

Ordonnance sur la navigation maritime¹

du 20 novembre 1956 (Etat le 1^{er} septembre 2007)

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 5, 11, 12, 20, 21, 23, 24, 26, 30, 33, 47, 50, 62, 63, 84, 122 et 124
de la loi fédérale du 23 septembre 1953² sur la navigation maritime sous pavillon
suisse (dénommée ci-après «loi»);

vu l'art. 66 de la loi fédérale du 28 septembre 1923³ sur le registre des bateaux,⁴
arrête:

Chapitre premier: Organisation

I. Organisation des autorités

1. Office suisse de la navigation maritime

Art. 1

Le Département fédéral des affaires étrangères⁵ règle l'organisation de l'Office suisse de la navigation maritime; il détermine les attributions et les devoirs des fonctionnaires et employés de cet office en conformité des dispositions fédérales sur le statut des fonctionnaires.

2. Office du registre des navires suisses

Art. 2

¹ La gestion de l'Office du registre des navires suisses est confiée au conservateur du registre foncier du canton de Bâle-Ville.

RO 1956 1458

¹ Nouvelle teneur du titre selon le ch. I de l'O du 29 juin 1977, en vigueur depuis le 1^{er} août 1977 (RO 1977 1338).

² RS 747.30

³ RS 747.11

⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710).

⁵ Nouvelle dénomination selon l'art. 1^{er} de l'ACF du 23 avril 1980 concernant l'adaptation des dispositions du droit fédéral aux nouvelles dénominations des départements et des offices (non publié). Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.

² L'Office du registre des navires suisses est soumis à la surveillance du Département fédéral de justice et police; celui-ci fixe d'entente avec le Département fédéral des finances⁶ la rétribution allouée au conservateur du registre foncier du canton de Bâle-Ville.

3. Consulats de Suisse

Art. 3⁷

Au sens de la loi le terme de consulat s'applique également aux ambassades qui sont chargées des affaires consulaires; il couvre les consulats généraux, les consulats et les agences consulaires. Le terme de «consul» s'applique au chef de la mission diplomatique ou du poste consulaire ou à leur mandataire.

II.⁸ Tâches de droit civil

Art. 4

Le Département fédéral de justice et police édicte les instructions nécessaires à l'exercice, par le capitaine, des tâches de droit civil qui lui sont dévolues par l'art. 56 de la loi.

Chapitre II: Du navire suisse⁹

I. Conditions pour l'enregistrement de navires suisses et contrôles effectués par des organes de révision¹⁰

1. Conditions générales¹¹

Art. 5¹²

Un navire n'est enregistré dans le registre des navires suisses que si toutes les conditions prévues par la loi et par la présente ordonnance sont remplies.

⁶ Nouvelle dénomination selon l'art. 1^{er} de l'ACF du 23 avril 1980 concernant l'adaptation des dispositions du droit fédéral aux nouvelles dénominations des départements et des offices (non publié). Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.

⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 juin 1977, en vigueur depuis le 1^{er} août 1977 (RO 1977 1338).

⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710).

⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710).

¹⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710).

¹¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710).

¹² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710).

2.¹³ Domicile ou siège

Art. 5a

Doivent avoir leur domicile ou leur siège en Suisse:

- a. le propriétaire d'une entreprise individuelle;
- b. les trois quarts au moins des associés ou des autres bénéficiaires de parts d'une société en nom collectif, en commandite ou à responsabilité limitée, qui disposent des trois quarts au moins de l'actif social, de la commandite ou du capital social;
- c. les actionnaires d'une société anonyme ou d'une société en commandite par actions, qui disposent de la majorité, au moins, du capital-actions et d'au moins deux tiers des voix;
- d. les deux tiers au moins des associés d'une société coopérative, qui disposent en même temps d'au moins deux tiers des parts du capital social.

3.¹⁴ Nationalité et contrôle

Art. 5b

¹ Les personnes physiques mentionnées à l'art. 5a doivent être des ressortissants suisses.

² Si une société commerciale ou une personne morale a des intérêts dans l'entreprise du propriétaire suisse du navire à titre d'associé, de commanditaire, d'actionnaire ou de porteur de parts ou si elle a des droits sur ladite entreprise en qualité d'usufruitier ou à un autre titre, elle doit avoir un caractère indubitablement suisse par ses associés, commanditaires, actionnaires, porteurs de parts ou membres, par les personnes chargées de l'administration, de même que par ses moyens financiers.

³ Si le maintien du caractère suisse de l'entreprise l'exige, l'Office suisse de la navigation maritime peut exiger que les actionnaires ou les associés qui apportent les fonds propres nécessaires de l'entreprise en vertu de l'art. 24 de la loi, soient des ressortissants suisses domiciliés en Suisse ou des sociétés commerciales ou des personnes morales en mains suisses au sens de l'al. 2.

¹³ Introduit par le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 25 oct. 1995 (RO 1995 4867).

¹⁴ Introduit par le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 25 oct. 1995 (RO 1995 4867).

4.15 Administration et direction

Art. 5c

¹ Les deux tiers au moins des membres des organes d'administration et de direction d'une société anonyme, en commandite par actions, à responsabilité limitée ou coopérative doivent être des ressortissants suisses.

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

³ Si le maintien du caractère suisse de l'entreprise l'exige, l'Office suisse de la navigation maritime peut exiger que d'autres personnalités dirigeantes d'une société soient des ressortissants suisses domiciliés en Suisse.

5.16 Moyens financiers

Art. 5d

¹ Le propriétaire du navire 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.

² Si les fonds propres diminuent par suite de pertes, ils ne devront jamais être inférieurs à 8 % de la valeur comptable pendant les cinq exercices annuels suivant la survenance des pertes; si des circonstances exceptionnelles le justifient, l'Office suisse de la navigation maritime peut prolonger ce délai de deux ans au plus.

³ L'Office suisse de la navigation maritime peut, pour l'acquisition de navires, autoriser que les fonds propres restent inférieurs aux exigences de l'al. 1 s'il y a tout lieu d'espérer que dans le cadre du courant normal des affaires, les fonds propres atteindront à nouveau 20 % de la valeur comptable au cours des cinq prochaines années. Toutefois, les fonds propres ne devront jamais rester inférieurs à huit pour cent de la valeur comptable.

⁴ Le propriétaire doit justifier, en fournissant un certificat de financement complet, l'origine des capitaux engagés dans son navire. Sous réserve des dispositions du présent article, le financement intégral d'un navire suisse par des fonds étrangers est possible à la condition:

- a. Qu'il ne soit pas ainsi porté atteinte à l'influence suisse qui doit pouvoir s'exercer sur l'entreprise et la conduite du navire, et
- b. Que les créanciers étrangers soient obligés d'accepter le remboursement immédiat de leurs fonds à la demande de l'Office suisse de la navigation maritime.

¹⁵ Introduit par le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 25 oct. 1995 (RO 1995 4867).

¹⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710).

⁵ Le propriétaire doit déclarer par écrit que son entreprise ne recouvre ni dissimule aucune influence étrangère.

6.¹⁷ Livres

Art. 5e

¹ Les capitaux engagés dans l'entreprise du propriétaire ou de l'armateur d'un navire suisse et grâce auxquels il exerce la navigation maritime sous pavillon suisse doivent être spécialement désignés dans le bilan et dans les livres; ils ne peuvent être passés parmi les engagements courants.

² Le registre des actions, s'il s'agit d'une société anonyme, ou le registre des parts sociales, s'il s'agit d'une société coopérative, doivent indiquer le nom des actionnaires ou associés, leur domicile, leur nationalité ainsi que la nature et l'importance de leur participation.

³ Sont considérés comme fonds propres au sens de l'art. 24, al. 1, de la loi:

- a. Dans les sociétés anonymes, les sociétés en commandite par actions, les sociétés à responsabilité limitée et les sociétés coopératives;
 1. le capital libéré (capital-actions, capital social);
 2. le capital-participation et les avoirs de chaque actionnaire, associé ou porteur de parts, jusqu'à concurrence du capital non libéré;
- b. Dans les sociétés en nom collectif et en commandite: les apports de capitaux et les avoirs des associés dont la responsabilité est illimitée, ainsi que les commandites versées;
- c. Dans les entreprises à raison individuelle: les fonds propres du propriétaire, engagés dans l'entreprise;
- d. Dans toutes les entreprises: les réserves ouvertes, y compris le report des bénéfices et les provisions qui ne sont pas destinées à couvrir des frais de l'exercice courant.

⁴ Un éventuel report des pertes est à déduire des fonds propres.

¹⁷ Introduit par le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710).

7.¹⁸ Organe de révision

Art. 5¹⁹

¹ Sont reconnues comme organes de révision au sens de l'art. 26 de la loi les entreprises de révision agréées en tant qu'experts-réviseurs conformément à la loi du 16 décembre 2005 sur la surveillance de la révision²⁰.

² Les tâches de l'organe de révision découlent de l'art. 728a du code des obligations²¹. L'organe de révision examine en outre si l'entreprise recouvre ou dissimule une influence étrangère.

³ Au demeurant, les dispositions du code des obligations sur la révision applicables aux sociétés anonymes s'appliquent par analogie.

⁴ Le Département fédéral des affaires étrangères peut exclure du contrôle de certaines ou de toutes les entreprises de navigation suisses une entreprise de révision qui contrevient aux prescriptions de la présente ordonnance.

7a.²² Réserve relative à des modifications ultérieures

Art. 5g

Si le propriétaire d'un navire ne remplit plus les conditions d'enregistrement des navires suisses suite à une modification des dispositions de la présente ordonnance, les dispositions des art. 27 à 29 de la loi s'appliquent.

8. Armateur non propriétaire²³

Art. 6

Si l'armateur n'est pas propriétaire du navire, l'Office suisse de la navigation maritime vérifie s'il remplit les conditions légales prévues pour l'armateur suisse. Toutefois, l'armateur peut, comme le propriétaire, déposer pour chaque exercice un rapport de révision d'une institution de révision reconnue, auquel cas il n'y a pas lieu à examen par l'office.

¹⁸ Introduit par le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710).

¹⁹ Nouvelle teneur selon le ch. II 6 de l'annexe à l'O du 22 août 2007 sur la surveillance de la révision (RS 221.302.3).

²⁰ RS 221.302

²¹ RS 220

²² Introduit par le ch. I de l'O du 25 oct. 1995 (RO 1995 4867).

²³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710).

9.²⁴ Requête d'enregistrement

Art. 7

¹ La requête d'enregistrement d'un navire dans le registre des navires suisses doit indiquer:

- a. Les nom, raison sociale et siège du propriétaire;
- b. Le nom approuvé du navire, ses mesures d'identification et son tonnage ou sa jauge;
- c. Le type de bâtiment, sa destination principale, le matériau de construction et le moyen de propulsion;
- d. Le constructeur du navire ainsi que la date et le lieu de construction;
- e. Le cas échéant, les pavillon et propriétaire précédents du navire.

² A l'appui de sa requête, le propriétaire doit:

- a. Produire la déclaration d'état conforme, l'admission à la navigation et l'approbation du nom, délivrées pour le navire à enregistrer par l'Office suisse de la navigation maritime, ainsi que le titre de propriété;
- b. Etablir que le navire, s'il avait été enregistré précédemment dans un autre Etat, a été radié du registre de cet Etat ou que la radiation interviendra au moment de l'enregistrement en Suisse;
- c. Déclarer par écrit qu'il n'a pas requis et ne se propose pas de requérir l'enregistrement du navire dans le registre d'un autre Etat;
- d. Etablir que le navire n'est grevé d'aucun droit de gage conventionnel ou, s'il en est grevé, que le créancier gagiste consent à ce que sa créance soit inscrite dans le registre des navires suisses, en francs suisses, et soumise au droit suisse et, s'il est étranger, prouver que la constitution de son droit de gage est admise conformément à l'art. 5d, al. 4.

³ Le propriétaire est tenu de porter, sans délai, toute modification des faits énumérés ci-dessus à la connaissance de l'Office du registre des navires suisses, lequel en informera l'Office suisse de la navigation maritime.

II. Classification des navires²⁵

Art. 8

¹ Les navires suisses doivent avoir la cote la plus élevée d'une société de classification reconnue par l'Office suisse de la navigation maritime.

² Sont réservés les certificats de navigabilité établis pour des voyages isolés.

²⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710).

²⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710).

III. Armement des navires et prescriptions de sécurité²⁶

1. Application de conventions internationales

Art. 9²⁷

¹ Les conventions internationales ci-après s'appliquent dans leur teneur la plus récente aux navires suisses, à leur armement et à leur sécurité, à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection des eaux de la mer, ainsi qu'à la formation des gens de mer:

- a. Convention internationale du 5 avril 1966²⁸ sur les lignes de charge;
- b. Convention internationale du 1^{er} novembre 1974²⁹ et protocole du 17 février 1978³⁰ pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;
- c. Convention du 20 octobre 1972³¹ sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer;
- d. Règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications du 6 novembre 1982³²;
- e. Convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires au sens du protocole du 17 février 1978³³;
- f. Convention internationale du 7 juillet 1978³⁴ sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille³⁵;
- g.³⁶ Convention internationale du 30 novembre 1990³⁷ sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures.

² Les dispositions des conventions internationales mentionnées à l'al. 1 s'appliquent également aux navires suisses jaugeant moins de 500 t brutes; toutefois, l'Office suisse de la navigation maritime peut, dans des cas particuliers, accorder à ces navires des dérogations en tant que la sécurité nécessaire et la sauvegarde de la vie humaine en mer sont assurées.

³ Il n'est pas permis d'immerger à la mer des déchets radioactifs du bord des navires suisses.

²⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO **1993** 1710).

²⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1966 (RO **1966** 1525).

²⁸ RS **0.747.305.411**

²⁹ RS **0.747.363.33**

³⁰ RS **0.747.363.331**

³¹ RS **0.747.363.321**

³² RS **0.784.16**. Du R des radiocommunications n'ont été publiés au RO que les ch. 422 § 1 et 725 § 1 (RS **0.784.403.1**).

³³ RS **0.814.288.2**

³⁴ RS **0.747.341.2**

³⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO **1989** 220).

³⁶ Introduite par le ch. I de l'O du 9 déc. 1996, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1997 (RO **1997** 151).

³⁷ FF **1995** IV 270

⁴ Sont réservées les prescriptions de l'Entreprise des PTT³⁸ relatives à l'installation et à l'exploitation d'appareils de radiotélégraphie et radiotéléphonie à bord des navires en conformité avec la convention internationale du 1^{er} novembre 1974 et du protocole du 17 février 1978 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.³⁹

2. Autorité compétente et contrôle

Art. 10

¹ Lorsqu'une convention internationale déclarée applicable renvoie à la compétence ou aux attributions du gouvernement ou de l'administration de l'Etat dans les registres duquel le navire est enregistré, l'autorité compétente pour le navire suisse est l'Office suisse de la navigation maritime. Sont réservées les attributions de l'Entreprise des PTT relativement aux installations de radiotélégraphie et de radiotéléphonie.

² Lorsqu'une convention internationale déclarée applicable exige la possession de certificats, il y a lieu de vérifier la régularité de leur contenu dans les délais prescrits.⁴⁰

3. Moyens de chargement

Art. 11⁴¹

¹ Les moyens de chargement d'un navire suisse doivent répondre aux prescriptions d'une organisation de contrôle reconnue à cet effet en matière de navigation maritime et qui tiennent compte des dispositions de la convention n° 32 de l'organisation internationale du travail concernant la protection des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux contre les accidents (révisée en 1932)⁴².

² Les inspections périodiques des moyens de chargement doivent être effectuées conformément aux prescriptions de l'organisation de contrôle reconnue et en tenant compte des dispositions de la convention précitée. Le capitaine du navire suisse doit en outre faire procéder une fois par an au moins à la revision et à la mise en état de l'ensemble des moyens de chargement.

³⁸ Nouvelle dénomination selon le ch. 1 de l'appendice à la loi du 21 juin 1991 sur les télécommunications [RO 1992 581]. Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.

³⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁴⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁴¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

⁴² Cette conv. n'a pas été ratifiée par la Suisse.

³ Le résultat des inspections et revisions doit être consigné dans un livre spécialement ouvert pour ces contrôles. Les certificats et le livre de contrôle doivent toujours se trouver à bord.

IV. Composition de l'équipage⁴³

Art. 12

¹ L'effectif de l'équipage d'un navire suisse doit, par le nombre et par les qualifications, et compte tenu des usages en vigueur dans la navigation maritime, être suffisant pour que la sécurité du navire et de la navigation ainsi que la sauvegarde de la vie humaine en mer soient assurées, pour que le service du navire puisse se faire de façon bien ordonnée, que les prescriptions sur la durée du travail puissent être respectées, et que tout surmenage de l'équipage par des heures de travail supplémentaires puisse dans toute la mesure du possible être évité.

² L'Office suisse de la navigation maritime, en exécution des résolutions de l'Organisation internationale de la navigation maritime et après avoir entendu les milieux intéressés, décide de l'effectif minimum de l'équipage et délivre ensuite un certificat.⁴⁴

V. Logement de l'équipage⁴⁵

1. Application de conventions internationales

Art. 13

¹ Les dispositions des art. 6 à 17 de la convention internationale du 18 juin 1949⁴⁶ concernant le logement de l'équipage à bord sont applicables à la distribution, à la dimension, à la construction, à l'aménagement et à l'ameublement des logements de l'équipage à bord des navires suisses construits et achevés durant l'année 1953 ou postérieurement.

² ...⁴⁷

³ Les dispositions de la convention internationale s'appliquent également dans toute la mesure raisonnable et praticable aux navires suisses jaugeant moins de 500 t brutes.

⁴³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO **1993** 1710).

⁴⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I. de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO **1989** 220).

⁴⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO **1993** 1710).

⁴⁶ Annexe II de la présente ordonnance.

⁴⁷ Abrogé par le ch. I de l'O du 22 déc. 1988 (RO **1989** 220).

2. Attributions de l'autorité

Art. 14

S'agissant des navires construits et achevés avant l'année 1953, mais déjà enregistrés, de même que des navires jaugeant moins de 500 t brutes, l'Office suisse de la navigation maritime peut dans chaque cas particulier, après avoir entendu les milieux intéressés et compte tenu des circonstances, ordonner les modifications qui paraissent raisonnables et praticables ainsi que l'adaptation du navire aux exigences de la convention internationale du 18 juin 1949⁴⁸ concernant le logement de l'équipage à bord.

Chapitre III.

De la mention et de l'annotation de la location du navire et de l'affrètement⁴⁹

Art. 15

¹ La mention de la location du navire prévue à l'art. 93 de la loi est faite pour les navires comme pour les bateaux de la navigation intérieure dans la colonne intitulée «mention» du feuillet du grand livre; la date et le locataire (armateur) sont indiqués.

² La mention de la location est faite sans qu'il y ait eu lieu à justification spéciale sur requête écrite du propriétaire et du locataire ou sur requête d'un seul d'eux moyennant justification. La justification à fournir consiste dans la production de l'original ou d'une copie légalisée du contrat de location qui contient l'autorisation pour l'inscription de la mention. Pour les navires, la mention de la location est en outre subordonnée à la production d'une attestation de l'Office suisse de la navigation maritime établissant que le locataire est bien armateur suisse.

³ La mention est radiée sur requête écrite du propriétaire et du locataire. Si le contrat de location est venu à expiration, le locataire et le propriétaire peuvent chacun exiger de l'autre que celui-ci consente à la radiation de la mention. Le locataire a de même ce droit lorsque le propriétaire a renoncé à la mention.

⁴ Les dispositions des art. 70, 71 et 72 de l'ordonnance du 22 février 1910⁵⁰ sur le registre foncier s'appliquent par analogie à l'annotation d'un contrat de location selon l'art. 92, al. 4,⁵¹ et d'un affrètement selon l'art. 94, al. 3, de la loi.⁵²

⁴⁸ Annexe II de la présente ordonnance.

⁴⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

⁵⁰ RS 211.432.1

⁵¹ Actuellement «art. 92 al. 5».

⁵² Introduit par le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

Chapitre IV. Réglementation du travail en mer

I. Travail des jeunes gens

Art. 16

¹ Le capitaine doit, en inscrivant les marins de moins de 18 ans sur le rôle d'équipage, y signaler particulièrement leur date de naissance.

² Les personnes de moins de 15 ans ne peuvent être employées à bord d'un navire suisse.⁵³

³ ...⁵⁴

II. Examen médical

1. Certificat d'aptitude physique

Art. 17

¹ Nul ne peut être engagé à bord d'un navire suisse s'il ne présente un certificat médical attestant qu'il est apte au travail qui lui incombera et qu'il est exempt de toute maladie pouvant mettre en danger les autres personnes qui se trouvent à bord. Le certificat doit être établi par un médecin reconnu dans le pays où l'examen a lieu et désigné par l'armateur.⁵⁵

² Les modalités de l'examen médical doivent répondre aux prescriptions de la formule de certificat d'aptitude physique, éditée par l'Office suisse de la navigation maritime. L'Office de la navigation maritime peut exceptionnellement permettre des dérogations à certaines exigences minimales prévues dans le certificat d'aptitude physique, lorsqu'il n'est pas indispensable d'y satisfaire pour exercer une fonction à bord.⁵⁶

³ Le premier examen médical doit avoir lieu avant le premier enrôlement à bord d'un navire suisse.

⁵³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO **1989** 220).

⁵⁴ Abrogé par le ch. I de l'O du 22 déc. 1988 (RO **1989** 220).

⁵⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO **1989** 220).

⁵⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 juin 1977, en vigueur depuis le 1^{er} août 1977 (RO **1977** 1338).

2. Examens périodiques

Art. 18

¹ Chaque marin doit subir un nouvel examen médical tous les deux ans au moins. Les jeunes gens de moins de 18 ans doivent subir cet examen chaque année.⁵⁷

² ...⁵⁸

³ En outre, un nouvel examen médical répondant aux circonstances doit avoir lieu lorsqu'un marin a subi une grave maladie ou un grave accident, ou bien lorsque son comportement à bord donne lieu de supposer que ses capacités visuelles, auditives ou de distinction des couleurs ont baissé.

3. Exceptions et examens aux frais de l'intéressé

Art. 19

¹ En cas d'urgence, le consulat de Suisse ou, si celui-ci n'est pas accessible, l'autorité locale compétente peut autoriser l'enrôlement d'un marin sans examen médical préalable à la réserve que celui-ci soit demandé au premier port où le navire fera escale.

² Si après examen médical, le certificat d'aptitude physique est refusé au marin, celui-ci peut demander à ses frais un nouvel examen à un ou plusieurs médecins désignés par l'Office suisse de la navigation maritime.

III. Certificats de capacité

1. Délivrance et conditions

Art. 20

¹ Lorsque les conditions prévues sont remplies, l'Office suisse de la navigation maritime délivre des certificats de capacité aux capitaines et aux officiers du pont et aux officiers mécaniciens, aux personnes fonctionnant dans l'équipe d'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage ainsi qu'à celles effectuant le service de quart; l'Entreprise des PTT fait de même pour les radiotélégraphistes du bord.⁵⁹

² Des certificats de capacité suisses peuvent également être délivrés à des ressortissants étrangers employés à bord d'un navire suisse, lorsqu'ils doivent posséder de tels documents pour l'exercice de leur activité à bord.⁶⁰

⁵⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁵⁸ Abrogé par le ch. I de l'O du 22 déc. 1988 (RO 1989 220).

⁵⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁶⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

³ Celui qui veut obtenir un certificat de capacité suisse doit établir qu'il a atteint l'âge maximum fixé, qu'il a réussi l'examen prévu et qu'il a servi à bord d'un navire pendant la durée de navigation prescrite. Les exigences posées ne valent que pour l'aventure au long cours. Pour des trajets plus limités, l'Office suisse de la navigation maritime fixe dans chaque cas, compte tenu des dispositions en vigueur dans le pays de la formation professionnelle, les exigences moins sévères qui doivent être remplies.

⁴ Dans des cas motivés, l'Office suisse de la navigation maritime peut délivrer un certificat de capacité provisoire d'une durée de validité limitée. Ce faisant, il tient compte des dispositions des conventions internationales applicables.⁶¹

2. Age minimum et examen

Art. 21

¹ L'âge minimum est de 23 ans pour le capitaine et le premier officier mécanicien, de 21 ans pour le premier officier du pont et le deuxième officier mécanicien et de 20 ans pour tous les autres officiers des services du pont et des machines, ainsi que pour les radiotélégraphistes.⁶²

² L'examen pour chaque grade doit être passé à une école de navigation maritime reconnue par l'Office suisse de la navigation maritime, les prescriptions de cette école relatives à cet examen étant alors déterminantes. Pour les radiotélégraphistes et leurs assistants, l'examen est toutefois passé auprès de l'Entreprise des PTT.

³ Le troisième et le quatrième officiers mécaniciens ne sont pas tenus de passer un examen; toutefois ils doivent justifier:

- a. De l'accomplissement à terre d'un apprentissage approprié;
- b. D'une recommandation de l'armateur quant à leurs aptitudes;
- c. De la participation à un cours pratique agréé de lutte contre l'incendie.⁶³

3. Durée de navigation prescrite

Art. 22

¹ La navigation à bord d'un navire de mer exigée pour l'obtention d'un certificat de capacité est déterminée par les prescriptions du pays où l'examen est passé. Si un tel examen englobe plusieurs grades pour les officiers du pont, la durée minimum de navigation sera toutefois:

⁶¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁶² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

⁶³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

- pour le certificat de capacité de capitaine: un an à titre de premier officier du pont ou deux ans à titre de deuxième officier;
- pour le certificat de capacité de premier officier du pont: un an à titre de troisième officier du pont faisant le service de quart;
- pour le certificat de capacité de deuxième officier du pont: quatre ans dans le personnel du pont, dont un an au moins à titre de matelot qualifié, ou un an et demi de service sur le pont à titre d'aspirant officier ou de troisième officier;
- pour le certificat de capacité de troisième officier du pont: deux ans et demi de service dans le personnel du pont dont un an à titre de matelot qualifié ou un an de service sur le pont à titre d'aspirant officier.⁶⁴

² Pour les officiers mécaniciens, les prescriptions du pays de la formation professionnelle ou de l'examen sont applicables au service d'atelier et à la navigation requise. Toutefois, le troisième officier doit avoir fonctionné au moins une année à titre de quatrième officier et celui-ci au moins une année à titre d'aide-mécanicien à bord d'un navire.

IV. Durée du travail à bord

1. Durée normale.

a. Marins de quart sur le pont, aux machines et au service radiotélégraphique

Art. 23

¹ La durée normale du travail des officiers et des marins du service du pont, du service des machines et du service radiotélégraphique qui sont de quart est de huit heures par jour en mer ainsi que les jours de départ et d'arrivée, dimanches et jours fériés compris. Le jour de l'An, Vendredi Saint, le Lundi de Pâques, l'Ascension, le Lundi de Pentecôte, le jour de Noël et le lendemain de Noël sont considérés comme des jours fériés légaux en mer et dans les ports.⁶⁵

² Les journées de travail accomplies en mer le dimanche ou des jours fériés légaux doivent être compensées par autant de journées de congé dans un port, au gré du capitaine. Si cette compensation est impossible faute de temps ou pour d'autres raisons impérieuses, chaque journée de congé non accordée doit être remplacée par une indemnité au montant d'un trentième du salaire de base mensuel convenu, allocation de logement et de nourriture exclue.

³ Au port et en rade, la durée normale du travail des officiers et des marins du service de pont, du service des machines et du service radiotélégraphique est de huit heures par jour du lundi au vendredi et de cinq heures le samedi.

⁶⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

⁶⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁴ Les services de piquet au port et en rade du dimanche et des jours fériés légaux, ainsi que durant la nuit, doivent être compensés par des congés de même durée ou par le paiement d'une indemnité fixée dans le contrat d'engagement.⁶⁶

⁵ Au port et en rade, le service de garde du dimanche et des jours fériés légaux doit être compensé par le paiement d'heures supplémentaires; est également réputé heures supplémentaires le service de garde la nuit dépassant la durée normale du travail selon l'al. 3.⁶⁷

b. Marins qui ne sont pas de quart

Art. 24

¹ La durée normale du travail des officiers et des marins du service de pont et des machines qui ne sont pas de quart est, en mer ainsi que les jours de départ et d'arrivée, de huit heures par jour du lundi au vendredi, de six heures le samedi et de deux heures le dimanche et les jours fériés légaux.

² Les dimanches et les jours fériés légaux passés en mer ne donnent droit à aucun congé de compensation non plus qu'à aucune indemnité.

³ Au port et en rade, la durée normale du travail est de huit heures par jour du lundi au vendredi et de cinq heures le samedi.

⁴ Les services de piquet ou de garde au port et en rade du dimanche et des jours fériés légaux, ainsi que durant la nuit, sont réglés par les dispositions de l'art. 23, al. 4 et 5.⁶⁸

c. Marins des services généraux

Art. 25

¹ La durée normale du travail dans les services généraux est de neuf heures par jour tant les jours ouvrables que le dimanche et les jours fériés, et tant si le navire est en mer que s'il est au port ou en rade. Toutefois, le dimanche et les jours fériés légaux, le travail nécessaire doit, en règle générale, être limité au service et à l'alimentation de l'équipage et des passagers éventuels.

⁶⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

⁶⁷ Introduit par le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

⁶⁸ Introduit par le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

² Pour le travail fourni les dimanches, le marin des services généraux a droit au moins à deux journées de congé par mois. Il a, en outre, droit à un jour de congé pour le travail fourni chaque jour férié légal.⁶⁹

³ Les jours de congé sont accordés dans un port au gré du capitaine. Si ces congés sont impossibles faute de temps ou pour d'autres raisons impérieuses, chaque journée de congé non accordée doit être remplacée par une indemnité au montant d'un trentième du salaire de base mensuel convenu, allocation de logement et de nourriture exclue.

2. Distribution du travail à bord

a. En mer et les jours de départ et d'arrivée

Art. 26

¹ Le service des officiers et des marins du service de pont et des machines est, en mer et au long cours, réparti chaque jour en trois quarts.

² Dans le grand cabotage, à bord des navires ne jaugeant pas plus de 1000 t brutes où le peu de place ne permet pas de loger trois équipes de quart, le service peut être réparti en deux quarts seulement. Sur tous les navires dans le grand cabotage ainsi que sur les navires ne jaugeant pas plus de 4000 t brutes, indépendamment des voyages le capitaine peut être incorporé au service de quart. Sont réputés grand cabotage la navigation entre tous les ports de l'Europe, ceux de la Méditerranée et de la mer Noire, ainsi que les trajets de même genre dans les parages d'outre-mer.⁷⁰

³ Les marins qui ne sont pas répartis en quarts ainsi que les marins des services généraux fournissent en mer leurs heures de travail dans les limites d'un laps de temps de treize heures consécutives.

⁴ Les radiotélégraphistes font on mer des services quotidiens de huit heures conformément au règlement des radiocommunications annexé à la convention internationale des télécommunications du 6 novembre 1982⁷¹. L'Office suisse de la navigation maritime peut, après avoir entendu les milieux intéressés, les libérer du service de quart lorsque le navire est équipé d'appareils télégraphiques automatiques supplémentaires. Une fois terminés les travaux éventuels d'entretien ou de réparation des appareils électroniques, ils peuvent être affectés par le capitaine à des travaux d'écriture ou à d'autres travaux administratifs.⁷²

⁶⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

⁷⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁷¹ RS 0.784.16. Du R des radiocommunications n'ont été publiés au RO que les ch. 422 § 1 et 725 § 1 (RS 0.784.403.1).

⁷² Nouvelle teneur selon le ch. I. de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

b. Au port et en rade**Art. 27**

¹ Au port et en rade, tous les membres de l'équipage travaillent, en règle générale, en même temps entre 6 heures du matin et 6 heures du soir, à l'exception des services généraux, dont le travail est distribué au gré des circonstances particulières.

² Les radiotélégraphistes ne peuvent au port et en rade être affectés par le capitaine à des travaux d'écriture ou à d'autres travaux administratifs qu'une fois terminés les travaux d'entretien ou de réparation des appareils radiotélégraphiques ou les autres travaux concernant leur service, et seulement dans la limite de la durée de leur travail restant disponible.

c. Travail des jeunes gens**Art. 28**

Les personnes ayant moins de 16 ans ne peuvent être affectées au travail de nuit, la nuit courant de 9 heures du soir à 6 heures du matin.

3. Distribution du travail par le capitaine**Art. 29**

Lorsque la présente ordonnance ne fournit pas la règle à suivre, le capitaine décide de la distribution et de la durée du travail.

4. Travail supplémentaire.**a. Obligation du travail supplémentaire****Art. 30**

¹ Dans certains cas, en particulier lorsque l'intérêt du navire, de la cargaison ou des personnes se trouvant à bord l'exige, le capitaine peut prolonger la durée du travail. Les officiers et les marins ont le devoir de fournir le travail supplémentaire réclamé d'eux par le capitaine.

² Le travail supplémentaire doit être évité dans toute la mesure du possible et ne doit, en règle générale, pas dépasser quatre heures par jour; chaque marin doit disposer de huit heures ininterrompues de repos dans les limites de chaque période de vingt-quatre heures.

b. Obligation d'indemniser

Art. 31

¹ Le travail fourni en dehors de la durée normale du travail est réputé travail supplémentaire et donne droit à l'indemnité prévue à l'art. 73 de la loi.

² Même ordonnés par le capitaine en dehors de la durée normale du travail, les travaux suivants ne sont pas réputés travaux supplémentaires et ne donnent pas droit à indemnité:

- les travaux nécessaires d'urgence pour la sécurité du navire, de la cargaison et des personnes se trouvant à bord;
- les travaux visant à secourir et sauver des navires ou des personnes en danger de se perdre en mer;
- les appels et les exercices nécessaires d'extinction d'incendie ou de sauvetage par embarcations ainsi que tous autres exercices similaires faits en conformité des dispositions et des usages en vigueur pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;
- les travaux supplémentaires exigés par les formalités douanières et par l'observation des quarantaines ou d'autres prescriptions de police sanitaire;
- les travaux des officiers pour la détermination courante et nécessaire de la position du navire ainsi que pour les observations météorologiques;
- le temps nécessaire à la relève normale des quarts;
- les travaux personnels de chaque marin pour l'entretien et les soins de son logement, de ses vêtements et de ses propres effets.

³ Pour tous les marins, le contrat d'engagement peut prévoir une indemnité forfaitaire pour le travail supplémentaire.⁷³ Le surcroît de travail au sens de l'art. 75, al. 1, de la loi ne tombe pas sous cette disposition.⁷⁴

⁴ Le salaire qui est réparti au sens de l'art. 75, al. 1, de la loi, ou qui sert pour le calcul des rémunérations pour actes d'assistance et de sauvetage au sens de l'art. 75, al. 2, est le salaire de base à l'exclusion de toute autre indemnité.⁷⁵

⁷³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁷⁴ Introduit par le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

⁷⁵ Introduit par le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

V. Nourriture des marins à bord

1. Installations et équipement

Art. 32

¹ Tout navire suisse doit avoir une cuisine installée et équipée de façon appropriée, propre et suffisamment grande, ainsi que les magasins et les locaux réfrigérés nécessaires.

² Tout navire suisse doit avoir à bord, pour la préparation de la nourriture de l'équipage, un cuisinier professionnel expérimenté; si l'équipage compte plus de vingt-cinq personnes, un aide-cuisinier doit être engagé.

³ L'armateur doit mettre à bord à la disposition de tous les membres de l'équipage les ustensiles et les services de table nécessaires. Chaque marin a l'obligation de prendre soin du matériel ainsi mis à sa disposition; en cas de perte ou de dommage causé par sa faute, il doit réparation à l'armateur.

2. Approvisionnement du navire

Art. 33

L'armateur et le capitaine sont tenus, pour la sauvegarde et la santé et du bien-être de l'équipage et compte tenu de la durée et de la nature du voyage, de faire en sorte que le navire suisse soit approvisionné en denrées alimentaires saines et suffisamment fraîches ainsi qu'en eau potable fraîche. Des locaux et installations appropriés doivent permettre la garde et la bonne conservation à bord de ces denrées alimentaires et de cette eau potable.

3. Genre et quantité de l'alimentation

Art. 34

¹ Chaque marin a droit à bord à sa nourriture. Cette nourriture doit, en tant que cela répond aux usages et aux convenances de la navigation maritime, être la même pour tous les membres de l'équipage.

² La nourriture doit, compte tenu des effectifs de l'équipage, de la nature et de la durée du voyage, des conditions climatiques ainsi que de la nationalité des marins, être suffisante et appropriée par sa quantité, sa valeur nutritive et sa variété; elle doit être bonne et préparée de façon experte.

³ Chaque marin reçoit trois repas par jour: un petit déjeuner, un déjeuner et un repas du soir aux heures usuelles. En cas de travail de nuit, une nourriture correspondante supplémentaire et, s'il y a lieu, chaude doit être offerte.

4. Contrôle de l'alimentation

Art. 35

¹ Le cuisinier du navire ou un autre marin désigné par le capitaine doit chaque jour établir aux fins de contrôle un relevé du genre et de la composition des repas ainsi que de l'alimentation supplémentaire éventuelle.

² Le capitaine ou un autre marin par lui désigné tient un relevé qualitatif et quantitatif des différentes denrées alimentaires offertes au cours de chaque mois ou de chaque voyage aux membres de l'équipage. Ce relevé doit être signé par le capitaine ainsi que par le marin qui l'a établi.⁷⁶

³ Les relevés ainsi établis seront, sur sa demande, soumis à l'inspection de l'Office suisse de la navigation maritime.

⁴ Le capitaine a l'obligation, une fois par semaine au moins, d'inspecter l'état de la cuisine, des magasins et des locaux réfrigérés ainsi que des installations et du matériel destinés à l'alimentation de l'équipage; il doit de même surveiller la préparation des aliments. Tout défaut devra immédiatement être corrigé. Si le capitaine n'est pas à même de le faire, il doit immédiatement informer l'armateur, lequel devra aussitôt prendre les mesures nécessaires.

5. Evénements extraordinaires

Art. 36

¹ Si le voyage dure plus longtemps que prévu ou si des événements extraordinaires surviennent, le capitaine est compétent pour adapter la nourriture aux circonstances et, s'il y a lieu, la limiter de telle façon que le bien-être de tous les membres de l'équipage puisse autant que possible être assuré jusqu'à l'arrivée au prochain port.

² Le capitaine consignera dans le livre la raison pour laquelle il a usé de cette compétence et les mesures qu'il a ordonnées.

VI. Plaintes des marins

Art. 37

¹ Les plaintes des marins relatives aux insuffisances des logements et de la nourriture, à l'inobservation des prescriptions sur l'âge minimum, sur l'examen médical, sur la distribution du travail, la durée de celui-ci et le travail supplémentaire, doivent être remises par écrit au capitaine. Le capitaine doit signaler sur le livre de bord toute plainte déposée auprès de lui et indiquer quelles mesures d'enquête ou de redressement il a prises.

⁷⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

² Si un marin est d'avis que ni le capitaine ni l'armateur n'ont pris les mesures de redressement nécessaires, il peut s'adresser à l'Office suisse de la navigation maritime.

VII. Droit des marins aux vacances

1. Etendue du droit aux vacances

Art. 38⁷⁷

Le droit minimum à des vacances payées se détermine d'après l'art. 329a du code des obligations⁷⁸.

2. Exécution

Art. 39

¹ Les dimanches et les jours fériés légaux chômés ne peuvent pas être considérés comme des jours de vacances, non plus que les interruptions du travail causées par la maladie ou l'accident.

² Les vacances doivent être accordées au marin dans un port du pays où il a été enrôlé ou dont il est originaire, ou dans le pays où il a son domicile ou qui est le plus rapproché de son pays d'origine ou de domicile; le port le plus favorable pour le marin doit être choisi, à moins que le marin ne déclare expressément accepter une autre solution.

³ Les vacances sont continues; si de justes motifs concernant le service s'y opposent, elles peuvent toutefois être accordées en deux fois au plus, ou être reportées en tout ou partie sur l'année suivante. Exceptionnellement et en cas de circonstances extraordinaires, le droit aux vacances peut être satisfait par le paiement d'une indemnité à la condition que le marin demeure au service de l'armateur et y consente.

⁴ Le capitaine fixe, d'entente avec l'armateur, le début des vacances. Il y a lieu de tenir compte équitablement des désirs et des intérêts du marin.

3. Paiement du salaire et indemnités

Art. 40

¹ Pendant la durée des vacances, y compris les dimanches et les jours fériés légaux qui tombent au cours de cette période, le marin a droit au paiement du salaire convenu, à l'exclusion des allocations pour travail supplémentaire et autres, ainsi qu'à

⁷⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁷⁸ RS 220

une indemnité de nourriture appropriée. S'il existe un droit aux vacances au moment de la résiliation du contrat d'engagement, le même salaire et la même indemnité de nourriture lui seront payés pour les jours de vacances dont il n'aura pas bénéficié.

² S'il n'en est pas autrement disposé dans le contrat d'engagement, l'indemnité de nourriture journalière est équivalente au montant prévu par jour de subsistance, pour le calcul du revenu en nature, tel qu'il est fixé pour les cotisations versées à l'assurance-vieillesse et survivants suisse par les personnes rangées dans la catégorie des métiers non agricoles. L'indemnité de nourriture doit être payée avant le commencement des vacances.

³ Le droit aux vacances accumulé au moment de la perte du navire ensuite de naufrage ne peut être décompté contre la période de chômage effective pendant laquelle l'équipage a droit à une indemnité de chômage, selon l'art. 86 de la loi. L'indemnité de chômage ensuite de naufrage, prévue à l'art. 86 de la loi, est équivalente au salaire de base augmenté de l'indemnité de nourriture.⁷⁹

VIII. Assurance-maladie et accidents

1. Assureurs

Art. 41

¹ L'assurance contre la maladie et les accidents professionnels doit être conclue auprès d'une compagnie d'assurances autorisée par le Département fédéral de justice et police à opérer en Suisse. Si l'armateur d'un navire suisse a institué, pour son personnel, sa propre caisse-maladie et que cette caisse a été reconnue conformément à la loi fédérale du 18 mars 1994 sur l'assurance-maladie⁸⁰, cette caisse doit être admise à pratiquer l'assurance prévue par la présente ordonnance.⁸¹

² Tout armateur d'un navire suisse doit adresser une copie du contrat d'assurance à l'Office suisse de la navigation maritime. Avant de donner son approbation, cet office consultera l'Office fédéral des assurances privées⁸² ou, le cas échéant, l'Office fédéral de la santé publique⁸³. Les compagnies d'assurance sont tenues d'informer l'Office suisse de la navigation maritime, par lettre recommandée, de la dénonciation ou de l'expiration du contrat.

⁷⁹ Introduit par le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO **1966** 1525).

⁸⁰ RS **832.10**

⁸¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO **1989** 220).

⁸² Nouvelle dénomination selon l'ACF du 19 déc. 1997 (non publié).

⁸³ La désignation de l'unité administrative a été adaptée en application de l'art. 16 al. 3 de l'O du 17 nov. 2004 sur les publications officielles (RS **170.512.1**).

2. Prestations minimums; contrat type

Art. 42

¹ Le Conseil fédéral fixera dans un contrat type, après avoir pris l'avis 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 l'obligation d'assurance prévue à l'art. 84, al. 3, de la loi; le contrat type est annexé à l'ordonnance et réputé partie intégrante de celle-ci.⁸⁴

² Les prestations d'assurance seront imputées sur celles que le preneur d'assurance est éventuellement tenu de verser.

3. Accidents professionnels

Art. 43

Sont réputés accidents professionnels tous les accidents subis par l'assuré pendant l'exécution de son service. Les accidents survenus à bord du navire, ou lors du trafic par bateau d'un navire à l'autre ou du navire à la terre et retour, sont réputés dans tous les cas accidents professionnels.

4. ...⁸⁵

Chapitre V.⁸⁶ Montants de responsabilité

I. Limitation de la responsabilité du transporteur

Art. 44⁸⁷

¹ En vertu de l'art. 105, al. 3, de la loi, la responsabilité du transporteur est limitée à:

- a. 666.67 unités de compte par colis ou par unité de transport;
- b. 2 unités de compte par kilogramme du poids brut de la marchandise.

² L'unité de compte est le Droit de tirage spécial défini par le Fonds monétaire international. La conversion dans la monnaie nationale s'effectue au jour du jugement ou à une date fixée d'un commun accord par les parties.

³ Dans le domaine de la navigation sur le Rhin, la responsabilité du transporteur, dans le cas de l'al. 1, let. b, est limitée à une unité de compte.

⁸⁴ Annexe III de la présente ordonnance.

⁸⁵ Titre abrogé par le ch. I de l'O du 22 déc. 1988 (RO 1989 220).

⁸⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁸⁷ Anciennement précédant le chap. V.

II. ...

Art. 44⁸⁸

Chapitre VI.⁸⁹ Dispositions de procédure

Section I.

De la limitation de la responsabilité moyennant constitution d'un fonds de limitation⁹⁰

I. Ouverture de la procédure

1. Requête et ordonnance du juge

Art. 45⁹¹

¹ L'armateur d'un navire de mer ou d'un bateau de la navigation intérieure qui, en vertu de l'art. 49, al. 1, ou 126, al. 2, de la loi, entend limiter sa responsabilité moyennant constitution d'un ou de plusieurs fonds de limitation, demande au juge l'ouverture de la procédure et lui communique le montant des fonds de limitation à constituer, ainsi que les créanciers à l'égard desquels il entend se prévaloir de la limitation de sa responsabilité; il indique la cause et le montant de leurs créances.

² S'il lui est rendu vraisemblable que les conditions d'une limitation de la responsabilité sont réunies, le juge ordonne aussitôt l'ouverture de la procédure, fixe les délais dans lesquels les fonds de limitation doivent être constitués, désigne les créanciers dont les créances, selon la requête, doivent être englobées dans les procédures et nomme un commissaire. Le juge peut en tout temps révoquer et remplacer ce commissaire.

³ Si plusieurs fonds de limitation doivent être constitués, les dispositions suivantes s'appliquent à chaque fonds de limitation.

⁴ L'armateur supporte les frais de la procédure, y compris ceux afférents au commissaire.

2. Effets de l'ouverture de la procédure

Art. 46

¹ Dès la date de la requête de l'armateur et jusqu'à celle de la clôture ou de l'arrêt de la procédure, il ne peut y avoir ni réquisition ni continuation de la poursuite pour les

⁸⁸ Abrogé par le ch. I de l'O du 3 sept. 1997 (RO 1997 2186).

⁸⁹ Anciennement ch. V.

⁹⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

⁹¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

créances englobées dans la procédure. Les actions civiles ainsi que les mesures d'exécution forcée en cours sont suspendues durant la même période.

² Les délais de prescription et de péremption sont de même suspendus jusqu'à la clôture ou à l'arrêt de la procédure.

³ Une fois constitués les fonds de limitation et avancés les frais de procédure, les séquestres et saisies opérés en raison de créances englobées dans la procédure se trouvent levés d'office pour autant qu'aucune réalisation n'ait encore eu lieu.⁹²

3. Du commissaire

Art. 47

¹ Le commissaire adresse aux créanciers les communications et sommations nécessaires, dresse pour chaque fonds de limitation l'état de collocation et le tableau de distribution et répartit les montants de la responsabilité entre les créanciers.⁹³

² Les décisions du commissaire peuvent être l'objet d'une plainte auprès de l'autorité de surveillance dans les dix jours dès celui où le plaignant en a eu connaissance; les art. 17 et suivants de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite⁹⁴ sont applicables.

³ Les communications et sommations adressées par le commissaire aux créanciers se font par lettre recommandée. Si le domicile d'un créancier n'est pas connu ou s'il ne peut être atteint par la poste, une notification est faite par la *Feuille officielle suisse du commerce* ainsi que, le cas échéant, par des organes de publication étrangers. Si un créancier réside à l'étranger à une adresse inconnue, le commissaire porte la notification publiée à la connaissance de la représentation diplomatique ou consulaire du pays intéressé.

4. Communications aux créanciers

Art. 48

¹ L'ordonnance prononçant l'ouverture de la procédure est communiquée par le commissaire à tous les créanciers dont les créances sont englobées dans la procédure. Le commissaire leur indique la date de cette ouverture.

² La communication ou la notification publique du commissaire doit contenir:

- a. Le nom et le domicile de l'armateur, ainsi que le nom, la nationalité et le lieu d'enregistrement du navire;

⁹² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁹³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁹⁴ RS 281.1

- b.⁹⁵ Le chiffre et le mode de calcul des fonds de limitation, ainsi que la date et la modalité de leur constitution;
- c. L'événement ou le voyage auquel se rapportent les prétentions des créanciers;
- d. Le montant de la créance de chaque créancier d'après la requête de l'armateur;
- e.⁹⁶ L'indication que chaque créancier peut, dans les soixante jours dès la remise de la communication à la poste ou dès la publication de la notification dans la *Feuille officielle suisse du commerce*, introduire contre l'armateur une demande tendant à obtenir de celui-ci des fonds de limitation plus élevés, demande à défaut de laquelle les fonds de limitation constitués par l'armateur seront réputés acceptés;
- f. La sommation aux créanciers d'avoir, dans le même délai, à s'exprimer sur celles de leurs créances que l'armateur a englobées dans la procédure, à défaut de quoi le montant indiqué par l'armateur sera soumis à la procédure;
- g. Le rappel des règles de péremption contenues aux art. 49 et 52 de la présente ordonnance;
- h. Le nom et l'adresse du commissaire.

³ A la demande de l'armateur, le commissaire doit également, dans une notification publique, indiquer aux créanciers inconnus de l'armateur ou non désignés par lui, que celles de leurs créances qui sont censées être satisfaites sur un fonds de limitation doivent être annoncées dans le délai prévu à l'al. 2, let. e, et accompagnées des moyens de preuves.⁹⁷

II. Fixation des fonds de limitation⁹⁸

1. Fixation par le juge à la demande du créancier

Art. 49⁹⁹

¹ Dans un délai de soixante jours dès la remise à la poste de la communication du commissaire annonçant l'ouverture de la procédure ou, si aucune communication personnelle n'a été faite, dès la publication de la notification dans la *Feuille officielle suisse du commerce*, le créancier dont la créance est englobée dans la procédure peut

⁹⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁹⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁹⁷ Introduit par le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁹⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

⁹⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

demander au juge de fixer des fonds de limitation plus élevés que les fonds constitués par l'armateur, à défaut de quoi, ces fonds seront réputés acceptés.¹⁰⁰

² Si le créancier qui a intenté cette action obtient gain de cause, le montant supplémentaire du fonds de limitation lui profite jusqu'à concurrence de sa créance augmentée de ses frais de procès.¹⁰¹ Le surplus éventuel profite aux autres créanciers. Si plusieurs créanciers ont intenté l'action conjointement, le supplément obtenu est réparti, sauf convention contraire, proportionnellement aux créances annoncées.

³ Si le juge fixe un fonds de limitation plus élevé, il indique en même temps le mode et le délai de sa constitution.¹⁰²

2. Mode de la constitution et du calcul des fonds de limitation¹⁰³

Art. 50

¹ Celui qui entend constituer un fonds de limitation doit en consigner le montant auprès de l'organe cantonal de dépôt désigné par l'ordonnance du juge, de manière à ce qu'il porte intérêts. Au lieu d'un dépôt en espèces, le juge peut ordonner, en faveur du tribunal, la garantie irrévocable d'une banque suisse ou d'une société d'assurances. Le montant de la garantie est alors augmenté de l'intérêt qui pourrait être obtenu dans le cas d'un dépôt. Le juge peut, pour de justes motifs, proroger le délai de la constitution d'un fonds de limitation.¹⁰⁴

² Si un fonds de limitation est fixé en franc or, en unités de compte spéciales ou en monnaie étrangère, il est converti en francs suisses au cours du jour de la constitution du fonds.¹⁰⁵

³ Si les normes du droit étranger applicable limitent la responsabilité de l'armateur à la valeur du navire ou bien au navire lui-même, la valeur du navire doit être déterminée en vue de la procédure en Suisse et son montant doit être déposé.

¹⁰⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

¹⁰¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

¹⁰² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

¹⁰³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

¹⁰⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I. de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

¹⁰⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I. de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

3. Droit aux fonds de limitation¹⁰⁶

Art. 51¹⁰⁷

¹ Un fonds de limitation constitué par l'armateur ne peut pas être saisi ou séquestré en raison d'autres créances qui ne doivent pas être satisfaites sur ce fonds.

² Le fait que l'armateur tombe en faillite après constitution d'un fonds de limitation, ou qu'il introduit une procédure concordataire, ne change rien au déroulement de la procédure de limitation de responsabilité.

III. Vérification des créances

1. Déclaration des créanciers

Art. 52

¹ Tout créancier dont la créance est soumise par l'armateur à la procédure doit, s'il entend faire valoir une créance d'un montant plus élevé, ou bien s'il entend retirer tout ou partie de la créance annoncée par l'armateur, en faire la déclaration au commissaire dans le délai de soixante jours prévu à l'art. 49.

² Si le créancier ne fait pas de déclaration écrite dans ce délai, la créance est soumise à la procédure pour le montant indiqué par l'armateur.

³ Les créances annoncées par les créanciers en vertu de l'art. 48, al. 3, sont soumises à la même procédure que celles annoncées par l'armateur, dans la mesure où ce dernier ne fait pas opposition dans les 30 jours à compter de la communication du commissaire.¹⁰⁸

⁴ Le créancier dont la créance est soumise à la procédure n'est pas privé par là du droit de faire valoir la responsabilité non limitée qu'encourt l'armateur en cas de faute propre.^{109 110}

¹⁰⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I. de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

¹⁰⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I. de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

¹⁰⁸ Introduit par le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

¹⁰⁹ Anciennement al. 3.

¹¹⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1966 (RO 1966 1525).

2. Exigibilité et calcul des créances

Art. 53

¹ Les créances à satisfaire sur chaque fonds de limitation deviennent exigibles au jour de leur constitution. Les intérêts cessent de courir dès cette date.¹¹¹

² Les créances libellées en monnaie étrangère sont converties en francs suisses au cours du jour de l'ouverture de la procédure.

3. Collocation des créances

Art. 54

¹ Pour chaque fonds de limitation, ne sont admises dans l'état de collocation que les créances à satisfaire sur le fonds, conformément à la procédure prévue à l'art. 52. Les créances sont colloquées selon les dispositions des conventions internationales applicables auxquelles renvoie l'art. 49 de la loi.¹¹²

² L'état de collocation doit être déposé pendant soixante jours auprès du tribunal, où il peut être consulté. Le commissaire annonce ce dépôt par une publication dans la *Feuille officielle suisse du commerce*; il communique copie de l'état de collocation à chaque créancier en lui indiquant la date de son dépôt auprès du tribunal.

4. Oppositions

Art. 55

¹ Le créancier qui entend faire écarter la créance d'un autre créancier ou s'oppose à sa participation à l'état de collocation, doit intenter son action contre cet autre créancier dans les soixante jours dès le dépôt de l'état de collocation.

² Si le demandeur obtient gain de cause, le montant dont se trouve réduit le dividende du défendeur sur un fonds sert à satisfaire le demandeur jusqu'à concurrence du total de sa créance augmentée de ses frais de procès.¹¹³ Le surplus éventuel profite aux autres créanciers. Si plusieurs créanciers ont intenté l'action conjointement, l'art. 49, al. 2, 2^e phrase, est applicable par analogie.¹¹⁴

¹¹¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

¹¹² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

¹¹³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

¹¹⁴ Introduit par le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

³ Si le créancier prétend établir que la créance attaquée n'est pas sujette à la limitation de la responsabilité ou bien ne peut être colloquée sur les mêmes fonds de limitation, l'armateur peut intervenir dans la cause.¹¹⁵

⁴ Le jugement obtenu lie l'armateur ainsi que tous les créanciers englobés dans la procédure de limitation.

5. Créances retirées ou non annoncées

Art. 56

¹ Si un créancier a retiré tout ou partie de sa créance annoncée par l'armateur, ou bien s'il a reconnu sans l'assentiment de l'armateur le bien-fondé de la demande d'un autre créancier au sens de l'art. 55, al. 3, l'armateur peut opposer à toute nouvelle évocation de la créance retirée le fait qu'elle était sujette à la limitation de la responsabilité et qu'elle aurait dû être produite au cours de la procédure. Si l'armateur obtient gain de cause sur ce point, le droit du créancier est périmé.

² Les créances que l'armateur n'a pas englobées dans la procédure ne sont touchées par la limitation de sa responsabilité que si leur cause réside dans quelque autre événement à l'égard duquel une procédure distincte est possible.

6. Compensation avec les créances de l'armateur

Art. 57¹¹⁶

¹ Les dispositions des conventions internationales applicables auxquelles renvoie l'art. 49 de la loi s'appliquent à la compensation des créances réciproques nées du même événement et à l'extinction, par compensation, d'autres créances avant l'ouverture de la procédure.¹¹⁷

² Une créance englobée dans la procédure de limitation ne pourra, après l'ouverture de cette procédure, être compensée par une créance de l'armateur, qui n'est pas née du même événement, que jusqu'à concurrence du dividende qui lui sera attribué sur les fonds de limitation. Dans la mesure où une telle compensation a eu lieu, le dividende afférent à cette créance revient à l'armateur.¹¹⁸

³ Si le créancier affecté par une compensation s'oppose aux droits de l'armateur, le commissaire doit consigner en justice, à l'intention de l'ayant droit, le dividende litigieux.

¹¹⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

¹¹⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

¹¹⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

¹¹⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO 1989 220).

IV. Distribution des fonds de limitation¹¹⁹

1. Tableau de distribution

Art. 58

¹ Lorsqu'un fonds de limitation a été fixé et que l'état de collocation des créances admises est devenu définitif, le commissaire dresse le tableau de distribution pour chaque fonds de limitation.¹²⁰

² Le tableau de distribution doit être déposé pendant trente jours auprès du tribunal, où il peut être consulté. Le commissaire informe chaque créancier de ce dépôt et lui adresse un extrait concernant son dividende.

³ S'il y a plainte contre le tableau de distribution, elle doit être formée durant son dépôt.

2. Paiements aux créanciers

Art. 59

¹ Lorsque le tableau de distribution est devenu définitif, le commissaire paie leurs dividendes aux créanciers.

² Le commissaire peut, auparavant déjà, verser aux créanciers des acomptes proportionnels à leurs dividendes.

3. Extinction des créances

Art. 60¹²¹

¹ Le paiement à chaque créancier du dividende qui lui revient sur les fonds de limitation fait éteindre sa créance. Est réservée la responsabilité non limitée selon les dispositions des conventions internationales applicables auxquelles renvoie l'art. 49 de la loi.¹²²

² L'armateur pourra également invoquer la limitation légale d'une créance hors de la présente procédure, mais il ne profitera pas des avantages spéciaux résultant de la constitution des fonds de limitation.¹²³

¹¹⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO **1989** 220).

¹²⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO **1989** 220).

¹²¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO **1966** 1525).

¹²² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO **1989** 220).

¹²³ Nouvelle teneur de la dernière partie de la phrase selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO **1989** 220).

V. Clôture ou arrêt de la procédure

Art. 61¹²⁴

¹ Après la distribution des fonds de limitation, le commissaire présente un rapport final au juge.¹²⁵ Celui-ci prononce la clôture après avoir constaté que la procédure est terminée.

² Si l'armateur, dans le délai prescrit, ne constitue pas les fonds de limitation proposés par lui ou fixés par le juge et n'avance pas les frais, le juge arrête la procédure. Le commissaire notifie cet arrêt aux créanciers déjà informés de la procédure. Si un fonds avait déjà été constitué en partie, ce qu'il en reste après déduction des frais encourus revient à l'armateur.¹²⁶

VI. Poursuites simultanées à l'étranger

Art. 62¹²⁷

Si, pour des créances englobées dans une procédure ouverte en Suisse, l'armateur se trouve également poursuivi à l'étranger, le juge doit, à la requête de l'armateur, prendre les mesures et les dispositions permettant de procéder à la limitation de sa responsabilité et de satisfaire les créanciers d'une manière uniforme. Le juge peut en particulier abaisser un fonds de limitation ou bien attribuer à l'armateur le dividende revenant à un créancier, pour autant que ce créancier obtienne satisfaction à l'étranger.¹²⁸

Section II: De l'homologation judiciaire des dispaches

I.¹²⁹ Droit applicable

Art. 63

Les règles de York et d'Anvers, dans la teneur de l'annexe IV¹³⁰ à la présente ordonnance, régissent l'avarie commune.

¹²⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO **1966** 1525).

¹²⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO **1989** 220).

¹²⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO **1989** 220).

¹²⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO **1966** 1525).

¹²⁸ Nouvelle teneur de la dernière phrase selon le ch. I de l'O du 22 déc. 1988, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 1989 (RO **1989** 220).

¹²⁹ Introduit par le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO **1993** 1710).

¹³⁰ RO **1993** 2284

II. Etablissement de la dispache¹³¹

Art. 63a¹³²

¹ En cas d'avarie commune d'un navire de mer ou d'un bateau de la navigation intérieure, la dispache est établie par un expert (dispacheur). Celui-ci peut être nommé soit par l'autorité compétente du lieu où la dispache doit être établie, soit par l'armateur ou le capitaine, soit d'entente entre ceux qui sont intéressés au règlement de l'avarie commune.

² Si le dispacheur a été désigné par l'armateur ou le capitaine, et s'il ne s'agit pas d'un dispacheur reconnu ou assermenté au sens de la loi du pays où la dispache doit être établie, tout intéressé peut, dans les dix jours dès celui où il a eu connaissance de l'identité du dispacheur, faire opposition devant le juge suisse au cas où la loi du lieu où la dispache doit être établie ne met à sa disposition aucun autre moyen de droit.

³ Si aucune opposition n'est faite dans ce délai ni en Suisse ni à l'étranger, la désignation du dispacheur est agréée. Si le juge estime l'opposition fondée, il désigne un autre dispacheur.

⁴ Si la désignation du dispacheur ou si l'établissement de la dispache en Suisse sont indûment retardés, tout intéressé peut demander au juge la désignation d'un dispacheur ou la révocation du dispacheur en retard.

III. Homologation de la dispache¹³³

1. Requête des intéressés

Art. 64

¹ Quiconque est intéressé au règlement de l'avarie commune a le droit de demander l'homologation judiciaire d'une dispache contre d'autres intéressés. La requête doit indiquer ceux des intéressés contre lesquels l'homologation judiciaire est demandée.

² Si les conditions de l'avarie commune ne paraissent pas d'emblée faire défaut, le juge fixe un débat public entre le requérant et les intéressés désignés par ce dernier; il invite le dispacheur à y prendre part. Ledit débat ne peut avoir lieu moins de trente jours après la convocation.

³ La convocation doit indiquer que, si l'intéressé convoqué manque de paraître au débat ou de faire préalablement opposition par écrit auprès du juge, il sera réputé avoir donné son accord à la dispache.

⁴ Les autorités suisses sont compétentes pour homologuer une dispache si celle-ci a été établie en Suisse ou si l'intéressé au règlement de l'avarie commune en tant que requérant ou défendeur a son domicile en Suisse.¹³⁴

¹³¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710).

¹³² Anciennement art. 63.

¹³³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 mai 1993 (RO 1993 1710).

¹³⁴ Introduit par le ch. I de l'ACF du 4 nov. 1966, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1967 (RO 1966 1525).

2. Résolution amiable des oppositions

Art. 65

¹ Si aucune opposition n'a été faite contre la dispache, le juge homologue celle-ci contre ceux qui sont intéressés au règlement.

² Si un intéressé fait opposition en temps utile, les autres intéressés doivent se déterminer. S'ils admettent l'opposition ou s'ils parviennent de quelque autre façon à un accord avec l'opposant, la dispache doit être amendée en conséquence et homologuée par le juge. Si l'opposition n'est pas résolue, la dispache doit être homologuée dans la mesure où elle n'est pas mise en cause par l'opposition.

³ Si l'opposition touche aux droits d'un intéressé demeuré absent, ce dernier est réputé ne pas la reconnaître.

3. Résolution judiciaire des oppositions

Art. 66

¹ Si une opposition n'est ni admise au cours du débat, ni résolue conventionnellement, l'opposant a un délai de trente jours dès le débat pour intenter action contre les intéressés dont les droits sont affectés par son opposition.

² Si le délai pour intenter action n'est pas observé, l'opposition perd sa validité et la dispache est réputée reconnue et homologuée.

³ Une fois entrées en force les décisions rendues sur les oppositions, la dispache doit être amendée selon les indications contenues dans ces décisions et homologuée par le juge sans autre procédure.

4. Droits de l'opposant

Art. 67

¹ L'opposant peut intenter contre les intéressés qui ont décliné son opposition une action en constatation de son droit à une indemnité ou de sa part contributive, ou une action en constatation du droit à une indemnité ou de la part contributive d'un autre intéressé.

² L'action sera intentée conjointement contre tous les intéressés touchés dans leurs droits par l'opposition. Si plusieurs intéressés intentent action, le juge doit joindre les causes.

5. Effets du jugement

Art. 68

¹ L'homologation judiciaire de la dispache n'a d'effets que sur les relations juridiques internes des parties à la procédure d'homologation. Entre ces parties, la dispache homologuée, une fois entrée en force, donne droit à la mainlevée définitive des oppositions.

² Si, à la suite de la demande d'un opposant, le juge constate qu'il n'y a pas eu avarie commune et qu'aucune obligation de contribuer n'existe, le jugement reste sans effet à l'égard des autres intéressés qui avaient admis la dispache.

6. Frais

Art. 69

¹ Le requérant supporte les frais de la procédure d'homologation lorsque aucune opposition n'est faite. Si un intéressé a cependant refusé sa contribution à l'avarie commune, mais a renoncé à faire opposition durant la procédure, le juge peut mettre ces frais à sa charge.

² Lorsque les oppositions sont résolues au cours du débat ou à la suite d'un jugement, le juge, tenant compte de la solution intervenue, décide de la répartition équitable des frais de la procédure d'homologation.

Section III. Dispositions communes

I. Dispositions complémentaires

Art. 70

¹ Les dispositions de la loi fédérale du 11 avril 1889¹³⁵ sur la poursuite pour dettes et la faillite ainsi que celles des ordonnances et instructions qui la complètent sont applicables dans la mesure où ni la loi ni la présente ordonnance ne prévoient des règles particulières de procédure.

² L'expression d'armateur employée pour la procédure relative à la limite de la responsabilité moyennant constitution de fonds de limitation est applicable par analogie à toute personne qui, conformément aux art. 49 et 126, al. 2, de la loi et aux conventions internationales auxquelles il y est fait référence, pourra invoquer la limitation de la responsabilité.¹³⁶

¹³⁵ RS 281.1

¹³⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 3 sept. 1997, en vigueur depuis le 1^{er} nov. 1997 (RO 1997 2186).

II. Autorités judiciaires

Art. 71

¹ Le canton de Bâle-Ville désigne les autorités judiciaires qui sont compétentes pour prendre les décisions et rendre les ordonnances que la présente ordonnance confie au juge. Il arrête les dispositions de procédure nécessaires ainsi que le tarif des émoluments.

² Il peut être porté plainte, en conformité des art. 17 et suivants de la loi fédérale du 11 avril 1889¹³⁷ sur la poursuite pour dettes et la faillite, contre toute violation, au cours d'une procédure de poursuite, des dispositions des art. 46 et 51.

III. Arbitrage

Art. 72

¹ Les actions prévues aux art. 49, 55 et 66 peuvent être exercées devant des tribunaux arbitraux.

² Les délais de procédure sont respectés si le compromis d'arbitrage a été signé dans le délai pour intenter action, si le demandeur a nommé son arbitre et si le défenseur a été invité à nommer le sien ou bien a demandé la désignation d'un arbitre unique. Un nouveau délai de trente jours, au cours duquel la demande doit être soumise au tribunal arbitral, commence alors à courir, à l'expiration duquel le délai utile pour agir est réputé expiré.

Chapitre VII.¹³⁸ Dispositions finales

Entrée en vigueur

Art. 73

La présente ordonnance entre en vigueur, à la même date que la loi fédérale du 23 septembre 1953 sur la navigation maritime sous pavillon suisse, le 1^{er} janvier 1957.

¹³⁷ RS 281.1

¹³⁸ Anciennement chapitre VI.

Annexe I

(Art. 9, al. 1, de l'O du 20 nov. 1956 sur la navigation maritime)

Règles pour prévenir les abordages en mer¹³⁹

¹³⁹ RS 0.747.363.321

Annexe II
(Art. 13 de l'O)

Prescriptions relatives au logement de l'équipage

(Extrait de la Convention n° 92 concernant le logement de l'équipage à bord adoptée lors de la 32^e session de la Conférence internationale du travail)

Art. 6

1. L'emplacement, les moyens d'accès, la construction et la disposition du logement de l'équipage par rapport aux autres parties du navire seront tels qu'ils assureront une sécurité suffisante, une protection contre les intempéries et la mer, ainsi qu'un isolement contre la chaleur, le froid, le bruit excessif et les odeurs ou émanations provenant des autres parties du navire.
2. Sera interdite toute ouverture directe reliant les postes de couchage avec les compartiments affectés à la cargaison, les salles de machine et chaufferies, les cuisines, la lampisterie, les magasins à peinture, les magasins du pont et de la machine et autres magasins généraux, les séchoirs, les locaux affectés aux soins de propreté en commun ou les water-closets. Les parties de cloisons séparant ces locaux des postes de couchage, ainsi que les cloisons extérieures de ceux-ci, seront convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé, et elles seront imperméables à l'eau et aux gaz.
3. Les parois extérieures des postes de couchage et des réfectoires seront convenablement calorifugées. Les encaissements de machines, ainsi que les cloisons qui limitent les cuisines ou les autres locaux dégageant de la chaleur, seront convenablement calorifugés chaque fois que cette chaleur pourra incommoder dans les aménagements et les coursives adjacents. Des dispositions seront également prises pour réaliser une protection contre la chaleur dégagée par les canalisations de vapeur et d'eau chaude.
4. Les cloisons intérieures seront construites en un matériau approuvé, non susceptible d'abriter de la vermine.
5. Les postes de couchage, les réfectoires, les salles de récréation et les coursives situées à l'intérieur du logement de l'équipage seront convenablement isolés de façon à éviter toute condensation ou toute chaleur excessive.
6. Les tuyauteries principales de vapeur et d'échappement des treuils et autres appareils auxiliaires semblables ne devront pas passer par le logement de l'équipage, ni, chaque fois que cela sera techniquement possible, par les coursives conduisant à ce logement. Si, dans ce dernier cas, il n'en est pas ainsi, ces tuyauteries devront être convenablement calorifugées et placées dans un encaissement.
7. Les panneaux ou vaigrages intérieurs seront faits d'un matériau dont la surface puisse aisément être maintenue en état de propreté. Seront interdits les planchéiages bouvetés ou toute autre méthode de construction susceptible d'abriter de la vermine.

8. L'autorité compétente décidera dans quelle mesure des dispositions tendant à prévenir l'incendie ou à en retarder la propagation devront être prises dans la construction du logement.
9. Les parois et plafonds des postes de couchage et réfectoires devront pouvoir être maintenus aisément en état de propreté et devront, s'ils sont peints, être d'une couleur claire; l'emploi d'enduits à la chaux sera interdit.
10. Les peintures des parois intérieures seront refaites ou reprises quand la nécessité s'en fera sentir.
11. Les matériaux et le mode de construction des revêtements de pont dans tout local affecté au logement de l'équipage devront être approuvés; ces revêtements seront imperméables à l'humidité et leur maintien en état de propreté devra être aisé.
12. Lorsque les revêtements de pont seront en matière composite, le raccordement avec les parois sera arrondi de manière à éviter les fentes.
13. Des dispositifs suffisants seront prévus pour l'écoulement des eaux.

Art. 7

1. Les postes de couchage et les réfectoires seront convenablement ventilés.
2. Le système de ventilation sera réglable de façon à maintenir l'air dans des conditions satisfaisantes et à en assurer une circulation suffisante par tous les temps et par tous les climats.
3. Tout navire affecté d'une façon régulière à la navigation sous les tropiques ou dans le golfe Persique sera pourvu à la fois de moyens mécaniques de ventilation et de ventilateurs électriques, étant entendu qu'un seul de ces moyens pourra être employé dans les endroits où ce moyen assurera une ventilation satisfaisante.
4. Tout navire affecté à la navigation en dehors des tropiques sera pourvu soit d'un système de ventilation mécanique, soit de ventilateurs électriques. L'autorité compétente pourra exempter de cette disposition tout navire naviguant normalement dans les mers froides des hémisphères nord ou sud.
5. La force motrice nécessaire pour faire fonctionner les systèmes de ventilation prévus aux par. 3 et 4 devra être disponible, dans la mesure où cela sera praticable, pendant tout le temps où l'équipage habite à bord ou y travaille, et si les circonstances l'exigent.

Art. 8

1. Sauf à bord des navires affectés exclusivement à des voyages sous les tropiques ou dans le golfe Persique, une installation convenable de chauffage sera prévue pour le logement de l'équipage.
2. L'installation de chauffage devra fonctionner dans la mesure où cela sera praticable quand l'équipage vit ou travaille à bord et si les circonstances l'exigent.
3. A bord de tout navire où doit exister une installation de chauffage, celui-ci sera assuré par la vapeur, l'eau chaude, l'air chaud ou l'électricité.

4. A bord de tout navire où le chauffage est assuré par un poêle, des dispositions seront prises pour que celui-ci soit de dimensions suffisantes, soit convenablement installé et protégé, et pour que l'air ne soit pas vicié.
5. L'installation de chauffage devra être en mesure de maintenir dans le logement de l'équipage la température à un niveau satisfaisant dans les conditions normales de temps et de climat que le navire est susceptible de rencontrer en cours de navigation; l'autorité compétente devra prescrire les conditions à réaliser.
6. Les radiateurs et autres appareils de chauffage seront placés de manière à éviter le risque d'incendie et à ne pas constituer une source de danger ou d'incommodité pour les occupants des locaux. Si nécessaire, ils seront munis d'un écran de protection.

Art. 9

1. Sous réserve des dérogations spéciales qui pourront être accordées pour les navires à passagers, les postes de couchage et les réfectoires seront convenablement éclairés à la lumière naturelle et seront pourvus, en outre, d'une installation convenable d'éclairage artificiel.
2. Tous les locaux réservés à l'équipage devront être convenablement éclairés. L'éclairage naturel dans les locaux d'habitation devra permettre à une personne d'acuité visuelle normale de lire, par temps clair et en plein jour, un journal imprimé ordinaire en tout point de l'espace disponible pour circuler. Un système d'éclairage artificiel donnant le même résultat sera installé lorsqu'il ne sera pas possible d'obtenir un éclairage naturel convenable.
3. Tout navire sera pourvu d'une installation permettant d'éclairer à l'électricité le logement de l'équipage. S'il n'existe pas à bord deux sources indépendantes de production d'électricité, un système supplémentaire d'éclairage de secours sera prévu au moyen de lampes ou d'appareils d'éclairage de modèle approprié.
4. L'éclairage artificiel sera disposé de manière que les occupants du poste en bénéficient au maximum.
5. Dans les postes de couchage, chaque couchette sera munie d'une lampe de chevet électrique.

Art. 10

1. Les postes de couchage seront situés au-dessus de la ligne de charge, au milieu ou à l'arrière du navire.
2. Dans des cas exceptionnels, l'autorité compétente pourra autoriser l'installation des postes de couchage à l'avant du navire – mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage – lorsque tout autre emplacement ne serait pas raisonnable ou pratique en raison du type du navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné.
3. Sous réserve que des dispositions satisfaisantes soient prises pour l'éclairage et la ventilation, l'autorité compétente pourra permettre, sur les navires à passagers, de placer les postes de couchage au-dessous de la ligne de charge, mais en aucun cas immédiatement au-dessous des coursives de service.

4. La superficie, par occupant, de tout poste de couchage destiné au personnel subalterne ne sera pas inférieure à:

- a. 1,85 m² (ou 20 pieds carrés) à bord des navires jaugeant moins de 800 tonneaux;
- b. 2,35 m² (ou 25 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 800 tonneaux ou plus, mais moins de 3000 tonneaux;
- c. 2,78 m² (ou 30 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 3000 tonneaux ou plus.

Toutefois, à bord des navires à passagers où plus de quatre membres du personnel subalterne sont logés dans un même poste de couchage, la superficie minimum par occupant pourra être de 2,22 m² (24 pieds carrés).

5. Dans le cas de navires où sont employés des groupes de personnel subalterne nécessitant l'embarquement d'un effectif nettement plus important qui eût été utilisé autrement, l'autorité compétente pourra, pour ce genre de personnel, réduire la superficie, par occupant, des postes de couchage, pourvu toutefois que:

- a. La superficie totale des postes de couchage allouée à ces groupes ne soit pas moindre que celle qui eût été attribuée si l'effectif n'avait pas été augmenté de ce fait,
- b. La superficie minimum par occupant des postes de couchage soit d'au moins:
 - (i) 1,67 m² (18 pieds carrés) pour les navires jaugeant moins de 3000 tonneaux;
 - (ii) 1,85 m² (20 pieds carrés) pour les navires jaugeant 3000 tonneaux ou plus.

6. L'espace occupé par les couchettes, les armoires, les commodes et les sièges sera compris dans le calcul de la superficie. Les espaces exigus ou de forme irrégulière qui n'augmentent pas effectivement l'espace disponible pour circuler ou qui ne peuvent être utilisés pour y placer des meubles ne seront pas compris dans ce calcul.

7. La hauteur libre des postes de couchage de l'équipage devra être d'au moins 1,90 m (6 pieds 3 pouces).

8. Les postes de couchage seront en nombre suffisant pour que chaque catégorie de l'équipage dispose d'un ou plusieurs postes distincts; toutefois, l'autorité compétente pourra accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires de faible tonnage.

9. Le nombre de personnes autorisées à occuper chaque poste de couchage ne dépassera pas les chiffres maxima suivants:

- a. Officiers chefs de service, officiers du pont et officiers mécaniciens chefs de quart, et premiers officiers ou opérateurs de radio: un occupant par chambre;
- b. Autres officiers: un occupant par chambre si possible, et en aucun cas plus de deux;
- c. Personnel de maistrance: un ou deux occupants par poste et en aucun cas plus de deux;

- d. Autre personnel subalterne: deux ou trois personnes par poste si possible, et en aucun cas plus de quatre.
10. En vue d'assurer un logement satisfaisant et plus confortable, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, accorder l'autorisation de loger au maximum dix membres de l'équipage dans le même poste dans le cas de certains navires à passagers.
11. Le nombre maximum de personnes à loger par poste de couchage sera indiqué d'une manière lisible et indélébile, en un endroit du poste où l'inscription pourra être vue aisément.
12. Les membres de l'équipage disposeront de couchettes individuelles.
13. Les couchettes ne seront pas placées côte à côte d'une façon telle qu'on ne puisse accéder à l'une d'elles qu'en passant au-dessus d'une autre.
14. La superposition de plus de deux couchettes est interdite. Dans le cas où des couchettes sont placées le long de la muraille du navire, il est interdit de superposer des couchettes à l'endroit où un hublot est situé au-dessus d'une couchette.
15. Lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne sera pas placée à moins de 0,30 m (12 pouces) au-dessus du plancher; la couchette supérieure sera disposée à mi-hauteur environ entre le fond de la couchette inférieure et le dessous des barrots du plafond.
16. Les dimensions intérieures minima d'une couchette seront de 1,90 m sur 0,68 m (6 pieds 3 pouces sur 2 pieds 3 pouces).
17. Le cadre d'une couchette et, le cas échéant, la planche de roulis seront d'un matériau approuvé, dur, lisse et non susceptible de se corroder ou d'abriter de la vermine.
18. Si des cadres tubulaires sont utilisés dans la construction des couchettes, ils seront absolument fermés et sans perforations qui pourraient constituer un accès pour la vermine.
19. Toute couchette sera pourvue d'un fond élastique ou d'un sommier élastique, ainsi que d'un matelas rembourré d'une matière approuvée. L'utilisation, pour le rembourrage, de paille ou d'autre matière de nature à abriter de la vermine est interdite.
20. Lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière, en bois, en toile ou en une autre matière convenable, sera fixé en dessous du sommier élastique de la couchette supérieure.
21. Tout poste de couchage sera aménagé et meublé de manière à en faciliter la bonne tenue et à assurer un confort raisonnable pour ses occupants.
22. Le mobilier comprendra une armoire pour chaque occupant. Celle-ci aura moins de 1,52 m (5 pieds) de hauteur et une section transversale de 19,30 dm² (300 pouces carrés). Elle sera pourvue d'un rayon et d'un dispositif de fermeture par cadenas. Le cadenas sera fourni par l'occupant.

23. Tout poste de couchage sera pourvu d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe rabattable ou à coulisses, et de sièges confortables suivant les besoins.
24. Le mobilier sera construit en un matériau lisse et dur, non susceptible de se déformer ou de se corroder.
25. Chaque occupant aura à sa disposition un tiroir ou un espace équivalent d'une capacité au moins égale à 0,56 m³ (2 pieds cubes).
26. Les hublots des postes de couchage seront garnis de rideaux.
27. Tout poste de couchage sera pourvu d'une glace, de petits placards pour les articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères.
28. Pour autant que cela sera praticable, les couchettes seront réparties de façon à séparer les quarts et à éviter qu'un homme de jour ne partage le même poste que des hommes prenant le quart.

Art. 11

1. Des réfectoires suffisants seront installés à bord de tous les navires.
2. A bord des navires jaugeant moins de 1000 tonneaux, des réfectoires distincts seront prévus pour:
 - a. Le capitaine et les officiers;
 - b. Le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne.
3. A bord des navires jaugeant 1000 tonneaux ou plus, des réfectoires distincts seront prévus pour:
 - a. Le capitaine et les officiers;
 - b. Le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne du pont;
 - c. Le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne de la machine.
Toutefois:
 - (i) l'un des deux réfectoires prévus pour le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne peut être affecté au personnel de maistrance et l'autre au reste du personnel subalterne;
 - (ii) un réfectoire unique peut être prévu pour le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne du pont et de la machine lorsque les armateurs et/ou leurs organisations intéressées, et les organisations reconnues *bona fide* de gens de mer intéressées préfèrent qu'il en soit ainsi.
4. Des dispositions adéquates seront prévues pour le personnel du service général, soit en aménageant pour lui un réfectoire distinct, soit en lui donnant le droit d'utiliser les réfectoires affectés à d'autres catégories; à bord des navires de 5000 tonneaux et au-dessus qui embarquent plus de cinq agents du service général, l'installation d'un réfectoire séparé à leur intention devra être envisagée.
5. Les dimensions et l'équipement de tout réfectoire devront être suffisants pour le nombre probable de personnes qui les utiliseront en même temps.

6. Tout réfectoire sera pourvu de tables et de sièges approuvés en nombre suffisant pour le nombre probable de personnes qui les utiliseront en même temps.
7. L'autorité compétente pourra accorder des dérogations aux dispositions ci-dessus concernant l'aménagement de réfectoires, dans la mesure où les conditions spéciales existant à bord des navires à passagers peuvent l'exiger.
8. Les réfectoires seront séparés distinctement des postes de couchage et placés aussi près que possible de la cuisine.
9. Une installation convenable pour le lavage des ustensiles de table, ainsi que des placards suffisants pour y ranger ces ustensiles, seront prévus lorsque les offices qui peuvent exister ne sont pas directement accessibles des réfectoires.
10. Les dessus des tables et des sièges seront d'une matière résistant à l'humidité, sans craquelures et d'un nettoyage aisé.

Art. 12

1. A bord de tout navire, un ou des emplacements de superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et de l'effectif de l'équipage, seront prévus sur un pont découvert, auxquels les membres de l'équipage auront accès lorsqu'ils ne sont pas de service.
2. Des locaux de récréation situés dans un endroit approprié et meublés d'une manière convenable seront prévus pour les officiers et le personnel subalterne. Lorsqu'il n'existera pas de tels locaux en dehors des réfectoires, ceux-ci seront établis, meublés et installés de façon à en tenir lieu.

Art. 13

1. Des installations sanitaires suffisantes, comprenant des lavabos, des baignoires et/ou des douches, seront aménagées à bord de tout navire.
2. Des water-closets distincts seront installés dans la proportion minimum suivante:
 - a. A bord des navires jaugeant moins de 800 tonneaux: trois;
 - b. A bord des navires jaugeant 800 tonneaux ou plus, mais moins de 3000 tonneaux: quatre;
 - c. A bord des navires jaugeant 3000 tonneaux ou plus: six;
 - d. A bord des navires où les officiers ou opérateurs de radio ont un logement isolé, des installations sanitaires contiguës ou situées à proximité seront prévues.
3. La législation nationale fixera la répartition des water-closets entre les différentes catégories de l'équipage, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article.
4. Des installations sanitaires pour tous les membres de l'équipage qui n'occupent pas des chambres ou des postes comportant une installation sanitaire privée seront prévues pour chaque catégorie de l'équipage, à raison de:

- a. Une baignoire et/ou une douche par huit personnes ou moins;
- b. Un water-closet par huit personnes ou moins;
- c. Un lavabo par six personnes ou moins.

Toutefois, si le nombre de personnes d'une catégorie dépasse de moins de la moitié du nombre indiqué un multiple exact de ce nombre, l'excédent pourra être négligé pour l'application de la présente disposition.

5. Si l'effectif total de l'équipage dépasse 100 ou s'il s'agit de navires à passagers effectuant normalement des voyages d'une durée ne dépassant pas quatre heures, l'autorité compétente pourra envisager des dispositions spéciales ou une réduction du nombre d'installations sanitaires requises.

6. L'eau douce, chaude et froide, ou des moyens de chauffer l'eau seront fournis dans tous les locaux communs affectés aux soins de propreté. L'autorité compétente aura la faculté de fixer, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, la quantité maximum d'eau douce qui peut être exigée de l'armateur, par homme et par jour.

7. Les lavabos et les baignoires seront de dimensions suffisantes et d'un matériau approuvé, à surface lisse, non susceptible de se fissurer, de s'écailler ou de se corroder.

8. L'aération de tout water-closet se fera par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des locaux d'habitation.

9. Tout water-closet sera d'un modèle approuvé et pourvu d'une chasse d'eau puissante, en état constant de fonctionnement et contrôlable individuellement.

10. Les tuyaux de descente et de décharge seront de dimensions suffisantes et installés de manière à réduire au minimum les risques d'obstruction et à en faciliter le nettoyage.

11. Les installations sanitaires destinées à être utilisées par plus d'une personne seront conformes aux prescriptions suivantes:

- a. Les revêtements de pont seront d'un matériau durable approuvé, faciles à nettoyer et imperméables à l'humidité; ils seront pourvus d'un système efficace d'écoulement des eaux;
- b. Les cloisons seront en acier ou en tout autre matériau approuvé et étanches sur une hauteur d'au moins 0,23 m (9 pouces) à partir du plancher;
- c. Les locaux seront suffisamment éclairés, chauffés et aérés;
- d. Les water-closets seront situés en un endroit aisément accessible des postes de couchage et des locaux affectés aux soins de propreté, mais ils en seront séparés: ils ne donneront pas directement sur les postes de couchage ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre poste de couchage et water-closets; toutefois, cette dernière disposition ne sera pas applicable aux water-closets situés entre deux postes de couchage dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas quatre;

- e. Si plusieurs water-closets sont installés dans un même local, ils seront suffisamment enclos pour en assurer l'isolement.
- 12. A bord de tout navire, des moyens de lavage et de séchage du linge seront prévus dans une proportion correspondant à l'effectif de l'équipage et à la durée normale du voyage.
- 13. Le matériel de lavage comprendra des bassins suffisants, avec dispositif d'écoulement, qui pourront être installés dans les locaux affectés aux soins de propreté s'il n'est pas raisonnablement possible d'aménager une buanderie séparée. Les bassins seront alimentés suffisamment en eau douce, chaude et froide. A défaut d'eau chaude, des moyens de chauffer de l'eau seront prévus.
- 14. Les moyens de séchage seront aménagés dans un local séparé des postes de couchage et des réfectoires, suffisamment aéré et chauffé et pourvu de cordes à linge ou d'autres dispositifs d'étendage.

Art. 14

- 1. Une infirmerie distincte sera prévue à bord de tout navire embarquant un équipage de quinze personnes ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours. L'autorité compétente pourra accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière.
- 2. L'infirmerie sera située de telle sorte que l'accès en soit aisé, que ses occupants soient confortablement logés et qu'ils puissent recevoir, par tous les temps, les soins nécessaires.
- 3. L'entrée, les couchettes, l'éclairage, la ventilation, le chauffage et l'installation d'eau seront aménagés de manière à assurer le confort et faciliter le traitement des occupants.
- 4. Le nombre de couchettes à installer dans l'infirmerie sera prescrit par l'autorité compétente.
- 5. Les occupants de l'infirmerie disposeront, pour leur usage exclusif, de water-closets qui feront partie de l'installation de l'infirmerie elle-même ou seront situés à proximité immédiate.
- 6. Il sera interdit d'affecter l'infirmerie à un usage autre que le traitement éventuel de malades.
- 7. Tout navire qui n'embarque pas de médecin devra être pourvu d'un coffre à médicaments, d'un type approuvé, accompagné d'instructions aisément compréhensibles.

Art. 15

- 1. Des penderies suffisantes et convenablement aérées destinées à recevoir les cirés seront aménagées à l'extérieur des postes de couchage, mais elles seront aisément accessibles de ces derniers.
- 2. A bord de tout navire jaugeant plus de 3000 tonneaux, un local pour le service du pont et un autre pour le service de la machine seront aménagés et meublés pour servir chacun de bureau.

3. A bord des navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques, des dispositions seront prises pour protéger le logement de l'équipage en munissant de moustiquaires appropriées les hublots, ouvertures de ventilation et portes donnant sur un pont ouvert.

4. Tout navire naviguant normalement sous les tropiques ou dans le golfe Persique, ou à destination de ces régions, sera pourvu de tentes pouvant être installées sur les ponts découverts situés immédiatement au-dessus du logement de l'équipage, ainsi que sur la ou les parties de pont découvert servant de lieux de récréation.

Art. 16

1. Dans le cas des navires visés au par. 5 de l'art. 10, l'autorité compétente pourra, en ce qui concerne les membres de l'équipage qui y sont visés, modifier les conditions fixées dans les articles qui précèdent, dans la mesure nécessaire pour tenir compte des habitudes ou usages nationaux; en particulier, elle pourra prendre des dispositions spéciales concernant, d'une part, le nombre des personnes qui occupent les postes de couchage, d'autre part, les aménagements des réfectoires et des installations sanitaires.

2. En modifiant les conditions ainsi fixées, l'autorité compétente sera cependant tenue de respecter les dispositions des par. 1 et 2 de l'art. 10 et les surfaces minima requises pour ce personnel au par. 5 de l'art. 10.

3. A bord des navires où une catégorie quelconque de l'équipage est formée de personnes dont les habitudes et les usages nationaux sont très différents, des postes de couchage et autres locaux d'habitation séparés et adéquats seront prévus dans la mesure nécessaire pour répondre aux besoins des différentes catégories.

4. Dans le cas des navires mentionnés au par. 5 de l'art. 10, les infirmeries, réfectoires et installations sanitaires seront établis et maintenus, en ce qui concerne leur nombre et leur utilité pratique, sur la même base que ceux de tout autre navire d'un type similaire immatriculé dans le même pays.

5. Lors de l'élaboration, en conformité des dispositions du présent article, de règlements spéciaux, l'autorité compétente consultera les organisations reconnues *bona fide* de gens de mer intéressées et les organisations des armateurs et/ou les armateurs qui emploient ceux-ci.

Art. 17

1. Le logement de l'équipage sera maintenu en état de propreté et dans des conditions d'habitabilité convenables; il ne servira pas de lieu d'emmagasinement de marchandises ou d'approvisionnement qui ne sont pas la propriété personnelle de ses occupants.

2. Le capitaine ou un officier spécialement délégué par lui à cet effet, accompagné d'un ou plusieurs membres de l'équipage, procédera à des intervalles maxima d'une semaine à l'inspection de tous les locaux qui forment le logement de l'équipage; les résultats de l'inspection seront consignés par écrit.

Annexe III
(Art. 42 de l'O)

Contrat-type pour l'assurance de l'équipage de navires de mer¹⁴⁰

Approuvé par le Conseil fédéral le 23 novembre 1965

A. Champ d'application

I. Cercle des personnes assurées

Art. 1

¹ Conformément à l'art. 84 de la loi fédérale du 23 novembre 1953¹⁴¹ sur la navigation maritime sous pavillon suisse et l'art. 42 de l'ordonnance du 20 novembre 1956, tout l'équipage du navire de mer est assuré contre la maladie et les accidents professionnels.

² Appartiennent à l'équipage le capitaine et les autres marins qui ont un emploi à bord et sont inscrits sur le rôle d'équipage.

II. Etendue de l'assurance

Art. 2

¹ L'assurance s'étend aux suites d'accidents professionnels et de maladies.

² L'assurance contre la maladie est subordonnée à une visite médicale d'entrée.

Art. 3

1. Assurance-accidents

¹ Sont réputés accidents professionnels:

- tous les accidents subis par l'assuré pendant l'exécution de son service;
- les accidents survenus à bord du navire ou lors du trafic par bateau d'un navire à l'autre ou du navire à la terre et retour;
- les accidents survenus lors du voyage en direct qu'accomplit l'assuré de son domicile au port d'embarquement pour prendre son travail, ou, inversement, lors du voyage direct qu'il accomplit du port à son domicile après avoir quitté son travail; sont exclus les accidents survenus dans la maison même où habite l'assuré ou dans les environs immédiats.

² Sont déterminantes pour définir l'accident les dispositions de détail sur l'assurance-accidents obligatoire et la pratique de la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (Caisse nationale). L'assurance des accidents professionnels s'étend

¹⁴⁰ RO 1965 1027

¹⁴¹ RS 747.30

aussi aux maladies professionnelles et maladies produites par le travail reconnues par la Caisse nationale comme donnant droit aux prestations.

Art. 4 2. Assurance-maladie

¹ Toutes les maladies sont couvertes, à l'exception des cas mentionnés à l'alinéa suivant.

² Ne sont pas couvertes:

- les maladies, les états maladifs et leurs suites existant déjà au moment de l'entrée en vigueur de l'assurance;
- les maladies qui se déclarent dans les vingt jours suivant le début de l'assurance, ou après la fin de celle-ci, à moins que l'assuré ne prouve qu'il a été atteint de la maladie alors qu'il était couvert par l'assurance;
- les maladies causées par l'absorption régulière de stupéfiants ou de calmants et celles qui sont dues à l'abus habituel de tabac ou d'alcool, ou à des actes punissables commis par l'assuré;
- les maladies mentales de toute nature, ainsi que les maladies nerveuses, quelles qu'elles soient, comme, par exemple, la neurasthénie et l'hystérie;
- les états de fatigue ou d'épuisement dus à des causes d'ordre mental ou au surmenage physique, ainsi qu'à des chocs moraux;
- les maladies professionnelles et maladies causées par le travail qui sont reconnues par la Caisse nationale comme donnant droit aux prestations et, par conséquent, sont couvertes par l'assurance-accidents (art. 3).

III. Début et durée de l'assurance

Art. 5

¹ L'assurance prend effet pour l'assuré dès le premier jour pour lequel il a son salaire, mais au plus tard le jour de son embarquement, et prend fin lors de son licenciement, ainsi que 48 heures après qu'il a été fait prisonnier, a été interné ou a été débarqué par une puissance étrangère.

² Pour les membres de l'équipage qui ne sont pas engagés au port d'embarquement, l'assurance-accidents prend effet au moment où il montent, à leur lieu de domicile, dans le moyen de transport qui doit les conduire audit port.

³ Pour les membres de l'équipage qui, après leur licenciement, entreprennent immédiatement leur voyage de retour à leur domicile, l'assurance-accidents cesse à la sortie du moyen de transport utilisé pour ce voyage, à moins qu'elle n'ait déjà cessé au préalable parce que l'assuré a été fait prisonnier, a été interné ou a été débarqué.

⁴ En outre, l'assurance prend fin automatiquement dès l'instant où la Suisse se trouverait impliquée dans une guerre, avec la restriction toutefois que l'assurance continue à déployer ses effets pour le navire se trouvant en mer, jusqu'à la fin du voyage

commencé, soit jusqu'à son entrée dans le port de destination, ou dans un port de secours, auquel cas le port de secours est considéré comme port de destination.

B. Prestations

I. Assurance-accidents

Art. 6

¹ Le montant des prestations d'assurance est déterminé uniquement par les dispositions de la loi fédérale du 13 juin 1911¹⁴² sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents, sous réserve de l'al. 2 ci-dessous. Dans les cas qui ne sont pas réglés nettement par la loi, la pratique de la Caisse nationale est déterminante.

² En dérogation:

- a. A l'art. 74 de la loi susmentionnée¹⁴³, l'indemnité journalière est égale à 100 % cent du salaire pris en considération conformément à la lettre d;
- b. A l'art. 77 de la loi susmentionnée¹⁴⁴, la rente d'invalidité est égale, en cas d'incapacité totale de travail, à 100 % du salaire pris en considération conformément à la lettre d. En cas d'incapacité partielle de travail, la rente subit une réduction proportionnelle;
- c. Aux art. 84 et 87 de la loi susmentionnée¹⁴⁵, la rente de veuve ou de veuf s'élève à 40 %, la rente d'orphelin simple à 20 %, la rente d'orphelin double à 35 % et les rentes d'ascendants et de frères et soeurs ensemble à 25 % du salaire pris en considération conformément à la lettre d. Les rentes de survivants ne peuvent, au total, excéder 90 % dudit salaire;
- d. Aux art. 74, al. 2, et 78 de la loi susmentionnée¹⁴⁶ est réputé salaire pris en considération uniquement le salaire de base avec adjonction des montants à déclarer à l'assurance-vieillesse et survivants pour l'entretien et le logement, jusqu'à concurrence du montant maximal du gain annuel valable pour l'assurance-accidents obligatoire.

¹⁴² [RS 8 283; RO 1959 888, 1964 961, 1968 66, 1971 1461 ch. II art. 6 ch. 2 disp. fin. et trans. tit. X, 1977 2249 ch. I 611, 1978 1836 annexe ch. 4, 1982 196 1676 annexe ch. I 2184 art. 114, 1990 1091, 1991 362 ch. II 412, 1992 288 annexe ch. 37, 1995 511. RO 1995 1328 annexe ch. 1]. Voir actuellement la LF du 20 mars 1981 sur l'assurance-accidents (RS 832.20).

¹⁴³ Actuellement «Aux art. 16 et 17 de la LF du 20 mars 1981 sur l'assurance-accidents» (RS 832.20).

¹⁴⁴ Actuellement «A l'art. 20 de la LF du 20 mars 1981 sur l'assurance-accidents» (RS 832.20).

¹⁴⁵ Actuellement «Aux art. 28 à 33 de la LF du 20 mars 1981 sur l'assurance-accidents» (RS 832.20).

¹⁴⁶ Actuellement «Aux art. 15 et 17 de la LF du 20 mars 1981 sur l'assurance-accidents» (RS 832.20).

II. Assurance-maladie

Art. 7147 Les prestations sont les suivantes:

- | | |
|--|---|
| En cas de décès: | Remboursement des frais funéraires jusqu'à concurrence de 600 francs. Cette somme est due à l'armateur dans la mesure où il a pris en charge les frais funéraires. |
| En cas d'incapacité temporaire de travail: | Une indemnité journalière égale à 100 % du gain journalier pris en considération conformément à l'art. 6, al. 2, let. d, et cela pendant 180 jours au maximum. |
| En outre: | Bonification de 80 % des frais de traitement jusqu'à concurrence de 8000 francs par cas, la participation d'un membre de l'équipage ne devant toutefois pas, dans ces limites, dépasser la moitié de son salaire de base mensuel. |

Art. 8

¹ L'assuré qui se trouve à bord du navire a droit à une indemnité journalière pendant la durée de son incapacité de travail, et en proportion de cette incapacité.

² Si l'assuré est à terre, il a droit à la pleine indemnité journalière également pendant la durée d'une incapacité partielle de travail, à moins qu'il n'accomplisse un travail contre paiement. Dans ce cas, l'indemnité journalière est réduite proportionnellement au degré d'incapacité constaté par le médecin.

³ La durée et le degré de l'incapacité de travail sont fixés d'après une attestation établie par le capitaine, le médecin traitant ou le médecin de la compagnie.

⁴ L'indemnité journalière n'est versée pour des cures de convalescence que si le médecin de la compagnie estime la cure nécessaire pour la guérison des suites de la maladie.

Art. 9

¹ Sont considérés comme frais de traitement les frais nécessaires de médecin, de médicaments, d'hôpital ou d'autres traitements jusqu'à concurrence du montant maximum prévu à l'art. 7, et pendant une année à partir du début de la maladie. Il en va de même des frais de remplacement artificiel d'un membre (frais de prothèse).

² En cas d'hospitalisation, l'assuré a le droit d'être logé et entretenu aux frais de la compagnie, d'une manière correspondant à son grade; durant son séjour à l'hôpital, l'indemnité journalière sera réduite de 80 % des montants à déclarer à l'assurance-vieillesse et survivants pour l'entretien et le logement.

³ Au titre des traitements dentaires, seules les extractions de dents sont prises en charge.

¹⁴⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 10 déc. 1973 (RO 1974 73).

C. Obligations en cas de sinistre

Art. 10

¹ Dans le cas d'un accident qui entraînera vraisemblablement la mort de l'assuré ou une invalidité permanente, le capitaine est tenu d'adresser immédiatement, sous forme de procès-verbal, un rapport sur les faits au consulat suisse pouvant être atteint le plus rapidement ou, si cela n'est pas possible, aux autorités du port qui peut être atteint le plus rapidement, en faisant si possible appel à des témoins de l'accident. Ce rapport devra fournir des renseignements conformes à la vérité sur la cause et les circonstances, sur l'endroit et le moment de l'accident, la nature et les suites présumées des blessures, l'activité de l'assuré au moment de l'accident et le nom des personnes qui pourraient encore être citées comme témoins. Une copie certifiée conforme de ce rapport devra être envoyée immédiatement à la compagnie.

² En cas de mort consécutive à un accident, qu'elle survienne immédiatement ou dans la suite, la compagnie doit être prévenue immédiatement par télégramme. Lorsque le capitaine a connaissance de la mort de l'assuré, c'est à lui qu'il incombe d'en aviser la compagnie télégraphiquement. Lorsque les survivants refusent ou empêchent soit l'autopsie désirée par la compagnie, soit l'assistance d'un médecin-conseil, la compagnie est en droit de décliner toute prestation si, du point de vue médical, d'autres causes de mort, étrangères à l'accident, ou l'influence de maladies ou d'infirmités entrent en ligne de compte.

³ Pour les accidents n'entraînant qu'une incapacité temporaire de travail, de même que pour les maladies, le capitaine devra remplir la formule de déclaration de sinistre délivrée par la compagnie en donnant des renseignements sur les faits (procès-verbal signé par le capitaine ou extrait du journal de bord) et l'expédier à la compagnie dès l'arrivée au prochain port.

Art. 11

L'assuré est tenu, sous peine de déchéance en cas d'omission ou de refus, de fournir à la compagnie, dans un délai de quatorze jours, sur demande formulée par écrit et indiquant les conséquences du retard, tout renseignement sur le sinistre, l'évolution des suites de l'accident ou de la maladie, et l'état de santé actuel et antérieur; il est aussi tenu de se soumettre à l'examen du médecin de la compagnie et, si une période d'observation est nécessaire, d'entrer dans un établissement hospitalier. Il doit, en outre, autoriser tous les médecins qui lui ont donné des soins à l'occasion du sinistre, ou d'autres accidents ou maladies, ou lors de la visite médicale d'entrée, à fournir tous les renseignements désirés par la compagnie sur ces cas.

Art. 12

¹ Si l'assuré ou, à sa place, le capitaine ou son remplaçant sont empêchés de remplir les obligations susmentionnées, celles-ci incombent aux personnes qui font valoir des droits aux prestations de l'assurance.

² Toutes les communications à la compagnie, mentionnées ci-dessus, peuvent également être faites au preneur d'assurance, qui s'engage à les faire suivre immédiatement à la compagnie.

D. Dispositions finales

Art. 13

Si la compagnie résilie le contrat en se fondant sur l'art. 42 de la loi fédérale du 2 avril 1908¹⁴⁸ sur le contrat d'assurance, sa responsabilité cesse 14 jours après qu'elle a notifié la résiliation au preneur d'assurance. Si le navire se trouve encore en mer, le contrat reste en tout cas valable jusqu'à la fin du voyage commencé, c'est-à-dire jusqu'à l'entrée dans le port de destination ou dans un port de secours, auquel cas le port de secours est considéré comme port de destination.

Art. 14

Les communications de la compagnie aux assurés ou aux ayants droit sont légalement valables si elles sont envoyées à la dernière adresse qui lui est connue.

Art. 15

En cas de litige découlant du présent contrat, seuls les tribunaux suisses sont compétents. En principe, le for de la compagnie est au siège principal de celle-ci en Suisse; en outre, la compagnie reconnaît la compétence des tribunaux du domicile suisse de l'assuré ou des ayants droit, ainsi que du domicile suisse du preneur d'assurance.

Art. 16

Au surplus, le présent contrat est régi par la loi fédérale du 2 avril 1908¹⁴⁹ sur le contrat d'assurance.

¹⁴⁸ RS 221.229.1

¹⁴⁹ RS 221.229.1

Règles d'York et d'Anvers 1974

Adoptées par le Comité maritime international (Conférence de Hambourg 1974)

Règle d'interprétation

Dans le règlement d'avaries communes, les Règles suivantes précédées de lettres et de numéros doivent s'appliquer à l'exclusion de toute loi et pratique incompatibles avec elles.

A l'exception de ce qui est prévu par les Règles numérotées, l'avarie commune doit être réglée conformément aux Règles précédées de lettres.

Règle A

Il y a d'acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

Règle B

Les sacrifices et dépenses d'avarie commune seront supportés par les divers intérêts appelés à contribuer sur les bases déterminées ci-après.

Règle C

Seuls les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, seront admis en avarie commune.

Les pertes ou dommages subis par le navire ou la cargaison, par suite de retard, soit au cours de voyage, soit postérieurement, tels que le chômage, et toute perte indirecte quelconque telle que la différence de cours, ne seront pas admis en avarie commune.

Règle D

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours ou des défenses pouvant concerner cette partie à raison d'une telle faute.

¹⁵⁰ Anciennement annexe IX de la LF sur la navigation maritime (voir RO 1993 2284).

Règle E

La preuve qu'une perte ou une dépense doit effectivement être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission.

Règle F

Toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise à ce titre, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée.

Règle G

Le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution, sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure.

Cette règle est sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi.

Règle I Jet de cargaison

Aucun jet de cargaison ne sera admis en avarie commune à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce.

Règle II Dommage causé par jet et sacrifice pour le salut commun

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par un sacrifice ou en conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun, et par l'eau qui pénètre dans la cale par les écoutilles ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet pour le salut commun.

Règle III Extinction d'incendie à bord

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord; toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage causé par la fumée ou la chaleur quelle qu'en soit la cause.

Règle IV Coupement de débris

La perte ou le dommage éprouvé en coupant des débris ou des parties du navire qui ont été enlevés ou sont effectivement perdus par accident, ne sera pas bonifié en avarie commune.

Règle V Echouement volontaire

Quand un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, qu'il dût ou non y être drossé, les pertes ou dommages en résultant seront admis en avarie commune.

*Règle VI*¹⁵¹ Assistance

- a) Les dépenses encourues par les parties engagées dans l'aventure et ayant le caractère d'assistance, soit en vertu d'un contrat soit autrement, seront admises en avarie commune, pourvu que les opérations d'assistance aient été effectuées dans le but de préserver du péril les propriétés engagées dans l'aventure maritime commune.

Les dépenses admises en avarie commune comprendront toute rémunération d'assistance dans la fixation de laquelle l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, tels qu'ils sont énoncés à l'art. 13, al. 1, let. b, de la Convention Internationale de 1989 sur l'assistance, ont été pris en compte.

- b) L'indemnité spéciale payable à l'assistant par l'armateur sous l'empire de l'art. 14 de la dite Convention, dans les conditions indiquées par le par. 4 de cet article, ou de toute autre disposition de portée semblable, ne sera pas admise en avarie commune.

Règle VII Dommage aux machines et aux chaudières

Le dommage causé à toute machine et chaudière d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer, sera admis en avarie commune, lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement de l'appareil de propulsion et des chaudières ne sera en aucune circonstance admise en avarie commune.

Règle VIII Dépenses pour alléger un navire échoué et dommage résultant de cette mesure

Lorsqu'un navire est échoué et que la cargaison, ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, sont déchargés dans des circonstances telles que cette mesure constitue un acte d'avarie commune, les dépenses supplémentaires d'allégement, de location des allégés et, le cas échéant, celles de réembarquement ainsi que la perte ou le dommage en résultant, seront admises en avarie commune.

¹⁵¹ Modifiée par le Comité maritime international (Conférence de Paris 1990).

Règle IX Objets du navire et approvisionnements brûlés comme combustibles

Les objets et approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, qu'il aura été nécessaire de brûler comme combustible pour le salut commun en cas de péril, seront admis en avarie commune quand, et seulement quand, le navire aura été pourvu d'un ample approvisionnement de combustible. Mais la quantité estimative de combustible qui aurait été consommée, calculée au prix courant au dernier port de départ du navire et à la date de ce départ, sera portée au crédit de l'avarie commune.

Règle X Dépenses au port de refuge, etc.

- a) Quand un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou qu'il sera retourné à son port ou lieu de chargement par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront rendu cette mesure nécessaire pour le salut commun, les dépenses encourues pour entrer dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune; et, quand il en sera reparti avec tout ou partie de sa cargaison primitive, les dépenses correspondantes pour quitter ce port ou lieu qui auront été la conséquence de cette entrée ou de ce retour seront de même admises en avarie commune.

Quand un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque et qu'il est nécessairement déplacé vers un autre port ou lieu parce que les répartitions ne peuvent être effectuées au premier port ou lieu, les dispositions de cette Règle s'appliqueront au deuxième port ou lieu, comme s'il était un port ou lieu de refuge, et le coût du déplacement, y compris les réparations provisoires et le remorquage, sera admis en avarie commune.

Les dispositions de la Règle XI s'appliqueront à la prolongation du voyage occasionnée par ce déplacement.

- b) Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements, soit à un port, soit à un lieu de chargement, d'escale ou de refuge, seront admis en avarie commune si la manutention ou le déchargement était nécessaire pour le salut commun ou pour permettre de réparer les avaries au navire causées par sacrifice ou par accident si ces réparations étaient nécessaires pour permettre de continuer le voyage en sécurité, excepté si les avaries au navire sont découvertes dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces avaries ne se soit produit au cours du voyage.

Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements ne seront pas admis en avarie commune s'ils ont été encourus à seule fin de remédier à un désarrimage survenu au cours du voyage, à moins qu'une telle mesure soit nécessaire pour le salut commun.

- c) Toutes les fois que les frais de manutention ou de déchargement de la cargaison, du combustible ou des approvisionnements seront admissibles en avarie commune, les frais de leur magasinage, y compris l'assurance si elle a été

raisonnablement conclue, de leur rechargement et de leur arrimage seront également admis en avarie commune.

Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, les frais de magasinage ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou bien jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement de la cargaison en cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant cette date.

Règle XI Salaires et entretien de l'équipage et autres dépenses pour se rendre au port de refuge, et dans ce port, etc.

- a) Les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage raisonnablement encourus ainsi que le combustible et les approvisionnements consommés durant la prolongation de voyage occasionnée par l'entrée du navire dans un port de refuge, ou par son retour au port ou lieu de chargement, doivent être admis en avarie commune quand les dépenses pour entrer en ce port ou lieu sont admissibles en avarie commune par application de la Règle X, (a).
- b) Quand un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou lieu par suite d'un accident, sacrifice ou autres circonstances extraordinaires qui ont rendu cela nécessaire pour le salut commun, ou pour permettre la répartition des avaries causées au navire par sacrifice ou accident quand la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité, les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage raisonnablement encourus pendant la période supplémentaire d'immobilisation en ce port ou lieu jusqu'à ce que le navire soit ou aurait dû être mis en état de poursuivre son voyage, seront admis en avarie commune.

Cependant, si des avaries au navire sont découvertes dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces avaries se soit produit au cours du voyage, alors les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage, ni le combustible et les approvisionnements consommés pendant l'immobilisation supplémentaire pour les besoins de la réparation des avaries ainsi découvertes, ne seront admis en avarie commune même si la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité.

Quand le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage et le combustible et les approvisionnements consommés ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou jusqu'à la date d'achèvement du déchargement de la cargaison en cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant cette date.

Le combustible et les approvisionnements consommés pendant la période supplémentaire d'immobilisation seront admis en avarie commune à l'exception du combustible et des approvisionnements consommés en effectuant des réparations non admissibles en avarie commune.

Les frais de port encourus durant cette période supplémentaire d'immobilisation seront de même admis en avarie commune, à l'exception des frais qui ne sont encourus qu'à raison de réparation, non admissibles en avarie commune.

- c) Pour l'application de la présente règle ainsi que des autres règles, les salaires comprennent les paiements faits aux capitaine, officiers et équipage ou à leur profit, que ces paiements soient imposés aux armateurs par la loi ou qu'ils résultent des conditions et clauses des contrats de travail.
- d) Quand des heures supplémentaires sont payées aux capitaine, officiers ou équipage pour l'entretien du navire ou pour des réparations dont le coût n'est pas admissible en avarie commune, ces heures supplémentaires ne seront admises en avarie commune que jusqu'à concurrence de la dépense qui a été évitée et qui eût été encourue et admise en avarie commune si la dépense de ces heures supplémentaires n'avait pas été exposée.

Règle XII Dommage causé à la cargaison en la déchargeant, etc.

Le dommage ou la perte subis par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, rechargement et arrimage seront admis en avarie commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ce cas seulement.

Règle XIII Déduction du coût des réparations

Les réparations à admettre en avarie commune ne seront pas sujettes à des déductions pour différence du «neuf au vieux» quand du vieux matériel sera, en totalité ou en partie, remplacé par du neuf, à moins que le navire ait plus de quinze ans; en pareil cas, la déduction sera de un tiers.

Les déductions seront fixées d'après l'âge du navire depuis le 31 décembre de l'année d'achèvement de la construction jusqu'à la date de l'acte d'avarie commune, excepté pour les isolants, canots de sauvetage et similaires, appareils et équipements de communications et de navigation, machines et chaudières, pour lesquels les déductions seront fixées d'après l'âge des différentes parties auxquelles elles s'appliquent.

Les déductions seront effectuées seulement sur le coût du matériel nouveau, ou de ses parties, au moment où il sera usiné et prêt à être mis en place dans le navire.

Aucune déduction ne sera faite sur les approvisionnements, matières consommables, ancres et chaînes.

Les frais de cale sèche, de slip et de déplacement du navire seront admis en entier.

Les frais de nettoyage, de peinture ou d'enduit de la coque ne seront pas admis en avarie commune à moins que la coque ait été peinte ou enduite dans les douze mois qui ont précédé la date de l'acte d'avarie commune; en pareil cas, ces frais seront admis pour moitié.

Règle XIV Réparations provisoires

Lorsque les réparations provisoires sont effectuées à un navire, dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, pour le salut commun ou pour des avaries causées par un sacrifice d'avarie commune, le coût de ces réparations sera bonifié en avarie commune.

Lorsque les réparations provisoires d'un dommage fortuit sont effectuées afin de permettre l'achèvement du voyage, le coût de ces réparations sera admis en avarie commune, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence de l'économie sur les dépenses qui auraient été encourues et admises en avarie commune, si ces réparations n'avaient pas été effectuées en ce lieu.

Aucune déduction pour différence du «neuf au vieux» ne sera faite du coût des réparations provisoires admissibles en avarie commune.

Règle XV Perte de fret

La perte de fret résultant d'une perte ou d'un dommage subi par la cargaison sera admise en avarie commune, tant si elle est causée par un acte d'avarie commune que si cette perte ou ce dommage est ainsi admis.

Devront être déduites du montant du fret brut perdu, les dépenses que le propriétaire de ce fait aurait encourues pour le gagner, mais qu'il n'a pas exposées par suite du sacrifice.

Règle XVI Valeur à admettre pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte de cargaison sacrifiée sera le montant de la perte éprouvée de ce fait en prenant pour base le prix au moment du déchargement vérifié d'après la facture commerciale remise au réceptionnaire ou, à défaut d'une telle facture, d'après la valeur embarquée. Le prix au moment du déchargement inclura le coût de l'assurance et le fret, sauf si ce fret n'est pas au risque de la cargaison.

Quand une marchandise ainsi avariée est vendue et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte à admettre en avarie commune sera la différence entre le produit net de la vente et la valeur nette à l'état sain, telle qu'elle est calculée dans le premier paragraphe de cette Règle.

Règle XVII Valeurs contributives

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage sauf que la valeur de la cargaison sera le prix au moment du déchargement vérifié d'après la facture commerciale remise au réceptionnaire ou, à défaut d'une telle facture, d'après la valeur embarquée. La valeur de la cargaison comprendra le coût de l'assurance et le fret sauf si ce fret n'est pas au risque de la cargaison, et sous déduction des pertes ou avaries subies par la cargaison avant ou pendant le déchargement. La valeur du navire sera estimée sans tenir

compte de la plus ou moins valeur résultant de l'affrètement coque nue ou à temps sous lequel il peut se trouver.

A ces valeurs sera ajouté le montant admis en avarie commune des propriétés sacrifiées, s'il n'y est pas déjà compris. Du fret et du prix de passage en risque seront déduits les frais et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus pour gagner le fret si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune et qui n'ont pas été admis en avarie commune. De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais supplémentaires y relatifs, postérieurs à l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune mais pour autant seulement qu'ils n'auront pas été admis en avarie commune.

Quand une cargaison est vendue en cours de voyage, elle contribue sur le produit net de vente augmenté du montant admis en avarie commune.

Les bagages des passagers et les effets personnels pour lesquels il n'est pas établi de connaissance ne contribueront pas à l'avarie commune.

Règle XVIII Avaries au navire

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte subis par le navire, ses machines et/ou ses appareils, du fait d'un acte d'avarie commune, sera le suivant:

- a) en cas de réparation ou de remplacement, le coût réel et raisonnable de la réparation ou du remplacement du dommage ou de la perte sous réserve des déductions à opérer en vertu de la Règle XIII;
- b) dans le cas contraire, la dépréciation raisonnable résultant d'un tel dommage ou d'une telle perte jusqu'à concurrence du coût estimatif des réparations.

Mais lorsqu'il y a perte totale ou que le coût des réparations du dommage dépasserait la valeur du navire une fois réparé, le montant à admettre en avarie commune sera la différence entre la valeur estimative du navire à l'état sain sous déduction du coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'avarie commune, et la valeur du navire en son état d'avarie, cette valeur pouvant être déterminée par le produit net de vente, le cas échéant.

Règle XIX Marchandises non déclarées ou faussement déclarées

La perte ou le dommage causé aux marchandises chargées à l'insu de l'armateur ou de son agent, ou à celles qui ont fait l'objet d'une désignation volontairement faussee au moment de l'embarquement, ne sera pas admis en avarie commune, mais ces marchandises resteront tenues de contribuer si elles sont sauvées.

La perte ou le dommage causé aux marchandises qui ont été faussement déclarées à l'embarquement pour une valeur moindre que leur valeur réelle sera admis sur la base de la valeur déclarée, mais ces marchandises devront contribuer sur leur valeur réelle.

Règle XX Avances de fonds

Une commission de deux pour cent sur les débours d'avarie commune autres que les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage et le combustible et les approvisionnements qui n'ont pas été remplacés durant le voyage, sera admise en avarie commune, mais lorsque les fonds n'auront pas été fournis par l'un des intérêts appelés à contribuer, les frais encourus exposés pour obtenir les fonds nécessaires, au moyen d'un prêt à la grosse ou autrement, de même que la perte subie par les propriétaires des marchandises vendues dans ce but seront admis en avarie commune.

Les frais d'assurance de l'argent avancé pour payer les dépenses d'avarie commune seront également admis en avarie commune.

Règle XXI Intérêts sur les pertes admises en avarie commune

Un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classées en avarie commune, au taux de sept pour cent par an, jusqu'à la date du règlement d'avarie commune, en tenant compte toutefois des remboursements qui ont été faits dans l'intervalle par ceux qui sont appelés à contribuer ou prélevés sur le fonds des dépôts d'avarie commune.

Règle XXII Traitement des dépôts en espèces

Lorsque des dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux, ces dépôts devront être versés, sans aucun délai, à un compte joint spécial aux noms d'un représentant désigné pour l'armateur et d'un représentant désigné pour les déposants dans une banque agréée par eux deux. La somme ainsi déposée augmentée, s'il y a lieu, des intérêts, sera conservée à titre de garantie pour le paiement aux ayants droit en raison de l'avarie commune, des frais de sauvetage ou des frais spéciaux payables par la cargaison et en vue desquels les dépôts ont été effectués. Des paiements en acompte ou des remboursements de dépôts peuvent être faits avec l'autorisation écrite du dispacheur. Ces dépôts, paiements ou remboursements, seront effectués sans préjudice des obligations définitives des parties.

