions prévues aux art. 20 à 24.

### Art. 20<sup>21</sup>

2. Nationalité et domicile

Tant que le droit international n'en dispose pas autrement, le Conseil fédéral détermine les conditions en matière de nationalité et de domicile auxquelles doivent satisfaire les personnes physiques, les propriétaires d'une entreprise individuelle, les associés, les commanditaires, les actionnaires, les associés d'une société coopérative ou d'autres bénéficiaires de parts, ainsi que tous les gérants d'une société en nom collectif, en commandite ou à responsabilité limitée.

### Art. 21<sup>22</sup>

3. Organes d'administration et de contrôle

Tant que le droit international n'en dispose pas autrement, le Conseil fédéral détermine les conditions en matière de nationalité et de domicile auxquelles doivent satisfaire les organes d'administration et de direction d'une société anonyme, d'une société en commandite par actions, d'une société à responsabilité limitée ou d'une société coopérative, ainsi que les personnes chargées du contrôle de ces sociétés.

<sup>19</sup> Anciennement al. 3. L'ancien al. 2 a été abrogé par le ch. I de la LF du 17 déc. 1976, avec effet au 1<sup>er</sup> août 1977 (RO 1977 1323; FF 1976 II 1153).

<sup>20</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>21</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>22</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

**Art. 22**

4. Actions et parts sociales

<sup>1</sup> Les actions sont nominatives; la société peut, sous réserve des dispositions du code des obligations<sup>23</sup>, refuser l'approbation du transfert d'actions nominatives, notamment lorsque l'acquéreur ne remplit pas les conditions prévues par la présente loi ou par les ordonnances qui en découlent.<sup>24</sup>

<sup>2</sup> La qualité d'associé d'une société coopérative ne se transmet ni par héritage ni par cession de parts sociales.

<sup>3</sup> 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<sup>25</sup>**

5. Sociétés et créanciers intéressés

Le Conseil fédéral détermine, au sens des art. 20 et 21, les conditions auxquelles doivent satisfaire les sociétés commerciales ou les personnes morales jouant un rôle dans des entreprises suisses propriétaires de navires:

- a. à titre d'associé, de commanditaire, d'actionnaire, d'associé d'une société coopérative ou d'autre bénéficiaire de parts;
- b. à titre de créancier de capitaux investis d'origine suisse ou d'usufruitier, ou en vertu d'autres droits particuliers;
- c. à titre d'organe de contrôle.

**Art. 24<sup>26</sup>**

6. Moyens financiers

<sup>1</sup> Tant que le droit international n'en dispose pas autrement, le Conseil fédéral édicte des prescriptions relatives aux fonds propres requis du propriétaire, ainsi qu'à l'origine des capitaux empruntés qu'il a investis dans son navire.

<sup>2</sup> Le propriétaire doit disposer de fonds propres représentant au moins 20 % de la valeur comptable des navires enregistrés à son nom; pour chaque navire dont l'enregistrement est requis, le prix d'achat est considéré comme première valeur comptable.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral détermine jusqu'à quel degré et pour quelle durée les fonds propres, à la suite de pertes, peuvent rester en-dessous de la limite fixée à l'al. 2.

<sup>23</sup> RS 220

<sup>24</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>25</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>26</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).



**Art. 25<sup>27</sup>**

7. Déclaration d'état conforme

L'Office suisse de la navigation maritime délivre une déclaration d'état conforme lorsque les conditions prévues aux art. 18 à 24 sont remplies.

**Art. 26**

8. Contrôle

<sup>1</sup> 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.<sup>28</sup>

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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 30 jours, courant de plein droit dès le défaut de conformité, pour rétablir celle-ci.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 l'approvisionnement 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.

<sup>27</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>28</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

**Art. 28**

10. Protection  
des intéressés  
a. Copropriété et  
propriété  
commune

<sup>1</sup> 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 20 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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 lesdites conditions.

<sup>2</sup> Les enchères sont ordonnées par le juge, en procédure accélérée, sur demande de la société, à l'expiration d'un délai de 20 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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

a. En général<sup>29</sup>

<sup>1</sup> Le navire n'est admis à la navigation que par l'Office suisse de la navigation maritime.

<sup>2</sup> Ne peuvent être admis à la navigation que les bâtiments de mer aptes à la navigation, ayant une jauge brute d'au moins 300 tonneaux et classés par l'une des sociétés de classification reconnues par l'Office suisse de la navigation maritime.<sup>30</sup>

<sup>2bis</sup> Exceptionnellement, l'Office suisse de la navigation maritime peut admettre à la navigation des navires ayant une jauge brute de moins de 300 tonneaux, pour autant que l'enregistrement soit justifié par un intérêt suisse particulier.<sup>31</sup>

<sup>3</sup> 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.<sup>32</sup>

**Art. 30a<sup>33</sup>**

b. Bateau de la navigation intérieure en mer

L'Office suisse de la navigation maritime peut fixer les conditions de sécurité appropriées et établir les documents nécessaires pour des parcours maritimes isolés de bateaux de la navigation intérieure inscrits dans le registre suisse des bateaux qui, en relation avec un transport professionnel de marchandises sur des eaux intérieures, effectuent aussi une navigation en mer. Sont réservés les règlements des Etats côtiers dans les eaux desquels naviguent les bateaux.

**Art. 31**

2. Réparations et aménagements

<sup>1</sup> Une fois enregistré, le navire suisse doit constamment répondre aux conditions auxquelles est subordonnée son admission à la navigation.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Si les réparations ou les aménagements nécessaires ne sont pas exécutés par le propriétaire dans ce délai, ou s'ils se révèlent insuffisants,

<sup>29</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>30</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>31</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>32</sup> Anciennement al. 4. L'ancien al. 3 a été abrogé par le ch. I de la LF du 17 déc. 1976, avec effet au 1<sup>er</sup> août 1977 (RO 1977 1323; FF 1976 II 1153).

<sup>33</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

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

<sup>1</sup> Tout navire suisse porte un nom, inscrit de la manière usuelle en poupe et de chaque côté de la proue.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> L'enregistrement du navire dans le registre des navires suisses se fait sur requête du propriétaire.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral détermine les données à indiquer dans la requête, ainsi que les pièces justificatives à joindre à la requête.<sup>34</sup>

<sup>3</sup> 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<sup>35</sup>

2. ...

### Art. 35<sup>36</sup>

VII. Navigation  
non profession-  
nelle

<sup>1</sup> Exceptionnellement, le Département fédéral des affaires étrangères peut autoriser l'enregistrement dans le registre des navires suisses d'un bâtiment appartenant à une personne physique, une société commerciale ou une personne morale qui répond aux exigences légales selon les art. 20 et 21 et qui exploite un navire à des fins philanthropiques, humanitaires, scientifiques, culturelles ou à d'autres fins analogues. Il fixe les conditions de cas en cas.<sup>37</sup>

<sup>34</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>35</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, avec effet au 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 153).

<sup>36</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>37</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>2</sup> 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; il peut en outre autoriser l'Office suisse de la navigation maritime à réglementer l'octroi d'un certificat suisse de capacité pour les conducteurs de bateau.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut prévoir dans une ordonnance que dans des circonstances spéciales, une attestation de pavillon pourra être délivrée pour des bateaux qui ne peuvent pas être immatriculés dans le registre suisse des yachts.

### Art. 36

VIII. Radiation  
volontaire

<sup>1</sup> 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 l'approvisionnement économique du pays l'exige.

<sup>2</sup> Si l'autorisation est refusée, la Confédération, à la demande du propriétaire, reprend le navire à sa valeur marchande, à moins que le Conseil fédéral n'en ait ordonné la vente par voie d'enchères publiques selon les modalités prévues à l'art. 27, al. 3. Le propriétaire peut présenter la demande de reprise en même temps que celle de la radiation ou, ultérieurement, dans les 30 jours à compter du refus de la radiation. La reprise du navire par la Confédération ou, à défaut, l'ordre de le vendre aux enchères, doivent intervenir dans les 30 jours à compter de la réception de la demande, mais au plus tôt à compter du refus de l'autorisation.<sup>38</sup>

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>38</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>3</sup> Une hypothèque ne peut être inscrite dans le registre des navires suisses que si l'Office suisse de la navigation maritime atteste que les dispositions de l'art. 24, al. 1, concernant l'origine des capitaux empruntés sont respectées.<sup>39</sup>

<sup>4</sup> 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 art. 18 à 23. La procédure de régularisation est applicable par analogie.

### Art. 38

Privilèges et hypothèques

<sup>1</sup> Les privilèges énumérés dans la convention internationale du 10 avril 1926<sup>40</sup> 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 art. 1 à 13 de ladite convention régissent la naissance, le contenu, la portée et les effets de ces hypothèques légales.

<sup>2</sup> 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 art. 9 et 10 de la convention.

### Art. 39

Purge hypothécaire

<sup>1</sup> Lorsque le navire est vendu de gré à gré, l'Office 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> La radiation du navire dans le registre n'affecte que sa nationalité.

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

<sup>39</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>40</sup> RS 0.747.322.2

## Chapitre III De la lettre de mer

### Art. 41

Nature, portée,  
contenu

<sup>1</sup> Tout navire suisse doit être muni à bord de sa lettre de mer.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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

<sup>1</sup> La lettre de mer est établie par l'Office suisse de la navigation maritime; elle ne peut être confiée qu'à un armateur suisse.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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*.

<sup>4</sup> 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 art. 27, 31, 46 et 91, al. 1. Sont réservées les mesures prises par le Conseil fédéral en vertu de l'art. 6 et les décisions des autorités compétentes en matière de poursuite pour dettes et faillite.

**Titre III De l'exercice de la navigation****Chapitre I De l'armateur****Art. 45**Définition de  
l'armateur

<sup>1</sup> L'armateur est le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs en vertu de la convention du travail maritime du 23 février 2006<sup>41</sup>, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.<sup>42</sup>

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> Même s'il n'est pas propriétaire du navire, l'armateur d'un bâtiment suisse doit remplir aussi bien les conditions auxquelles le propriétaire est soumis en vertu des art. 18 à 23 que celles du Conseil fédéral relatives à l'origine des capitaux investis dans l'entreprise. Il doit observer également, en ce qui concerne l'équipage, les prescriptions de nationalité.<sup>43</sup>

<sup>2</sup> 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'art. 45, al. 2. Le capitaine reste constamment soumis à l'armateur suisse pour tout ce qui a trait à la possession et à la conduite du navire.

<sup>41</sup> RS 0.822.81; RO 2013 2511

<sup>42</sup> Nouvelle teneur selon l'art. 2 de l'AF du 1<sup>er</sup> oct. 2010, en vigueur depuis le 20 août 2013 (RO 2013 2507; FF 2009 8141).

<sup>43</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).



<sup>3</sup> Lorsque ces conditions ne sont pas remplies, l'Office suisse de la navigation maritime fixe à l'armateur un délai d'au moins 30 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Si l'armateur d'un navire suisse n'observe pas ces prescriptions, l'art. 31 est applicable par analogie.

#### Art. 48

Responsabilité de l'armateur

<sup>1</sup> 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.<sup>44</sup>

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> L'armateur d'un pétrolier répond des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures selon les art. 1 à 11 de la convention internationale du 29 novembre 1969<sup>45</sup> sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et, après leur entrée en vigueur, selon les Protocoles y relatifs des 19 novembre 1976<sup>46</sup> et 27 novembre 1992<sup>47, 48</sup>.

<sup>44</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>45</sup> RS 0.814.291

<sup>46</sup> RS 0.814.291.1

<sup>47</sup> RS 0.814.291.2

<sup>48</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 20 mars 1987 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 22 mars 1996, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 1997 (RO 1997 2184; FF 1995 IV 233).

**Art. 49<sup>49</sup>**

Limitation de la responsabilité

<sup>1</sup> Les art. 1 à 13 de la convention du 19 novembre 1976<sup>50</sup> sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes s'appliquent à la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire et de l'armateur, ainsi qu'à celle du fréteur et du transporteur maritime résultant même d'un contrat pour l'utilisation du navire.<sup>51</sup>

<sup>1bis</sup> En cas de dommage dû à la pollution par les hydrocarbures, la limitation de la responsabilité est régie par la Convention internationale du 29 novembre 1969<sup>52</sup> sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et, après leur entrée en vigueur, par les Protocoles des 19 novembre 1976<sup>53</sup> et 27 novembre 1992<sup>54</sup> qui s'y rapportent.<sup>55</sup>

<sup>2</sup> 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<sup>56</sup>**

Procédure

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

**Chapitre II Du capitaine****Art. 51**

Exercice du commandement

<sup>1</sup> Le commandement du navire appartient et incombe de plein droit au capitaine désigné par l'armateur.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Lorsque le capitaine quitte le navire ou se trouve empêché de remplir ses fonctions, le commandement du navire appartient et incombe de

<sup>49</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>50</sup> RS 0.747.331.53

<sup>51</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>52</sup> RS 0.814.291

<sup>53</sup> RS 0.814.291.1

<sup>54</sup> RS 0.814.291.2

<sup>55</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 20 mars 1987 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 22 mars 1996, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 1997 (RO 1997 2184; FF 1995 IV 233).

<sup>56</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

plein droit au membre du personnel de pont le plus ancien dans le grade le plus élevé.

<sup>4</sup> 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

<sup>1</sup> Le capitaine répond seul de la conduite du navire.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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 usages maritimes.

<sup>2</sup> 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 engage-  
ment de  
l'équipage

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.<sup>57</sup>

### Art. 56

Tâches de droit civil<sup>58</sup>

<sup>1</sup> 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.<sup>59</sup>

<sup>2</sup> 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.<sup>60</sup>

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> Si un délit a été commis à bord, le capitaine a les attributions de la police dans le cadre des poursuites pénales et mène les investigations jusqu'à l'arrivée de l'autorité compétente.<sup>61</sup>

<sup>2</sup> A cet effet, il entreprend les actes d'enquêtes qui ne souffrent aucun retard, et en particulier met en sûreté les traces et les moyens de preuves, détermine et interroge les lésés et les suspects et, au besoin,

<sup>57</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>58</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>59</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>60</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>61</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 24 de l'annexe 1 au CPP du 5 oct. 2007, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2011 (RO 2010 1881; FF 2006 1057).

arrête provisoirement les suspects. L'art. 306 du code de procédure pénale du 5 octobre 2007<sup>62</sup> est applicable par analogie.<sup>63</sup>

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral peut toutefois prescrire des règles spéciales pour cette procédure.

### Art. 58

Papiers de bord

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Jusqu'à ce départ, le capitaine doit tenir à la disposition du consulat les papiers de bord.

<sup>3</sup> Le consulat est autorisé, sur requête du capitaine ou des organisations d'employeurs et d'employés concernées, à demander l'entraide judiciaire, au nom de la Confédération, à l'autorité étrangère compétente.<sup>64</sup>

<sup>62</sup> RS 312.0

<sup>63</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 24 de l'annexe 1 au CPP du 5 oct. 2007, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2011 (RO 2010 1881; FF 2006 1057).

<sup>64</sup> Nouvelle teneur selon l'art. 2 de l'AF du 1<sup>er</sup> oct. 2010, en vigueur depuis le 20 août 2013 (RO 2013 2507; FF 2009 8141).

## Titre IV De l'équipage

### Chapitre I Dispositions générales

#### Art. 60

Composition

<sup>1</sup> Sont membres de l'équipage le capitaine et les marins qui ont un emploi à bord et qui sont inscrits sur le rôle d'équipage.<sup>65</sup>

<sup>2</sup> Sont officiers les marins qui possèdent le certificat de capacité pour cette fonction et qui ont été engagés à ce titre.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions concernant le nombre minimal de capitaines et de marins de nationalité suisse à bord des navires suisses.<sup>66</sup>

<sup>2</sup> La Confédération encourage la formation professionnelle de capitaines et de marins de nationalité suisse. Le Conseil fédéral prend les mesures nécessaires.<sup>67</sup>

#### Art. 62

Exigences professionnelles

<sup>1</sup> Peuvent être engagés comme membres de l'équipage d'un navire suisse, sous réserve de l'art. 61, al. 1, 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>65</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>66</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>67</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 17 de l'annexe à la loi du 5 oct. 1990 sur les subventions, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 1991 (RO 1991 857; FF 1987 I 369).

**Art. 63**<sup>68</sup>Droit de travail  
et des assurances  
sociales

<sup>1</sup> A bord des navires suisses, la législation suisse sur le travail et les assurances sociales s'applique à l'équipage, à moins que des exceptions ou dérogations ne soient prévues par la loi, par des conventions internationales ou par une ordonnance du Conseil fédéral.

<sup>2</sup> 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, des dispositions relatives aux éléments suivants:

- a. conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire;
- b. conditions d'emploi;
- c. logement, lieux de loisirs, alimentation et service de table;
- d. protection de la santé, soins médicaux, bien-être et sécurité sociale;
- e. respect et mise en application des dispositions de la convention du travail maritime du 23 février 2006<sup>69,70</sup>

**Art. 64**

Rôle d'équipage

<sup>1</sup> Le capitaine tient le rôle d'équipage dans les formes prescrites par l'Office suisse de la navigation maritime.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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

<sup>1</sup> L'enrôlement a lieu par-devant le consul de Suisse, hors la présence des agents de placement et si possible à bord du navire.

<sup>68</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>69</sup> RS 0.822.81; RO 2013 2511

<sup>70</sup> Nouvelle teneur selon l'art. 2 de l'AF du 1<sup>er</sup> oct. 2010, en vigueur depuis le 20 août 2013 (RO 2013 2507; FF 2009 8141).

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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**<sup>71</sup>

Livret de marin  
suisse

<sup>1</sup> Tout membre de l'équipage d'un navire suisse, qui est ressortissant suisse, reçoit de l'Office suisse de la navigation maritime un livret de marin établi à son nom. Ce livret peut aussi être remis à un membre suisse de l'équipage d'un navire étranger. Un tel livret ou un document analogue peut aussi être délivré à des citoyens suisses qui doivent produire un tel document pour pouvoir exercer d'autres activités en mer.

<sup>2</sup> Au moment du dérôlement, le capitaine inscrit dans ce livret la nature et la durée de l'engagement à bord de son navire.

#### **Art. 67**

Conditions du  
service à bord

<sup>1</sup> Le service à bord des navires suisses n'emporte pas par lui seul transfert de domicile.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>71</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).



## Chapitre II Du contrat d'engagement

### Art. 68

Application du droit suisse

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

<sup>2</sup> 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 des obligations<sup>72</sup>. L'art. 333a du code des obligations concernant la consultation de la représentation des travailleurs en cas de transfert des rapports de travail, les art. 335d à 335g concernant le licenciement collectif ainsi que l'art. 336, al. 3, ne sont toutefois pas applicables.<sup>73</sup>

### Art. 69

Conclusion du contrat

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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;

<sup>72</sup> RS 220

<sup>73</sup> Phrase introduite par le ch. II de la LF du 17 déc. 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 1994 (RO 1994 804; FF 1993 I 757).

- 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;
- j.<sup>74</sup> Le nom et l'adresse de l'armateur;
- k.<sup>75</sup> Le droit du marin à un rapatriement;
- l.<sup>76</sup> Le cas échéant, un renvoi à la convention collective de travail.

### Art. 71

Devoirs de l'équipage

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

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

<sup>74</sup> Introduite par l'art. 2 de l'AF du 1<sup>er</sup> oct. 2010, en vigueur depuis le 20 août 2013 (RO 2013 2507; FF 2009 8141).

<sup>75</sup> Introduite par l'art. 2 de l'AF du 1<sup>er</sup> oct. 2010, en vigueur depuis le 20 août 2013 (RO 2013 2507; FF 2009 8141).

<sup>76</sup> Introduite par l'art. 2 de l'AF du 1<sup>er</sup> oct. 2010, en vigueur depuis le 20 août 2013 (RO 2013 2507; FF 2009 8141).

**Art. 73**Rémunération et  
salaire

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.<sup>77</sup>

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral fixera les cas dans lesquels une indemnité forfaitaire pour le travail supplémentaire peut être prévue dans un contrat d'engagement.<sup>78</sup>

**Art. 74**Echéance et  
suspension du  
salaire

<sup>1</sup> Le droit au salaire prend naissance au plus tard le jour de l'inscription sur le rôle d'équipage.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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

<sup>1</sup> 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.<sup>79</sup>

<sup>2</sup> 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

<sup>77</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>78</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>79</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

principe, proportionnellement aux salaires, compte tenu, toutefois, des mérites particuliers des divers membres de l'équipage.

### Art. 76

Paiements aux marins

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Aucun paiement ne peut être fait aux marins dans les auberges et les tavernes.

### Art. 76<sup>a</sup><sup>80</sup>

Transfert des rapports de travail

<sup>1</sup> Si l'employeur transfère l'entreprise à un tiers qui s'engage à reprendre les rapports de travail, ceux-ci passent à l'acquéreur avec tous les droits et obligations qui en découlent, au jour du transfert de l'entreprise, à moins que le travailleur ne s'y oppose.

<sup>2</sup> En cas d'opposition, les rapports de travail prennent fin à l'expiration du délai de congé légal; jusque-là, l'acquéreur et le travailleur sont tenus d'exécuter le contrat.

<sup>3</sup> L'ancien employeur et l'acquéreur répondent solidairement des créances du travailleur échues dès avant le transfert jusqu'au moment où les rapports de travail pourraient normalement prendre fin ou ont pris fin par suite de l'opposition du travailleur.

<sup>4</sup> Au surplus, l'employeur ne peut pas transférer à un tiers les droits découlant des rapports de travail, à moins que le contraire n'ait été convenu ou ne résulte des circonstances.

### Art. 77

Expiration du contrat

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Le contrat d'engagement de durée indéterminée peut être résilié en tout temps de part et d'autre moyennant un congé donné par écrit sept jours à l'avance, le contrat étant prorogé jusqu'à l'arrivée du navire au prochain port si ce délai expire au cours d'un voyage. Il peut prévoir un délai de congé plus long. Le délai de congé doit être le même pour les deux parties.<sup>81</sup>

<sup>80</sup> Introduit par le ch. II de la LF du 17 déc. 1993, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 1994 (RO 1994 804; FF 1993 I 757).

<sup>81</sup> Nouvelle teneur selon l'art. 2 de l'AF du 1<sup>er</sup> oct. 2010, en vigueur depuis le 20 août 2013 (RO 2013 2507; FF 2009 8141).

<sup>3</sup> Les parties peuvent, en tout temps et sans délai, résilier le contrat pour de justes motifs. Outre les justes motifs admis par le code des obligations<sup>82</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> L'Office suisse de la navigation maritime tient ces salaires à la disposition des ayants droit.

**Art. 80**

Certificats de service

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> En outre, le marin a le droit de se faire délivrer un certificat portant appréciation de ses services et de sa conduite.

**Art. 81<sup>83</sup>****Chapitre III De la sécurité sociale****Art. 82**

Droit au rapatriement

<sup>1</sup> 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 pour des raisons injustifiées ou si celui-ci a été résilié pour de justes motifs à l'encontre du marin.<sup>84</sup>

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>83</sup> Abrogé par le ch. III 4 de l'annexe à la L. du 26 sept. 2014 sur les Suisses de l'étranger, avec effet au 1<sup>er</sup> nov. 2015 (RO 2015 3857; FF 2014 1851 2541).

<sup>84</sup> Nouvelle teneur selon l'art. 2 de l'AF du 1<sup>er</sup> oct. 2010, en vigueur depuis le 20 août 2013 (RO 2013 2507; FF 2009 8141).

**Art. 84**

Assurance en cas  
d'accidents  
professionnels et  
de maladie

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

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

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

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

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

## Titre V Des contrats d'utilisation du navire

### Chapitre I Dispositions générales

#### Art. 87<sup>85</sup>

Application du CO et prescription

<sup>1</sup> Sauf dispositions spéciales de la présente loi, le code des obligations<sup>86</sup> s'applique aux contrats pour l'utilisation d'un navire.

<sup>2</sup> Toutes les actions dérivant de la location d'un navire, d'un contrat d'affrètement et d'un contrat de transport maritime se prescrivent par un an; en cas de contrat de location ou d'affrètement, à partir de l'expiration du contrat et, en cas de contrat de transport, à partir du jour où la marchandise a été livrée au destinataire ou aurait dû lui être livrée.<sup>87</sup>

#### Art. 88

Impossibilité de l'exécution  
a. Impossibilité définitive

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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, jusque 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

<sup>1</sup> 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 grevent la marchandise, même si la résiliation émane du transporteur.

<sup>85</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>86</sup> RS 220

<sup>87</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).



<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.<sup>88</sup>

<sup>2</sup> La validité du contrat est subordonnée à l'observation de la forme écrite.

### Art. 91

Location et  
sous-location

<sup>1</sup> 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'art. 46.

<sup>2</sup> La sous-location doit avoir été prévue par le contrat de location.

<sup>3</sup> La location et la sous-location du navire sont soumises aux dispositions générales du code des obligations<sup>89</sup> en matière de droit de bail à loyer, dans la mesure où ces dispositions sont compatibles avec les particularités de la navigation maritime.<sup>90</sup>

### Art. 92

Droits et  
obligations des  
parties

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Le loyer court du jour où le navire a été remis au locataire jusqu'au jour où celui-ci l'a restitué.

<sup>88</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>89</sup> RS 220

<sup>90</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>4</sup> Le contrat de location conclu pour une durée indéterminée peut être résilié en tout temps moyennant un délai de résiliation de quatre mois.<sup>91</sup>

<sup>5</sup> La location d'un navire peut faire l'objet d'une annotation au registre des navires suisses selon l'art. 261*b* du code des obligations<sup>92,93</sup>

#### Art. 93<sup>94</sup>

Mention

Aussi longtemps que la location du navire n'a pas fait l'objet d'une mention 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 III De l'affrètement

#### Art. 94

Définition

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Fréteur et affréteur peuvent exiger chacun un contrat écrit (charte-partie).

<sup>3</sup> 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.<sup>95</sup>

#### Art. 95

Responsabilité du fréteur

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>91</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>92</sup> RS 220

<sup>93</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>94</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>95</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

mettre le navire en bon état de navigabilité, notamment pour l'armer, l'équiper et l'approvisionner convenablement.<sup>96</sup>

<sup>3</sup> 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.<sup>97</sup>

### Art. 96

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

<sup>1</sup> Le capitaine demeure entièrement aux ordres de l'armateur pour tout ce qui touche à la conduite du navire.

<sup>2</sup> 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 connaissances; les actes accomplis par le capitaine en vertu de ces ordres engagent l'affréteur.<sup>98</sup>

<sup>3</sup> Si, dans ces conditions, le capitaine n'a pas traité avec des tiers expressément au nom de l'affréteur, ou n'a pas établi un connaissance expressément au nom de celui-ci, l'armateur répond envers eux solidairement avec l'affréteur; le recours de l'armateur contre l'affréteur est réservé.<sup>99</sup>

<sup>4</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> L'affréteur ne doit aucune rémunération pour les périodes dépassant 24 heures consécutives que l'armateur consacre à maintenir le navire en bon état de navigabilité ainsi qu'à le pourvoir de son équipage.

<sup>3</sup> Les indemnités dues aux marins pour travaux supplémentaires sont à la charge de l'affréteur.

<sup>96</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>97</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>98</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>99</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

Résiliation du contrat	<b>Art. 98</b>
	<p><sup>1</sup> 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.</p> <p><sup>2</sup> 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.</p>
Fin du contrat	<b>Art. 99</b>
	<p><sup>1</sup> A l'expiration de l'affrètement au temps, le navire doit se trouver au port de départ du premier voyage.</p>
	<p><sup>2</sup> 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 <i>pro rata temporis</i>.</p>
	<p><sup>3</sup> Le fréteur peut refuser d'entreprendre un voyage qui, dans des conditions normales, dépasserait sensiblement la durée prévue par une charte-partie au temps.</p>
Obligations de l'affréteur	<p><sup>4</sup> 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.</p>
	<b>Art. 100</b>
	<p><sup>1</sup> 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.</p>
<p><sup>2</sup> Le choix de la route à suivre entre le port de départ et le port de destination appartient au fréteur.</p>	
<p><sup>3</sup> Le chargement et le déchargement de la marchandise incombent à l'affréteur.</p>	

## Chapitre IV Du contrat de transport maritime

### Art. 101<sup>100</sup>

I. Généralités.  
Définition

<sup>1</sup> Dans le contrat de transport maritime, le transporteur s'oblige à effectuer, contre paiement du fret, le transport de marchandises par mer stipulé par le chargeur.

<sup>2</sup> La convention internationale du 25 août 1924<sup>101</sup> pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance ainsi que ses protocoles<sup>102</sup> doivent être pris en considération lors de l'application et de l'interprétation des articles de ce chapitre.<sup>103</sup>

### Art. 102<sup>104</sup>

Diligence du  
transporteur

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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<sup>105</sup>

Responsabilité  
du transporteur

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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'art. 102, al. 1.

<sup>100</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>101</sup> RS 0.747.354.11

<sup>102</sup> RS 0.747.354.111/.112

<sup>103</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>104</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>105</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>3</sup> 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 pour l'exécution du transport, ceux-ci peuvent, quelle que soit la base légale sur laquelle la réclamation se fonde, invoquer les mêmes causes d'exclusion ou de limitation de la responsabilité que le transporteur lui-même. L'art. 105a est réservé.<sup>106</sup>

**Art. 104**<sup>107</sup>

Exclusion de la responsabilité du transporteur

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>106</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>107</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

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<sup>108</sup>

Etendue et limitation de la responsabilité

<sup>1</sup> En cas de perte ou de destruction totale de la marchandise, le transporteur ne doit payer qu'une indemnité correspondant à la valeur de la marchandise au lieu et au jour où elle est déchargée ou aurait dû être déchargée conformément au contrat de transport. La valeur de la marchandise se détermine d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et de même qualité.

<sup>2</sup> 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 en aucun cas une indemnité qui excède celle qui est prévue pour le cas de perte totale.

<sup>3</sup> La responsabilité du transporteur ne peut, sous réserve de l'art. 105a, en aucun cas et quelle que soit la base légale invoquée, dépasser les montants de la responsabilité fixés par le Conseil fédéral. Ces montants sont calculés selon un taux fixé soit par colis ou autre unité de chargement, soit par kilogramme de poids brut de la marchandise perdue ou endommagée, la limite la plus élevée étant applicable.

<sup>4</sup> Le transporteur maritime ne peut se prévaloir de ces limites, si le chargeur a déclaré expressément avant l'embarquement la nature et la valeur supérieure de la marchandise, et si cette déclaration, dont le transporteur peut, le cas échéant, prouver l'inexactitude, a été inscrite dans le connaissement, ou si des limitations supérieures de la responsabilité ont été convenues.

<sup>5</sup> Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité de chargement énuméré dans le connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme colis ou unité individuelle; en dehors de ce cas, cet engin sera considéré dans son ensemble comme colis ou unité.

<sup>6</sup> Le transporteur et ses préposés (art. 103, al. 3) ne peuvent répondre ensemble d'un montant supérieur à celui dont le transporteur seul répondrait.

### Art. 105a<sup>109</sup>

Déchéance du droit de limitation

Ni le transporteur maritime ni ses préposés (art. 103, al. 3) ne pourront se prévaloir des exonérations et limitations de responsabilité s'il est

<sup>108</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>109</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

#### Art. 106<sup>110</sup>

Déclarations du chargeur

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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<sup>111</sup>

Marchandises dangereuses ou prohibées

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>110</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>111</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).



**Art. 108**

Chargement et déchargement

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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 art. 88 et 89 étant réservées.

<sup>2</sup> 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. ...<sup>112</sup>

<sup>3</sup> 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 fret

<sup>1</sup> Celui qui demande livraison de la marchandise devient débiteur du fret et des autres créances dont la marchandise est grevée.

<sup>2</sup> 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**<sup>113</sup>

Constataion des dommages

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> L'acceptation de la marchandise sans réserves par le destinataire emporte présomption jusqu'à preuve du contraire que les marchandises

<sup>112</sup> Dernière phrase abrogée par le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>113</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

ont été délivrées par le transporteur dans le même état et dans la même quantité qu'il les avait reçues.

<sup>3</sup> 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. 112

II. Connaissance-  
ment.  
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

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

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

<sup>3</sup> 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<sup>114</sup>

Forme et  
contenu du  
connaissement

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

<sup>2</sup> Le connaissement doit contenir en particulier les indications suivantes:

- a. noms et domiciles du transporteur et du chargeur;
- b. destinataire légitime, 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;

<sup>114</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

- 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.
- <sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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

<sup>1</sup> 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. La preuve du contraire n'est toutefois pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers de bonne foi.<sup>115</sup>

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Le transporteur ne peut insérer dans le connaissement des réserves relatives à la description de la marchandise que s'il s'agit d'indications

<sup>115</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

qu'il n'est pas obligé d'insérer dans le connaissement, ou lorsqu'on est en présence d'un cas réglé à l'art. 114, al. 3<sup>116</sup>

### Art. 116

Effets juridiques  
du connaissement

<sup>1</sup> Les exemplaires originaux du connaissement sont des titres représentatifs de marchandises au sens de l'art. 925 du code civil suisse<sup>117</sup>. Ils donnent droit à la livraison de la marchandise.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Le transporteur répond envers le porteur légitimé du connaissement de tout préjudice pouvant résulter de l'inobservation de ces prescriptions.

### Art. 117<sup>118</sup>

Clauses nulles

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Pour le transport d'animaux vivants, pour le chargement de marchandises effectuées en pontée et mentionnées en tant que telles dans le connaissement, 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.

<sup>3</sup> 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'affréteur, et non pas à l'encontre

<sup>116</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>117</sup> RS 210

<sup>118</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

d'un tiers destinataire faisant valoir ses droits au moyen d'un connaissement.

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

## Chapitre V Du contrat de passage

### Art. 118<sup>119</sup>

<sup>1</sup> La responsabilité du transporteur et de ses auxiliaires envers les passagers et leurs bagages est régie par l'art. 1 et les art. 3 à 21 de la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974<sup>120</sup> relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, ainsi que par les protocoles afférents de 1976<sup>121</sup> et de 1990<sup>122</sup>, lorsque ceux-ci seront entrés en vigueur.<sup>123</sup>

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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 <sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Le consul peut procéder à bord à une enquête administrative et à tout interrogatoire utile.

<sup>119</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>120</sup> RS 0.747.356.1

<sup>121</sup> RS 0.747.356.11

<sup>122</sup> Pas encore publié au RO.

<sup>123</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

**Art. 120**Procès-verbal  
consulaire

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> Les droits et obligations résultant d'un abordage entre navires sont déterminés par la convention internationale du 23 septembre 1910<sup>124</sup> pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage. Doit être également considéré comme un abordage tout événement décrit à l'art. 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.<sup>125</sup>

<sup>2</sup> Les dispositions de la convention internationale du 28 avril 1989<sup>126</sup> sur l'assistance s'appliquent à la navigation maritime sous pavillon suisse. Le paiement de la rémunération doit être effectué par le propriétaire du navire assisté. Celui-ci peut recourir contre les personnes qui ont droit aux autres valeurs sauvées en proportion de leur part respective.<sup>127</sup>

**Art. 122**<sup>128</sup>

Avarie commune

<sup>1</sup> 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.

<sup>124</sup> RS **0.747.363.1**

<sup>125</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO **1966** 1503; FF **1965** II 303).

<sup>126</sup> RS **0.747.363.4**

<sup>127</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mars 1997 (RO **1993** 1703, **1997** 562; FF **1992** II 1533).

<sup>128</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO **1966** 1503; FF **1965** II 303).

<sup>2</sup> Les règles d'York et d'Anvers<sup>129</sup> régissent l'avarie commune. Le Conseil fédéral en détermine les dispositions et la version applicables.<sup>130</sup>

### Art. 123

Dispache <sup>1</sup> Sans préjudice des art. 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 <sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 à la navigation intérieure

### Art. 125

Critères de l'assimilation <sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Sont réputés bateaux de la navigation intérieure les bâtiments enregistrés dans un registre public, munis ou non de moyens mécaniques

<sup>129</sup> L'ancienne note a été biffée par la commission de rédaction de l'Ass. féd. [art. 33 al. 1 LREC – RO 1974 1051]. Par conséquent, l'annexe IX de la présente loi est devenue sans objet.

<sup>130</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

de propulsion, dont la portée en lourd ou le déplacement atteint ou dépasse 15 t et qui sont affectés ou destinés au transport professionnel de personnes ou de marchandises.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> Est armateur d'un bateau de la navigation intérieure la personne qui, soit à titre de propriétaire ou d'usufruitier, soit à titre de locataire, tient le bateau en sa possession et contrôle son exploitation.

<sup>2</sup> La responsabilité de l'armateur est régie par les art. 48, al. 1 et 2. La limitation de sa responsabilité est régie par les dispositions de la Convention de Strasbourg du 4 novembre 1988<sup>131</sup> sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure.<sup>132</sup>

<sup>3</sup> 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.<sup>133</sup>

### Art. 127

Autres cas

<sup>1</sup> Les art. 51 à 53 et 71 s'appliquent au capitaine et aux membres de l'équipage d'un bateau de la navigation intérieure.

<sup>2</sup> Les dispositions du titre V s'appliquent aux contrats pour l'utilisation d'un bateau de la navigation intérieure et au connaissance, à l'exception des art. 91, al. 1, 94, al. 3, 96, al. 1, 113, al. 1, et 118, al. 2, 3 et 4. 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.<sup>134</sup>

<sup>3</sup> Les droits et obligations résultant d'un abordage entre bateaux et d'une collision ou d'un heurt d'un bateau contre d'autres objets mobiles ou immobiles et de leur endommagement sont déterminés par la convention du 15 mars 1960<sup>135</sup> relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure.<sup>136</sup>

<sup>131</sup> FF 1995 IV 337

<sup>132</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1996, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 1997 (RO 1997 2184; FF 1995 IV 233).

<sup>133</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>134</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>135</sup> RS 0.747.205

<sup>136</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II de la LF du 8 oct. 1971 modifiant la loi sur le registre des bateaux, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1972 (RO 1972 349; FF 1970 II 1248).



<sup>4</sup> Les dispositions de l'art. 121, al. 2, et des art. 122 à 124 s'appliquent aux cas d'assistance et de sauvetage ainsi que d'avarie commune survenus dans la navigation intérieure; les conventions contraires des parties en matière d'avarie commune sont réservées.<sup>137</sup>

<sup>5</sup> En outre, les art. 7 et 14, al. 3, sont applicables par analogie à la navigation intérieure.<sup>138</sup>

## **Titre VIII Dispositions pénales et disciplinaires<sup>139</sup>**

### **Chapitre I**

### **Des infractions contre la sécurité du navire et de la navigation**

#### **Art. 128**

Mise en péril  
du navire

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> La peine sera l'emprisonnement ou l'amende si le délinquant a agi par négligence.

#### **Art. 129**

Mise en péril de  
la navigation

<sup>1</sup> 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.

<sup>137</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II de la LF du 8 oct. 1971 modifiant la loi sur le registre des bateaux, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1972 (RO 1972 349; FF 1970 II 1248).

<sup>138</sup> Ancien al. 4. Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>139</sup> A partir du 1<sup>er</sup> janv. 2007, les peines et les délais de prescription doivent être adaptés selon la clé de conversion de l'art. 333 al. 2 à 6 du code pénal (RS 311.0), dans la teneur de la LF du 13 déc. 2002 (RO 2006 3459).

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> La peine sera l'emprisonnement ou l'amende si le délinquant a agi par négligence.

**Art. 129a**<sup>140</sup>

Pollution  
des mers

<sup>1</sup> Celui qui viole les conventions internationales, la présente loi ou ses ordonnances d'exécution, en introduisant ou en déposant en mer à partir d'un navire suisse toute matière solide, liquide, gazeuse ou radioactive de nature à polluer les eaux ou les fonds marins et leur sous-sol, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

<sup>2</sup> Si l'auteur de l'infraction a agi par négligence, il sera puni de l'emprisonnement pour six mois au plus ou d'une amende de 20 000 francs au maximum.

<sup>3</sup> Dans les cas de peu de gravité, une répression disciplinaire est prévue.

**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 5000 francs au plus.

**Art. 131**

Mauvaise  
navigabilité

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 5000 francs au plus.

<sup>140</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

**Art. 133**Défaut  
d'assistance

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> La peine sera l'amende si le délinquant a agi par négligence.

**Art. 136**Abus et usurpa-  
tion de pouvoir

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> La peine sera l'amende si l'infraction est de peu de gravité.

**Art. 137**<sup>141</sup>

Désertion

<sup>1</sup> 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 5000 francs au plus.

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

<sup>3</sup> L'infraction sera punie disciplinairement si elle est de peu de gravité.

**Art. 138**Abandon  
de poste

<sup>1</sup> 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 2000 francs au plus.

<sup>2</sup> L'infraction sera punie disciplinairement si elle est de peu de gravité.

**Art. 139**

Ivresse

<sup>1</sup> 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 5000 francs au plus.

<sup>2</sup> 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 2000 francs au plus. L'infraction sera punie disciplinairement si elle est de peu de gravité.

**Art. 140**

Désobéissance

<sup>1</sup> 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 1000 francs au plus.

<sup>2</sup> L'infraction sera punie disciplinairement si elle est de peu de gravité.

<sup>3</sup> 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 une amende de 5000 francs au plus.

<sup>141</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>4</sup> Les lésions corporelles simples ou les voies de fait commises par un marin sur la personne d'un supérieur seront poursuivies d'office.<sup>142</sup>

#### Art. 141

Embarquements  
prohibés

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> L'infraction sera punie disciplinairement si elle est de peu de gravité.

#### Art. 142

Actes préjudi-  
ciables à  
l'armateur ou au  
capitaine<sup>143</sup>

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> L'infraction sera punie disciplinairement si elle est de peu de gravité.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Celui qui aura battu sur mer le pavillon suisse ou un signe analogue pour couvrir la navigation d'un yacht non inscrit dans le registre des

<sup>142</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>143</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1976, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 1977 (RO 1977 1323; FF 1976 II 1153).

yachts suisses ou qui aura battu un pavillon étranger ou un signe analogue étranger pour un yacht inscrit dans le registre des yachts suisses, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.<sup>144</sup>

#### Art. 144

Fraude dans  
l'enregistrement

<sup>1</sup> 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 50 000 francs au plus.

<sup>2</sup> La peine sera une amende de 10 000 francs au plus si le délinquant a agi par négligence.

<sup>3</sup> 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 10 000 francs au plus.

<sup>4</sup> 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 20 000 francs au plus. La peine sera une amende de 5000 francs au plus si le délinquant a agi par négligence.<sup>145</sup>

#### Art. 145

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

<sup>1</sup> 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.

<sup>144</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 14 déc. 1965 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303). Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1976, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 1977 (RO 1977 1323; FF 1976 II 1153).

<sup>145</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>2</sup> 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'art. 6 sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

<sup>3</sup> 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 20 000 francs au plus.

#### Art. 148<sup>146</sup>

Négligence dans  
la tenue des  
livres de bord

Le capitaine d'un navire suisse qui aura contrevenu aux obligations légales ou conventionnelles:

- a. de tenir et de conserver en bonne et due forme le livre de bord, le rôle d'équipage, le journal des machines ou d'autres livres, procès-verbaux et pièces de contrôle;
- b. de garder à bord les livres, les papiers, les actes et les documents réglementaires,

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

<sup>146</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

vail, l'âge minimum pour l'enrôlement, l'examen médical et les qualités requises pour le service prévu, la procédure d'enrôlement et de dé enrôlement, 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. 150<sup>a147</sup>

Contraventions  
aux dispositions  
de la convention  
du travail  
maritime

Le capitaine ou l'armateur d'un navire suisse qui enfreint les dispositions de la convention du travail maritime du 23 février 2006<sup>148</sup> est 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 20 000 francs au plus.

### Chapitre IV Dispositions spéciales

#### Art. 152

Peines acces-  
soires

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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'art. 6, le juge peut prononcer à titre de peine accessoire le retrait de la lettre de mer.

#### Art. 153<sup>149</sup>

Infractions  
commises dans  
une entreprise

<sup>1</sup> Lorsqu'une infraction est commise dans la gestion d'une personne morale, d'une société en nom collectif ou en commandite, d'une

<sup>147</sup> Introduit par l'art. 2 de l'AF du 1<sup>er</sup> oct. 2010, en vigueur depuis le 20 août 2013 (RO 2013 2507; FF 2009 8141).

<sup>148</sup> RS 0.822.81; RO 2013 2511

<sup>149</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 17 déc. 1976, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 1977 (RO 1977 1323; FF 1976 II 1153).



entreprise individuelle ou d'une collectivité sans personnalité juridique ou de quelque autre manière dans l'exercice d'une activité pour un tiers, les dispositions pénales sont applicables aux personnes physiques qui ont commis l'acte.

<sup>2</sup> Le chef d'entreprise, l'employeur, le mandant ou le représenté qui, intentionnellement ou par négligence et en violation d'une obligation juridique, omet de prévenir une infraction commise par le subordonné, le mandataire ou le représentant ou d'en supprimer les effets, tombe sous le coup des dispositions pénales applicables à l'auteur ayant agi intentionnellement ou par négligence.

<sup>3</sup> Lorsque le chef d'entreprise, l'employeur, le mandant ou le représenté est une personne morale, une société en nom collectif ou en commandite, une entreprise individuelle ou une collectivité sans personnalité juridique, l'al. 2 s'applique aux organes et à leurs membres, aux associés gérants, dirigeants effectifs ou liquidateurs fautifs.

<sup>4</sup> Dans les cas prévus aux art. 144 à 146, la personne morale, la société en nom collectif ou en commandite, l'entreprise individuelle ou la collectivité sans personnalité juridique répond solidairement avec le délinquant du paiement des amendes.

#### **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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

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

<sup>2</sup> 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 10 à 250 francs,<sup>150</sup>
  - les arrêts d'une durée d'un à trois jours;
- b.<sup>151</sup> pour les passagers et autres personnes à bord:
  - la réprimande,
  - l'amende disciplinaire de 50 à 500 francs.

<sup>3</sup> Tout cumul de peines disciplinaires est interdit.

### Art. 157

Compétence

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

<sup>2</sup> 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, peut prononcer toutes les peines disciplinaires. Si l'autorité d'instruction rend une ordonnance de non-lieu pour les mêmes motifs, elle remet le dossier au président du tribunal qui serait compétent en matière pénale. Celui-ci peut prononcer toutes les peines disciplinaires requises.<sup>152</sup>

<sup>150</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>151</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>152</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>3</sup> 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.<sup>153</sup>

### Art. 158

Exécution des  
peines discipli-  
naires

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> ...<sup>154</sup>

<sup>5</sup> Les amendes doivent être versées à l'Office suisse de la navigation maritime, qui les utilise à des fins de prévoyance en faveur des marins et des membres de leur famille. L'Office suisse de la navigation maritime peut aussi utiliser ces fonds pour soutenir des actions visant notamment à promouvoir la navigation maritime sous pavillon suisse ou pour verser des primes récompensant des prestations particulières fournies par des marins. Le Département fédéral des affaires étrangères édicte un règlement relatif à l'affectation de ces fonds.<sup>155</sup>

### Art. 159

Prescription

<sup>1</sup> Le droit de punir disciplinairement et les peines prononcées pour des fautes de discipline se prescrivent par trois mois.

<sup>2</sup> 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.<sup>156</sup>

<sup>153</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>154</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 20 mars 1987, avec effet au 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>155</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 18 déc. 1992, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1993 (RO 1993 1703; FF 1992 II 1533).

<sup>156</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

**Art. 160**

Procédure

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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**<sup>157</sup>

Droit de recours

<sup>1</sup> La peine disciplinaire prononcée par le capitaine devient exécutoire avec sa communication au coupable. Dans les dix jours qui suivent son arrivée au prochain port, le coupable peut former par écrit un recours qui n'a pas d'effet suspensif:

- a. devant le président du tribunal compétent contre une peine d'arrêts disciplinaires;
- b. devant l'Office suisse de la navigation maritime contre une autre peine disciplinaire.<sup>158</sup>

<sup>2</sup> Le recours n'a pas d'effet suspensif.<sup>159</sup>

<sup>3</sup> Les prescriptions de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative<sup>160</sup> s'appliquent conformément au sens de cette procédure de recours.<sup>161</sup>

<sup>4</sup> ...<sup>162</sup>

<sup>157</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>158</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>159</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>160</sup> RS 172.021

<sup>161</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1987, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1989 (RO 1989 212; FF 1986 II 741).

<sup>162</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 17 déc. 1976 (RO 1977 1323; FF 1976 II 1153). Abrogé par le ch. 81 de l'annexe à la loi du 17 juin 2005 sur le TAF, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2007 (RO 2006 2197 1069; FF 2001 4000).

## Dispositions finales et transitoires

### Art. 162<sup>163</sup>

Dispositions  
impératives

<sup>1</sup> Ne peuvent être modifiées par convention les prescriptions des art. 68, al. 1, 76, 91, al. 1, 96, al. 1 et 118, al. 2.

<sup>2</sup> Ne peuvent être modifiées par convention:

- a. au détriment du marin, les prescriptions des art. 69, 70, 72 à 75, 77 à 80, 81, al. 2, 82 à 86;
- b. au détriment du porteur d'un connaissance original, les prescriptions de l'art. 117;
- c. au détriment d'un passager, les prescriptions impératives sur le transport de passagers par mer déclarées applicables selon l'art. 118, al. 1.

### Art. 163

Titre final du CC

Les dispositions du titre final du code civil suisse<sup>164</sup> sont applicables aux matières régies par la présente loi.

### Art. 164

Adaptation de  
l'ancien droit  
a. Droit au  
pavillon

<sup>1</sup> Le droit au pavillon accordé en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 9 avril 1941<sup>165</sup> concernant la navigation maritime sous pavillon suisse s'éteint deux ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

<sup>2</sup> Un an au moins avant l'expiration du délai prévu au al. 1, 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>163</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 1965, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1967 (RO 1966 1503; FF 1965 II 303).

<sup>164</sup> RS 210

<sup>165</sup> [RS 7 503; RO 1952 1072 art. 1]

**Art. 166**

c. Contrats pour  
l'utilisation du  
navire

<sup>1</sup> Les art. 102 à 117 s'appliquent immédiatement aux contrats de transport par mer existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

<sup>2</sup> 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

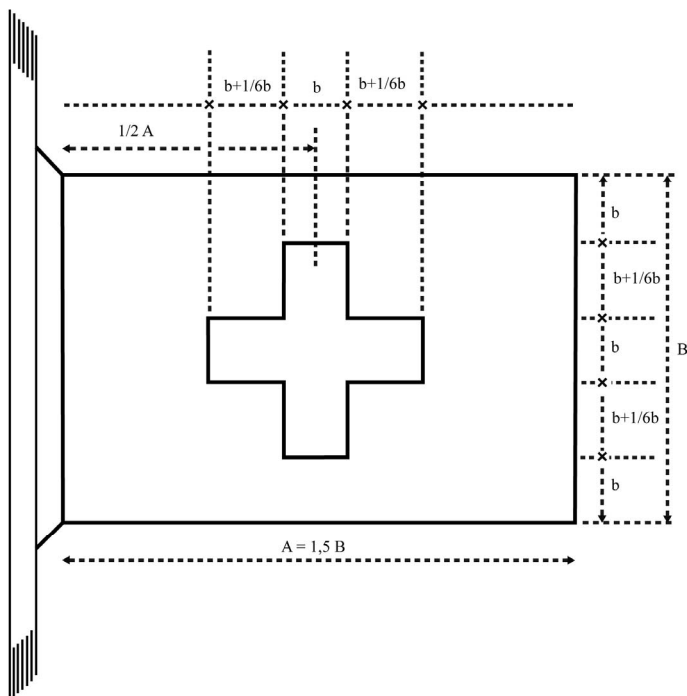
Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Date de l'entrée en vigueur: 1<sup>er</sup> janvier 1957<sup>166</sup>

<sup>166</sup> ACF du 20 nov. 1956

Annexe I<sup>167</sup>  
(art. 3, al. 2)

## Le pavillon maritime suisse



*Définition de la couleur rouge:*

CMYK 0 / 100 / 100 / 0

Pantone 485 C / 485 U

RGB 255 / 0 / 0

Hexadécimal #FF0000

Scotchcal 100 -13

RAL 3020 rouge signalisation

NCS S 1085-Y90R

<sup>167</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 4 de l'annexe 3 à la L du 21 juin 2013 sur la protection des armoiries, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2017 (RO 2015 3679; FF 2009 7711).

---

*Annexe II*  
(art. 38 de la loi)

**Convention internationale  
du 10 avril 1926<sup>168</sup> pour l'unification de certaines règles relatives  
aux privilèges et hypothèques maritimes**

<sup>168</sup> RS 0.747.322.2



*Annexe III*  
(art. 48, al. 3, de la loi)

**Convention internationale  
du 29 novembre 1969<sup>169</sup> sur la responsabilité civile pour les  
dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et protocoles  
des 19 novembre 1976 et 25 mai 1984**

<sup>169</sup> RS 0.814.291/1

*Annexe IV*<sup>170</sup>  
(art. 49, al. 1, de la loi)

**Convention internationale  
du 19 novembre 1976<sup>171</sup> sur la limitation de la responsabilité en  
matière de créances maritimes**

<sup>170</sup> Anciennement annexe III.

<sup>171</sup> RS 0.747.331.53

*Annexe I*<sup>172</sup>  
(art. 101 al. 2, de la loi)

**Convention internationale  
du 25 août 1924<sup>173</sup> pour l'unification de certaines règles en  
matière de connaissement et ses Protocoles**

<sup>172</sup> Anciennement annexe IV.  
<sup>173</sup> RS 0.747.354.11

*Annexe VI*<sup>174</sup>  
(art. 118, al. 1, de la loi)

**Convention d'Athènes  
de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs  
bagages, du 13 décembre 1974<sup>175</sup> et protocole de 1976<sup>176</sup>**

<sup>174</sup> Anciennement annexe V.

<sup>175</sup> RS 0.747.356.1

<sup>176</sup> RS 0.747.356.11

*Annexe VII*<sup>177</sup>  
(art. 121, al. 1, de la loi)

**Convention internationale  
du 23 septembre 1910<sup>178</sup> pour l'unification de certaines règles en  
matière d'abordage**

<sup>177</sup> Anciennement annexe VI.  
<sup>178</sup> RS 0.747.363.1

*Annexe VIII*<sup>179</sup>  
(art. 121, al. 2, de la loi)

**Convention internationale  
du 23 septembre 1910<sup>180</sup> pour l'unification de certaines règles en  
matière d'assistance et de sauvetage maritimes**

<sup>179</sup> Anciennement annexe VII.

<sup>180</sup> RS 0.747.363.2

*Annexe IX*<sup>181</sup>  
(art. 122, al. 2, de la loi)

**Règles d'York et d'Anvers 1974  
Adoptées par le Comité maritime international  
(Conférence de Hambourg 1974)**

<sup>181</sup> Anciennement annexe VIII. Cette annexe devient l'annexe IV de l'O du 20 nov. 1956 sur la navigation maritime (RS 747.301, voir RO 1993 2284).

*Annexe X*<sup>182</sup>  
(art. 127, al. 3, de la loi)

**Convention du 15 mars 1960<sup>183</sup>  
relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage  
en navigation intérieure**

<sup>182</sup> Anciennement annexe IX.  
<sup>183</sup> RS 0.747.205