

9225

Message
du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
à l'appui d'une loi fédérale modifiant la loi sur la navigation
maritime sous pavillon suisse

(Du 14 mai 1965)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le projet d'une loi fédérale modifiant la loi du 23 septembre 1953 sur la navigation maritime sous pavillon suisse.

Les motifs de la revision de la loi

L'Assemblée fédérale a adopté le 23 septembre 1953 la loi sur la navigation maritime, qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1957, après la mise au point des dispositions d'exécution nécessaires. Cette loi remplace l'arrêté du Conseil fédéral du même nom, édicté le 9 avril 1941 à titre de législation de guerre. Elle constitue une codification complète du droit maritime suisse et permet ainsi à notre pays de continuer à faire flotter son pavillon sur les mers. La loi a donné satisfaction, en tant que le court laps de temps écoulé depuis son entrée en vigueur autorise un jugement, et a reçu l'approbation des milieux étrangers compétents.

D'autre part, plusieurs domaines importants du droit maritime ont été réglés par des conventions internationales; notre pays ne peut se soustraire à cette unification du droit. L'Assemblée fédérale approuva le 17 mars 1954 une série de conventions internationales concernant la navigation maritime (RO 1954, 767), conventions auxquelles la Suisse adhéra par la suite. Nous vous avons exposé les raisons qui militaient en faveur de cette adhésion dans notre message du 11 décembre 1953 (FF 1953, III, 781). Depuis lors, de nou-

velles conventions internationales ont été conclues, dont plusieurs avec la participation de la Suisse; nous les avons soumises à votre approbation par un message particulier.

Si vous autorisez la participation à ces nouvelles conventions, il conviendra d'adapter simultanément notre législation nationale, afin qu'elle soit en accord avec le droit international; des divergences seraient particulièrement préjudiciables à la flotte d'un Etat enclavé, qui se meut toujours dans des eaux étrangères. Certaines conventions obligent d'ailleurs les Etats signataires à adopter des dispositions législatives.

Nous vous recommandons par conséquent d'apporter à la loi de 1953, conjointement avec l'approbation des conventions internationales, les modifications qu'implique la participation à ces conventions.

La loi devant être modifiée pour les motifs précités, nous saisissons l'occasion pour vous proposer encore quelques autres modifications, notamment en matière de droit administratif, de façon à tenir compte des expériences faites depuis son entrée en vigueur et à éliminer certaines imprécisions des textes. Les modifications proposées ne touchent en rien les règles fondamentales. En particulier, les prescriptions sévères relatives à l'utilisation du pavillon suisse en mer resteront inchangées.

I

Les modifications à apporter à la loi en raison des conventions internationales

1. La déclaration internationale de Barcelone du 20 avril 1921 portant reconnaissance du droit au pavillon des Etats dépourvus de littoral maritime (RS 13, 549) prévoit que les navires des Etats enclavés ne peuvent être enregistrés qu'à un lieu unique. L'article 2, 2^e alinéa, de la loi reprend cette disposition. Les conventions sur la mer territoriale et sur la haute mer, adoptées le 29 avril 1958 par la conférence des Nations Unies sur le droit maritime et qui viennent d'être ratifiées par les Etats les plus importants, reconnaissent en revanche le droit des Etats enclavés de faire naviguer leurs navires, sous leur propre pavillon, sans limitation ni condition. Les Etats sans littoral maritime jouissent des mêmes droits que les Etats riverains. Dès lors, le droit de la Suisse d'avoir sa propre flotte de commerce et son propre pavillon est confirmé non seulement par la déclaration internationale du 20 avril 1921 mais encore, et d'une manière beaucoup plus complète et précise, par les conventions de Genève de 1958. Cela étant, la simple mention de la déclaration internationale de 1921 dans la loi pourrait susciter l'opinion erronée que la Suisse ne fonderait ses droits que sur cette base; c'est pourquoi il convient d'en supprimer la mention à l'article 2, 2^e alinéa, de la loi. Il ne s'agit pas pour autant de contester la portée que la déclaration de Barcelone a en droit des

gens. Et il n'est pas non plus question de prévoir en Suisse plusieurs ports d'enregistrement. La base juridique reste inchangée, on veut simplement supprimer une mention qui peut prêter à des malentendus.

2. La convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer a été signée le 10 octobre 1957 à Bruxelles, notamment par la Suisse. Elle constitue une réglementation moderne et assure aux lésés des avantages en ce qui concerne l'étendue de la responsabilité. Elle représente également une unification internationale d'une matière qui n'avait pu être unifiée jusqu'alors; c'est pourquoi il avait fallu prévoir encore une réglementation nationale dans la loi de 1953.

La nouvelle convention a, à ce jour, été acceptée par la Grande-Bretagne, la France, l'Espagne, le Ghana, la Suède, l'Algérie et la Finlande. Elle entrera en vigueur dès qu'elle aura été ratifiée par dix Etats, dont cinq Etats possédant chacun une flotte d'au moins un million de tonneaux de jauge brute. La République fédérale d'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et d'autres Etats scandinaves préparent la ratification de la convention; la Grande-Bretagne a déjà modifié, le 1^{er} août 1958, son droit national et repris textuellement les dispositions de la convention. Le Canada l'a incorporée à son droit national. Aux Pays-Bas, la commission d'Etat a reçu du gouvernement la mission d'harmoniser le droit maritime néerlandais avec la convention. Des travaux préparatoires semblables sont en cours en Suède, en République fédérale d'Allemagne et en France. Une action identique serait souhaitable en Suisse, étant donné que la Grande-Bretagne a repris la convention dans sa législation nationale, avant même qu'elle soit entrée en vigueur.

Les dispositions de la loi qui concernent la limitation de la responsabilité – dispositions qui sont d'ailleurs discutables en ce qui concerne la limitation des rémunérations d'assistance et de sauvetage ainsi que les parts contributives d'avarie commune – sont fondées, comme la convention, sur le système forfaitaire; aucun changement notable n'interviendra donc si les articles 49 et 50, 1^{er} et 2^e alinéas, sont remplacés par des textes conventionnels. L'incorporation de textes internationaux dans la loi s'est révélée opportune dans d'autres domaines également. Nous pensons en particulier aux articles 38, 121 et 122, pour lesquels il s'agit d'éviter toute discordance entre le droit national et la convention. Celle-ci prévoit une responsabilité plus étendue pour les dommages corporels que pour les dommages matériels. Les montants unitaires de 1000 francs-or pour ceux-ci et de 3100 francs-or pour ceux-là se réfèrent à l'unité appelée «franc Poincaré», de telle sorte que les fluctuations des cours des devises ne jouent plus aucun rôle. Aujourd'hui, ces montants représentent environ 280 respectivement 868 francs suisses, alors que notre loi ne connaissait jusqu'à maintenant qu'une unité uniforme de 500 francs par tonne pour les dommages matériels et corporels. La convention laisse au droit national le soin de régler la question du fardeau de la preuve dans le cas d'une faute personnelle de l'armateur excluant la limitation de la responsabilité. Outre le renvoi au texte de la convention, il est nécessaire d'inclure dans

la loi une prescription selon laquelle la répartition du fardeau de la preuve sera la même qu'auparavant. Les dispositions de détail figurant aux articles 49 et 50 de la loi deviennent alors inutiles, la matière étant réglée par la convention. Dans l'intérêt de l'unité de droit maritime, nous vous recommandons dès lors d'accepter cette modification de la loi.

L'article 126 dispose que les articles 49 et 50 sont applicables à la navigation rhénane. C'est pourquoi la modification de ces articles en vue d'une reprise du texte de la convention nous oblige de vous proposer de modifier également l'article 126. On doit, de même, tenir compte de l'introduction des convois poussés sur le Rhin. Si un dommage est causé par un convoi poussé, constitué d'un pousseur auquel sont accouplées solidement plusieurs barges poussées sans équipage, il faut prendre en considération, pour la limitation de la responsabilité, le tonnage et la force motrice totaux, étant donné que toute la composition présente un danger plus grand. C'est ce qui vient d'être prévu dans le droit fluvial néerlandais. En l'absence de convention en matière de bateaux fluviaux, seuls des montants en devises nationales peuvent être prévus comme unités pour la responsabilité. Aussi la disposition de l'article 49, 3^e alinéa, n'aura de validité que pour ces montants. Ces raisons pratiques incitent à joindre cette disposition à l'article 126. Pour les navires de mer, cette clause est inutile, car la convention internationale fixe des montants en francs-or.

3. La Suisse a adhéré, le 28 mai 1954, à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924 (RO 1954, 776). Pour cela, elle a fait usage de la possibilité – prévue au protocole de signature de cette convention – d'introduire dans le droit national, sous une forme appropriée, le contenu de la convention, sans en reprendre textuellement les termes (cf. le message du 11 décembre 1953). Notre loi, qui fut adoptée par l'Assemblée fédérale avant notre adhésion à la convention de Bruxelles sur le connaissance, a, dans ses articles 101 à 117, repris les règles internationales sous une forme libre, adaptée à notre langage juridique. Comme il n'y avait, jusqu'à ce moment, aucune obligation internationale, le législateur n'était pas lié dans la rédaction des différentes dispositions. La convention étant maintenant acceptée, on doit – nonobstant la réserve du protocole de signature – se demander, pour chaque disposition particulière de la loi, si le législateur ne s'est pas écarté du texte de la convention, que ce soit seulement du point de vue formel ou également du point de vue matériel. Une comparaison précise des dispositions de la convention avec celles de notre loi montre – la doctrine l'a signalé – que quelques dispositions de la loi ne restituent pas exactement le texte de la convention et que certaines règles de la convention n'ont pas été reprises. Pour rétablir la concordance et pour éviter de donner prise, de quelque manière que ce soit, au reproche de n'avoir pas respecté la convention dans ses moindres détails, nous vous recommandons de donner une nouvelle rédaction à certaines dispositions de la loi. Par ce moyen, on doit arriver à restituer, de la façon la plus exacte possible, les règles

de la convention, de telle sorte qu'il n'y ait aucune différence entre le texte de la convention et le droit national. Et l'on n'aurait plus à se poser la question – souvent délicate – de savoir quel texte doit être appliqué dans un cas d'espèce. Il est dans l'intérêt même du commerce maritime international que des règles uniformes existent au sujet de l'acheminement des marchandises par mer et des connaissements. Etant donné que, pour un Etat sans accès à la mer, des transports véritablement intérieurs jusqu'à la mer sont exclus de toute façon, il serait d'autant moins justifié que le droit national s'écarte d'un texte conventionnel appliqué uniformément dans presque tous les Etats. Pour ces motifs, nous vous proposons de modifier partiellement et de compléter les articles 101 à 107, 109, 111, 114, 115 et 117, ce qui ne portera pas atteinte à la structure de la loi ou à la clarté visée en 1953.

Il paraît avant tout indiqué de préciser dans la loi que la convention est reprise dans le droit national, pour en garantir l'interprétation selon la pratique internationale. Pour cette raison, nous vous proposons de modifier l'article 101. Les autres articles à modifier sont rédigés de manière à reprendre de façon plus précise, parfois même littérale, ce texte de convention. Avant tout, il est absolument nécessaire de mieux adapter à ce texte la description des devoirs de diligence du transporteur (art. 102), de sa responsabilité (art. 103) et des cas dans lesquels il est libéré de sa responsabilité du fait de la loi. Comme dans le code de commerce allemand, le cas de libération de la responsabilité lors d'une faute dans la navigation ou l'administration du navire commise par des personnes au service du transporteur sera distingué du cas de causes objectives, où le lésé peut prouver la faute du transporteur. Pour préciser que les règles sur la responsabilité s'appliquent également à une livraison erronée et aux dommages dus au retard, cas qui est prévu spécialement dans le code des obligations, une rédaction a été choisie qui englobe la perte, la destruction totale ou partielle et l'endommagement des marchandises, ainsi que le retard apporté à la livraison. Etant donné qu'il s'est produit très récemment des cas où l'on a essayé d'éluder les dispositions de la convention en actionnant les employés à la place du transporteur, il est prévu à l'article 103, 3^e alinéa, que les employés du transporteur participent au même régime de responsabilité que leur employeur, s'il n'y a ni dol ni faute grave. Les articles 104 et 105 seront adaptés à la convention et formulés de manière précise. Aux articles 106 et 107, les différences entre notre législation et la convention seront supprimées. A l'article 109, 2^e alinéa, la réserve concernant l'avarie commune disparaîtra car la phrase n'a rien à voir avec la matière traitée dans cet article et pourrait tout au plus donner lieu à des malentendus. L'article 111 sera, de même, adapté à la convention, mais il ne sera pas modifié quant à son contenu. L'article 114 prévoyait une obligation qui non seulement s'écartait de la convention, mais était beaucoup trop étendue en ce qui concerne la désignation des marchandises embarquées. Le nouveau texte correspond à la convention. Il a l'avantage de régler les choses d'une façon plus claire et mieux adaptée à la pratique internationale, surtout en ce qui concerne le trafic des accredités. Il a fallu, de même, adapter l'article 115, 3^e alinéa. L'article 117, qui

règle de manière impérative la responsabilité dans le cas où un connaissance est établi, sera, pour être adapté à la convention, modifié sur le fond uniquement en ce qui concerne les marchandises chargées en pontée. Les autres modifications sont des précisions rédactionnelles et des adaptations aux changements apportés aux autres articles de ce chapitre.

On s'est demandé si l'article 162 sur les dispositions impératives de la loi ne devrait pas être complété par une disposition aux termes de laquelle il ne serait pas possible d'exclure contractuellement la prescription de l'article 113, 1^{er} alinéa, parce que la responsabilité du transporteur prévue à titre impératif par l'article 117 repose sur l'établissement d'un connaissance, alors que l'obligation y relative est inscrite à l'article 113, 1^{er} alinéa, qui lui ne figure pas dans la liste des prescriptions impératives. L'article 117, qui ne permet aucune autre interprétation sensée, montre toutefois que le droit du déchargeur de se faire délivrer un connaissance de bord selon l'article 113, 1^{er} alinéa, ne peut pas être exclu, sans qu'il faille le mentionner expressément dans la loi. Il en est autrement en ce qui concerne l'application des dispositions du droit maritime à la navigation fluviale (art. 127, 2^e al., nouvelle version).

Les modifications et compléments apportés à la loi ont pour but d'accroître l'unité dans le domaine du droit maritime du transport. Si l'on passe en revue les droits étrangers qui ont également incorporé les règles internationales, sous une forme appropriée, à leur législation nationale en se référant à la réserve figurant au protocole final de l'accord de 1924, on voit que notre loi s'est, jusque-là, éloignée du texte de la convention, ce qui était admissible avant l'adhésion à la convention. Après cette adhésion, cela ne doit plus être possible. Les modifications proposées permettent d'éliminer en même temps certaines inexactitudes ou certaines discordances constatées entre le texte allemand et le texte français, comme par exemple à l'article 104, 2^e alinéa, dernière ligne.

4. Le 29 avril 1961, la Suisse a signé à Bruxelles la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer. Ayant soumis cette convention à votre approbation par un message particulier, nous pouvons nous référer, en ce qui concerne son contenu et sa portée, aux explications figurant dans ledit message.

Il manquait au droit maritime suisse des règles particulières concernant la responsabilité de l'armateur à l'égard des passagers. Les dispositions générales du code des obligations rendent largement possible une libération de la responsabilité. La convention institue, en revanche, la responsabilité obligatoire, avec la garantie d'un dédommagement minimum. Nos cargos ont des cabines de passagers et transportent souvent des voyageurs. On peut se dispenser de légiférer dans ce domaine puisqu'il suffit d'incorporer la convention au droit national, ce qui aura pour effet d'harmoniser le droit national avec le droit international. En vue du cas où vous approuveriez la convention, nous vous proposons de compléter l'article 118 de la loi.

Le transport international de passagers au moyen de bateaux suisses ayant pris une grande extension dans la navigation rhénane, il serait bon que les règles sur la responsabilité de l'armateur à l'égard des passagers dans la navigation intérieure soient déclarées applicables, au sens des articles 125 et suivants, comme les autres règles concernant la navigation maritime. Il y aurait lieu dans ce cas d'adapter l'article 127. La modification de l'article 118 entraîne une nouvelle rédaction de l'article 162, que nous vous soumettons également. La navigation fluviale suisse concessionnée ne sera cependant pas touchée (art. 127, 3^e al.).

L'accord international ayant ses propres règles sur la prescription, et le délai de prescription étant de deux ans, il convient de supprimer les trois dernières lignes de l'article 87, 2^e alinéa, qui concernent la prescription dans le cas du transport de personnes, et de limiter le champ d'application de cette disposition à la location du navire, à l'affrètement et au contrat de transport.

II

Autres modifications et compléments à la loi

1. En examinant les dispositions sur le droit au pavillon suisse, la commission suisse de la navigation maritime a constaté que certaines dispositions de la loi n'étaient pas entièrement adaptées aux exigences de la pratique; nous vous en proposons la modification.

a. Le texte de l'article 20, 2^e alinéa, conduit à des conséquences fâcheuses en exigeant que trois quarts des actionnaires soient domiciliés en Suisse. Or, il y a eu des cas où bien plus de 75 pour cent du capital-actions et des actions étaient la propriété de ressortissants suisses domiciliés en Suisse, mais où la plupart des actions pouvaient être réunies dans les mains de quelques actionnaires ou d'un seul, alors qu'une minorité d'actions appartenait à plusieurs Suisses à l'étranger. La prescription selon laquelle les trois quarts des «actionnaires» doivent être domiciliés en Suisse ne serait donc, dans de tels cas, pas observée. Le législateur de 1953 n'a certainement pas voulu poser une telle exigence. Pour éviter des difficultés dans l'application, nous vous proposons de préciser que le nombre d'actions, qui est déterminant pour le droit de vote et, par là, pour l'influence exercée sur l'entreprise, sera décisif, et non pas le nombre des actionnaires. Dans la société coopérative, d'après l'article 887 du code des obligations, chaque associé, indépendamment du nombre de ses parts sociales, dispose d'une voix à l'assemblée générale. La valeur nominale des parts sociales peut même être différente. Il ne faut donc pas partir du fait que trois quarts des associés, qui ont au moins trois quarts des parts sociales, doivent être domiciliés en Suisse, mais considérer que cette majorité d'associés doit représenter les trois quarts du patrimoine social. Le texte doit

être modifié en ce sens. Il convient de parler du nombre des actions et non du nombre de voix des actionnaires, parce que les sociétés anonymes n'ont habituellement que des actions de même valeur nominale, de telle sorte que selon l'article 692, 1^{er} alinéa, du code des obligations, le nombre des actions et le nombre des voix sont identiques. Si des actions de valeur nominale différente sont émises, il est possible, d'après l'article 693, d'attribuer à chaque action une voix indépendamment de sa valeur nominale, de manière que le nombre des voix corresponde au nombre des actions.

b. A l'article 24 de la loi, il est prévu que les capitaux investis dans l'entreprise doivent être d'origine suisse et que le propriétaire du navire doit en fournir la preuve. On veut ainsi éviter toute influence financière étrangère sur l'entreprise. La commission suisse de la navigation maritime a cependant constaté que cette prescription empêche le mode de financement bien connu qui consiste dans l'émission d'emprunts par obligations au porteur. Les obligations nominatives ne sont pas courantes. Des obligations ont été émises avant que la loi entre en vigueur. Ce mode de financement ne devrait pas être exclu à l'avenir, l'armateur suisse ayant plus de peine que ses concurrents étrangers à obtenir les moyens financiers nécessaires, étant donné les dispositions sévères concernant la nationalité. Lors de l'élaboration de la loi, on n'a pas pensé à ce mode de financement. Il importe de laisser, sous certaines conditions, cette possibilité, sans recommander pour autant une admission générale des emprunts par obligations. L'office de la navigation maritime devrait pouvoir décider si, dans un cas donné, un emprunt par obligations porte atteinte au caractère suisse de l'entreprise ou non.

D'après l'article 1159 du code des obligations, les créanciers dans les emprunts par obligations ne peuvent faire valoir directement aucun droit à l'égard de l'entreprise débitrice; seul le représentant de la communauté des créanciers prévu par la loi en a l'autorisation. Aussi l'influence étrangère sur l'entreprise peut-elle être évitée si l'on prévoit que ce représentant doit remplir les conditions de nationalité. L'autorité doit aussi examiner les conditions de l'emprunt et, le cas échéant, subordonner l'autorisation à l'observation de certaines prescriptions. Un emprunt, surtout s'il s'agit de titres au porteur, ne peut atteindre un montant qui, par rapport au capital propre et aux capitaux suisses, soit tel qu'une éventuelle influence étrangère, non contrôlable du fait que les obligations sont au porteur, puisse devenir déterminante. Une autorisation générale d'émettre des emprunts par obligations n'entre pas en ligne de compte, mais l'office de la navigation maritime doit avoir la faculté d'autoriser un emprunt dans un cas concret. Il faut que les conditions de l'emprunt soient soumises à l'approbation d'une autorité. Celle-ci peut exiger que l'emprunt soit souscrit en Suisse, que le représentant légal de l'emprunt soit ressortissant suisse domicilié en Suisse, que l'assemblée des créanciers ait lieu en Suisse, que la représentation d'obligataires déterminés soit assurée par des ressortissants suisses, etc. L'office de la navigation maritime doit également décider si, dans le cas particulier, les obligations seront au porteur

ou nominatives et si des hypothèques au porteur sont admissibles pour garantir l'emprunt. Nous vous recommandons par conséquent de compléter l'article 24, 2^e alinéa, deuxième phrase, pour tenir compte des besoins du financement, sans renoncer à la protection des intérêts nationaux. Il conviendrait d'adapter l'article 37, 3^e alinéa, au nouveau texte.

c. En réexaminant les prescriptions formelles de la loi qui concernent l'immatriculation d'un navire suisse, on remarque, en relation avec le nantissement d'une créance, que la disposition de l'article 34, lettre *d*, dernière phrase, sera irréalisable en pratique. Il convient donc de la supprimer. Si l'office de la navigation maritime peut, selon l'article 24, admettre exceptionnellement une créance en faveur d'un étranger (p. ex. un chantier maritime) jusqu'à concurrence d'un cinquième de la valeur marchande du navire et si cette créance est garantie par une hypothèque, la loi ne peut pas demander en plus la preuve que la créance sera à la première réquisition cédée à un créancier suisse. Le créancier étranger devrait alors s'engager d'avance à la cession, sans savoir à qui, et sans savoir si celui qui acquerra la créance sera en mesure de la lui rembourser. Il paraît également impossible d'obliger d'avance quelqu'un à acquérir une créance dont il ne peut connaître les «qualités» futures. L'acquéreur de la créance serait dès le début dans la même situation que s'il avait lui-même consenti le crédit. La disposition légale n'aurait alors aucun sens. Nous vous proposons de supprimer cette phrase.

d. Le délai de six mois à partir de la clôture d'un exercice annuel prévu à l'article 26 pour le dépôt d'un rapport spécial de revision s'est révélé trop court. Il ne peut, en pratique, pas être respecté ou ne peut l'être que très difficilement. Une extension jusqu'à neuf mois paraît mieux répondre aux besoins, notamment à ceux des organes de revision.

2. Le projet de loi soumis à l'Assemblée fédérale le 22 février 1952 contenait, sous le titre «Navigation de plaisance», un article 25 prévoyant que le Conseil fédéral pouvait autoriser par ordonnance l'exercice de la navigation de plaisance sous pavillon suisse par des citoyens suisses ou par des associations de caractère authentiquement suisse. Le message relevait que la proposition d'admettre des yachts n'était pas faite sans réserve. Il signalait que, suivant les circonstances, on devait craindre des conséquences désagréables, préjudiciables au bon renom de notre pavillon, qui pourraient se manifester surtout en temps de guerre, lorsque la navigation de plaisance est difficilement contrôlable. Le message relevait aussi que des yachts étrangers avaient été utilisés à des fins de contrebande et d'espionnage. Il mentionnait, d'autre part, que les propriétaires de yachts suisses, s'il leur était interdit d'arborer le pavillon suisse, seraient obligés d'enregistrer leur bateau à l'étranger, ce qui leur causerait de grandes difficultés. C'est pour ces raisons que la solution adoptée à l'article 25 fut proposée.

Lors des discussions parlementaires, on arriva cependant à la conclusion que les craintes suscitées par la navigation de plaisance étaient telles qu'il fallait prendre son parti des difficultés résultant d'une exclusion des propriétaires suisses de yachts. La conception d'une flotte suisse créée pour assurer l'approvisionnement nécessaire en temps de crise était alors déterminante. Il aurait été ainsi difficilement compréhensible que des bateaux ne servant qu'à l'agrément de quelques-uns fussent autorisés; les intérêts privés en jeu, pensait-on, ne contrebalanceraient guère les difficultés et les désagréments qui pourraient survenir au pays dans ce domaine. L'article 25 du projet fut ainsi supprimé. A l'article 17, une disposition fut adoptée qui précisait que seuls pourraient être inscrits dans notre registre les bâtiments utilisés pour le transport professionnel de personnes et de marchandises.

Les propriétaires de yachts essayèrent de se tirer d'affaire de plusieurs manières. Certains tentèrent d'obtenir le droit à un pavillon étranger, ce qui devint de plus en plus difficile. Aujourd'hui il est pratiquement impossible à un Suisse de faire inscrire un yacht dans un registre étranger. D'autres propriétaires arborèrent, malgré l'interdiction, le pavillon suisse, ce qui obligea les autorités suisses à poursuivre pénalement les contrevenants en vertu des dispositions de la loi (art. 143, abus du pavillon). D'autres encore se firent établir par des consultats suisses – dont l'activité a, dans ce domaine, des limites très étroites, car ils ne peuvent prêter la main à des procédés tendant à «tourner» la loi – une attestation de propriété suisse du bateau. Ces papiers, destinés à remplacer des documents de navires, ont été tolérés, à titre précaire, par les autorités portuaires de certains pays. En Italie, par exemple, une solution dans ce sens due à l'initiative des autorités de ce pays fut instaurée à l'échelon international. La plus grande partie des propriétaires de yachts se sont constitués entre-temps en une association qui délivre son propre pavillon et ses papiers et qui prévoit dans ses statuts que seul un citoyen suisse peut devenir membre et arborer son pavillon. Ce procédé paraît avoir été accepté par toutes les autorités étrangères entrant en ligne de compte. Mais là aussi la situation des propriétaires suisses doit être considérée comme précaire par suite de l'absence d'une autorisation étatique; ce qui compte en particulier c'est que l'autorité suisse n'est pas en mesure de délivrer aux propriétaires de bateaux la licence nécessaire pour la reconnaissance internationale du fonctionnement de leur appareil radio émetteur et récepteur.

Nous estimons que les expériences faites dans la dernière décennie justifient de revenir sur la décision de l'Assemblée fédérale. Le yachting en mer a pris, ces dernières années, dans les milieux suisses une extension considérable. Il faut admettre que plus de cent de nos compatriotes possèdent des yachts pouvant naviguer sur mer, sans compter un grand nombre de Suisses de l'étranger à qui la législation du pays de résidence interdit l'utilisation du pavillon de ce pays. Le fait que des yachts capables de naviguer en mer peuvent être acquis pour des sommes relativement modestes, surtout s'ils peuvent chaque fois être transportés en Suisse sans difficultés (p. ex. sur des remorques de voiture de tourisme), joue également un rôle essentiel.

L'évolution devra de toute façon se faire dans le sens d'une nouvelle augmentation du cercle des amateurs de yachting. Si nous proposons, par conséquent, d'accorder aux ressortissants suisses, sous certaines conditions strictes, le droit d'arborer notre pavillon, c'est pour clarifier leur situation juridique. Il ne s'agit cependant pas de donner aux yachts le même statut qu'aux navires suisses. Il s'agit uniquement de faciliter leur enregistrement dans le pays. Pour établir, aux yeux de l'étranger, que les yachts enregistrés dans le pays ne sont pas des navires suisses de haute mer arborant le pavillon suisse, nous prévoyons de créer par voie d'ordonnance un registre spécial des bateaux de plaisance. Le propriétaire d'un yacht n'aura pas, comme le propriétaire d'un navire suisse, un droit subjectif à l'inscription. Il appartiendra à l'autorité compétente de décider si l'inscription peut être autorisée dans un cas donné. Une fois inscrits, les bateaux ne doivent pas recevoir une lettre de mer suisse, mais seulement un certificat d'enregistrement. Il n'est pas recommandable de régler dans la loi toutes les conditions de l'inscription, la situation juridique des bateaux inscrits et la procédure. Le Conseil fédéral devrait recevoir la compétence de régler cette matière par voie d'ordonnance. Les expériences administratives faisant défaut, une ordonnance doit permettre, si les circonstances changent, de modifier les prescriptions, ce qui serait plus difficile avec une réglementation légale.

C'est pourquoi nous vous proposons de compléter l'article 35 de la loi. Si la compétence d'édicter une ordonnance nous est reconnue, il convient d'insérer dans la loi les dispositions pénales nécessaires, de façon à couper court à toute discussion concernant le pouvoir d'édicter de telles dispositions. Nous vous proposons donc de compléter les articles 143 et 144 pour inclure également les bateaux de plaisance dans le champ d'application de la loi.

3. Depuis l'entrée en vigueur de la loi, des doutes se sont manifestés dans la pratique et la doctrine au sujet du sens et de la portée de plusieurs dispositions; nous désirerions donc profiter de la révision de la loi pour améliorer la rédaction de quelques articles et apporter les précisions nécessaires. Nous espérons par là faciliter au commerce maritime et, le cas échéant, au juge l'application de la loi en créant une situation juridique claire. Il ne faut pas oublier non plus que les questions juridiques concernant des navires suisses intéressent souvent les milieux commerciaux étrangers. Des litiges sont fréquemment réglés dans des ports maritimes étrangers. On ne peut par conséquent que recommander une rédaction claire et précise du texte de la loi. Il s'agit en particulier des dispositions suivantes:

a. L'article 48 prévoit une responsabilité causale stricte de l'armateur pour tout dommage résultant de l'exploitation du navire. Cette responsabilité du fait de l'exploitation ne tient cependant pas suffisamment compte des besoins de la navigation maritime. Comme nous l'avons expliqué dans notre message du 22 février 1952, il s'agissait d'exclure l'application de l'article 55 du code des obligations pour la responsabilité extracontractuelle de l'armateur,

car cette prescription permet à l'employeur de faire valoir, par voie d'exception, qu'ils a pris tous les soins commandés par les circonstances pour détourner le dommage. En pratique, cette exception libératoire est possible s'il n'y a pas de faute dans le choix, l'instruction et la surveillance des auxiliaires. Nous ajoutons que, pour l'exploitation d'un navire confié au commandement d'un capitaine titulaire d'un brevet d'Etat, de tels moyens libératoires ne sauraient se justifier, car l'armateur serait pratiquement en mesure de dégager sa responsabilité dans tous les accidents de la navigation. C'est pourquoi il convient que l'armateur réponde entièrement de ses auxiliaires à bord du navire. Cette responsabilité ne découle pas de la violation du devoir de diligence, mais de l'exploitation du navire et des risques qui y sont inhérents.

Il est apparu cependant qu'une responsabilité fondée sur les risques de l'exploitation et semblable à celle qui existe pour les entreprises de chemins de fer et les véhicules à moteur ne pouvait pas être simplement transposée dans le droit maritime. La stricte responsabilité causale en matière ferroviaire ne s'applique, du reste, qu'aux dommages corporels; pour les dommages matériels, la responsabilité suppose une faute (art. 11, 2^e al., de la loi fédérale du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer, etc. [RS 2, 800]). Les cas les plus fréquents de mise en jeu de la responsabilité extracontractuelle de l'armateur ont pour origine un abordage entre navires, sinistre réglé limitativement par la convention internationale du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage. Cette convention fait partie du droit interne suisse conformément à l'article 121, 1^{er} alinéa de la loi de 1953. Elle est fondée sur la notion de la responsabilité subjective, la responsabilité en cas d'abordage étant encourue par le navire dont l'équipage est fautif. La même règle est applicable aux dommages «indirects» et devrait également valoir, comme dans la plupart des Etats étrangers, en cas de heurts contre des installations à terre. Il existe en droit maritime, comme dans la législation sur la navigation intérieure, des dispositions spéciales régissant la conduite d'un bâtiment, et toute infraction à ces prescriptions de police de la navigation implique une faute. Adopter le principe de la responsabilité objective fondée sur la seule exploitation reviendrait à exclure ces réglementations particulières, ce qui ne saurait répondre à l'intention du législateur de 1953. Cela explique pourquoi nous avons réservé l'application des dispositions spéciales sur l'abordage maritime dans notre message du 22 février 1952. Pour la pratique juridique suisse, une nouvelle difficulté naît du fait que, dans les cas de responsabilité fondée sur les risques de l'exploitation (chemins de fer, voitures automobiles), la responsabilité causale n'entre en jeu que si le dommage résulte de l'emploi du véhicule, c'est-à-dire seulement lorsque les risques spécifiques de l'exploitation deviennent manifestes. Dans la pratique, il est souvent difficile de déterminer si un véhicule est en exploitation ou non (cf. à ce sujet: Oftinger, «Schweizerisches Haftpflichtrecht», 2^e édition, volume 2, page 52 s et 325 s). Pour tenir compte de ces difficultés, l'article 58 de la loi sur la circulation routière de 1958 a prévu une règle spéciale concernant la responsabilité civile du détenteur en cas

d'accident causé par un véhicule automobile qui n'est pas à l'emploi. Les difficultés d'application des dispositions sur la responsabilité encourue du fait de l'exploitation sont encore plus grandes lorsqu'il s'agit de navires. Cette responsabilité causale stricte doit-elle intervenir seulement lorsque la marche du navire fait naître les risques spécifiques de la navigation, ou peut-elle aussi entrer en jeu lorsque le navire est à l'ancre dans un port pour le chargement ou le déchargement de marchandises? Appliquant par analogie les règles sur la responsabilité civile du droit des chemins de fer et des véhicules automobiles, un juge suisse serait enclin à faire une distinction de ce genre.

Si pour les motifs mentionnés, il ne semble pas juste de partir de la notion de responsabilité du fait de l'exploitation, il paraît en revanche indiqué d'instituer une responsabilité de l'armateur pour ses auxiliaires à bord, en excluant toutefois les moyens libératoires prévus à l'article 55 du code des obligations. D'un autre côté, il importe de tenir compte du fait que la mise en jeu de la responsabilité découlant de la conduite du navire implique l'existence d'une faute, celle-ci résultant, comme dans les règles de la circulation routière, d'une infraction aux prescriptions de police. A cet égard, il faut songer avant tout aux règles internationales sur la prévention des abordages en mer, aux dispositions relatives à la navigation maritime, ainsi qu'aux règlements portuaires et, pour ce qui concerne la navigation intérieure, au règlement de police pour la navigation du Rhin. L'armateur doit répondre de la faute du capitaine, des officiers, des matelots, des pilotes et de toutes les autres personnes exerçant une activité à bord. On ne devrait cependant pas aller aussi loin que le droit maritime allemand (HGB § 485), qui prévoit que le lésé doit fournir la preuve d'une faute des auxiliaires de l'armateur; en revanche, il appartient à l'armateur de prouver l'absence d'une telle faute. Selon la nouvelle rédaction de l'article 48, 1^{er} alinéa, la responsabilité de l'armateur sera une responsabilité pour faute, avec renversement du fardeau de la preuve. L'armateur répond en tout cas des fautes commises par ses auxiliaires.

La responsabilité de l'armateur encourue du fait de son action ou omission fautive, ou de la faute de ses auxiliaires, est également suffisante pour les cas où un navire n'est pas en mouvement, mais se trouve dans un port après chargement ou déchargement. Un navire placé dans ces conditions a nécessairement un ou des hommes d'équipage à bord ou doit être pour le moins sous surveillance. Si un dommage survient alors par suite d'une faute technique de construction ou d'équipement ou d'un entretien défectueux du navire, ce défaut est dû à une faute de l'armateur ou de ses auxiliaires. L'armateur est tenu de respecter certaines prescriptions internationales concernant la construction et l'armement d'un navire. Leur inobservation constitue une omission fautive, de même que l'entretien insuffisant du navire implique une omission fautive des auxiliaires responsables. Il apparaît dès lors inutile de prévoir pour le navire qui n'est pas en exploitation une norme de responsabilité analogue à celle que prévoit l'article 58 du code des obligations pour le propriétaire d'un bâtiment ou de tout autre ouvrage, bien qu'un navire ne puisse pas être considéré comme

un ouvrage au sens de cette disposition légale. Ce n'est pas d'après le droit suisse, mais selon le droit en vigueur au lieu de l'accident qui a causé le dommage qu'il convient de juger le cas, à vrai dire peu fréquent, d'un navire à l'ancre dans un port, qui, sans qu'il y ait une faute de l'armateur, n'aurait aucun membre de l'équipage à bord et serait laissé sans surveillance.

Le 2^e alinéa de l'article 48 peut être laissé tel quel. En revanche, il est nécessaire de compléter le 1^{er} alinéa en le précisant, de manière à régler la question de savoir si la responsabilité extracontractuelle de l'armateur peut être mise en jeu cumulativement avec la responsabilité découlant de contrats d'utilisation du navire, responsabilité qui repose sur la notion de la faute. L'article 48 prévoit un exemple typique de responsabilité extracontractuelle, alors que les cas de responsabilité contractuelle sont réglés au titre V^e de la loi. Admettre qu'on doit pouvoir chaque fois, à côté de ces cas, invoquer contre l'armateur la responsabilité causale de l'employeur reviendrait à rendre illusoire les dispositions du titre V^e sur la responsabilité. Cela ne répondrait cependant pas à l'intention du législateur de 1953. Pour exclure toute divergence d'opinions, nous proposons de préciser que l'article 48, en cas de responsabilité contractuelle, ne peut conférer des droits plus étendus que ceux qui existaient selon le droit contractuel. Une telle réglementation ne supprime pourtant pas le concours des prétentions contractuelles et extracontractuelles en soi, mais il faut prévoir qu'en cas de concours de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité extracontractuelle selon l'article 48, celle-ci ne peut donner lieu à des créances supérieures à la première. Au surplus, elle n'exclut pas les prétentions pour acte illicite fondées sur l'existence d'une faute au sens de l'article 41 du code des obligations et dirigées contre le fautif lui-même.

b. Comme nous l'avons déjà mentionné, les règles sur l'abordage maritime sont des dispositions spéciales qui l'emportent sur la norme générale de l'article 48. La convention de 1910 ainsi déclarée applicable ne concerne cependant que l'abordage de navires et ne régit pas la collision de navires avec des objets fixes meubles ou immeubles: murs d'un quai, ponts de bateaux, dragues flottantes, petits bateaux, etc. Dans ces cas cependant, ce sont également les principes de la responsabilité pour faute qui sont valables à l'étranger, et c'est ainsi, par exemple, que le droit néerlandais a prévu spécialement l'application des règles sur l'abordage maritime. Comme l'article 48 de notre loi règle la responsabilité extracontractuelle de l'armateur, il convient de la compléter par une disposition selon laquelle les prescriptions spéciales sur l'abordage maritime, qui l'emportent sur la règle générale de l'article 48, trouvent aussi application en cas de heurts contre des corps fixes à terre. Nos bâtiments de mer, qui naviguent que dans des eaux territoriales étrangères et y sont soumis, en principe, au droit de l'Etat riverain, ne sont guère touchés par cette disposition; en revanche, cette modification de la loi est importante pour la navigation intérieure, à laquelle, conformément aux articles 125 à 127, elle s'applique aussi. Les règles du droit suisse sur la responsabilité ne devraient pas être plus strictes que celles de l'étranger, afin que nos bateaux, qui pénètrent le plus souvent dans les eaux

intérieures suisses, n'y soient pas traités moins favorablement qu'à l'étranger ¹⁾. Nous vous proposons par conséquent d'apporter à l'article 121, 1^{er} alinéa, une adjonction correspondante. D'après l'article 13 de la convention de 1910, les règles en matière d'abordage sont également applicables à la réparation des dommages causés soit par une fausse manœuvre soit par inobservation des règlements sur la navigation, alors même qu'il n'y avait pas eu d'abordage. La rédaction de l'article 121, 1^{er} alinéa, aux termes duquel l'accord ne régit que les conséquences juridiques d'un abordage, pourrait paraître trop étroite aux yeux d'un juge étranger; dans ces conditions, l'adoption d'un texte plus précis ne nous semble pas inutile.

c. Pour l'énumération des différents contrats d'utilisation du navire, notre loi s'est inspirée du code italien de la navigation de 1942 et a adopté la division tripartite suivante: location du navire — affrètement — contrat de transport maritime. Elle distingue donc juridiquement de manière précise entre la forme pure de l'affrètement d'une part et le contrat de transport maritime d'autre part. Cette distinction de caractère théorique ne correspond cependant pas à la pratique de la navigation maritime, car, en dehors des types de chartes-parties au temps, moins utilisés, les formules contractuelles généralement employées en matière de chartes-parties au voyage, qui prédominent dans la pratique, ne constituent pas des contrats d'affrètement au sens propre de notre loi. L'objet des nombreuses chartes-parties au voyage établies par la «Chamber of Shipping» et la «Baltic and International Maritime Conference», reconnues internationalement et d'usage général, consiste avant tout dans le transport des marchandises, et non dans la simple mise à disposition de la contenance d'un navire au sens de l'article 94 de notre loi. Les contrats d'affrètement, même avec la disposition de tout ou partie du navire, sont considérés en droit maritime allemand, scandinave, anglais et français par exemple, comme des contrats de transport et non des contrats d'affrètement au sens propre. En Italie, la division purement théorique des contrats d'utilisation du navire en trois groupes a fait naître les mêmes difficultés et rendu nécessaires plusieurs arrêts de la cour de cassation italienne pour bien préciser que les chartes-parties au voyage utilisées dans le commerce doivent être tenues pour des contrats de transport. Afin d'éviter que les expériences fâcheuses du droit italien ne naissent lors de l'application du droit maritime suisse — les mêmes difficultés d'interprétation sont déjà apparues dans notre pays — nous vous proposons d'apporter à l'article 95 un complément qui en rende le sens plus clair, en reprenant l'idée exprimée à l'article 117, 3^e alinéa. La systématique actuelle de la loi n'en sera pas modifiée

¹⁾ Selon la loi allemande du 15 juin 1895 sur la navigation intérieure (§ 3) qui s'applique, selon l'article 234 du Code français des voies navigables et de la navigation intérieure du 13 octobre 1956, dans une traduction textuelle, également à la navigation rhénane française, le propriétaire d'un bateau n'est responsable que des dommages causés aux tiers par la faute du personnel du bateau dans l'accomplissement de ses fonctions. La responsabilité selon l'article 780, alinéa 2 du code de commerce néerlandais, est similaire.

pour autant, mais l'on tiendra ainsi compte de la pratique existante en droit commercial. L'affrèteur qui s'oblige à effectuer le transport de marchandises en signant un contrat d'affrètement assume la responsabilité d'un transporteur pour les marchandises reçues. L'article 117, 3^e alinéa, qui a également besoin d'être précisé, ne règlera sa responsabilité de manière impérative que lorsqu'un connaissement a été établi en faveur d'un tiers destinataire de la marchandise et que la partie contractante n'élève pas de prétentions. Cette règle est conforme à la convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement. La responsabilité n'est réglée par la loi de manière impérative que s'il a été établi pour le transport un connaissement valant titre représentatif de marchandises et émis comme papier-valeur.

d. Dans la navigation intérieure, la charte-partie n'est que rarement utilisée. Lorsqu'un transport est effectué sans connaissement, on établit une lettre de voiture ordinaire, en particulier pour l'expédition de marchandises en masse qui requièrent la mise à disposition d'un navire entier. Les lettres de voiture l'emportent de beaucoup dans la navigation sur le Rhin; sauf disposition contraire du contrat de transport, le transporteur n'est pas tenu de délivrer un connaissement. L'énumération, à l'article 127, 2^e alinéa, des articles de la loi qui ne sont pas applicables à la navigation intérieure doit par conséquent être complétée par la mention de l'article 113, 1^{er} alinéa. Le transporteur qui signe une lettre de voiture n'engage pas sa responsabilité en vertu d'une disposition impérative, car l'article 117 ne déclare nulles que les clauses contenues dans un connaissement qui sortent du cadre légal. Une interprétation divergente de l'article 117 a été donnée dans la doctrine en ce qui concerne la navigation intérieure. On a dû se demander s'il convenait de préciser à l'article 127, 2^e alinéa, que lorsqu'une lettre de voiture a été établie, la règle impérative de l'article 117 relative à la responsabilité du transporteur n'est pas applicable, sa validité étant limitée, dans la navigation intérieure, aux cas où un connaissement a été délivré. Une telle précision n'est cependant pas nécessaire, car l'article 117 ne mentionne expressément que les clauses contenues dans un connaissement, et les termes utilisés ne permettent pas de conclure qu'il se rapporte à d'autres titres de transport. L'article 117 n'interdit pas non plus que les clauses soient insérées dans le contrat lui-même.

e. A côté de l'adaptation des dispositions sur la prescription imposée par suite de la signature de la convention pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, il a paru nécessaire de modifier le titre et le premier alinéa de l'article 87 pour conférer à cette disposition le caractère d'un simple renvoi au code des obligations, applicable à titre complémentaire; il fallait éviter que le texte de l'article ne soit interprété dans le sens d'une règle de droit international privé soumettant toujours au droit suisse les contrats d'utilisation d'un navire suisse. Cette éventualité doit être évitée. Les règles générales du droit international privé sur le conflit des lois ne doivent pas être touchées par l'article 87.

f. La définition légale de la location du navire, à l'article 90, 1^{er} alinéa, contient une faute de rédaction; une des parties au contrat est désignée par le nom du propriétaire et non par celui du bailleur, qui est le terme utilisé de manière exacte à l'article 92, ainsi qu'à l'article 253 du code des obligations. Cette définition devant trouver application également en cas de sous-location, il importe d'en améliorer la rédaction. Pour renforcer la protection des intérêts du locataire d'un navire, il convient de suivre les efforts entrepris sur le plan international en adoptant une disposition prévoyant, comme pour les biens immobiliers, que l'achat d'un navire ne donne pas au nouveau propriétaire le droit de l'enlever au locataire sans autre forme de procès, et qu'une annotation au registre des navires analogue à celle de l'article 260 du code des obligations reste possible.

Dans les cas d'affrètement à long terme, il faut aussi que l'affréteur puisse, si le navire est vendu, se prévaloir de l'affrètement à l'égard de l'acquéreur, sans être réduit à réclamer des dommages-intérêts à l'aliénateur. Ce problème de la publicité des contrats d'affrètement à long terme est au centre des efforts déployés sur le plan international pour aboutir à l'unification de la matière. Diverses législations ont adopté le principe selon lequel la vente d'un navire n'entraîne pas de plein droit la caducité du contrat d'affrètement. Pour les navires suisses, il peut sembler suffisant d'autoriser les parties à un contrat d'affrètement à faire annoter la convention au registre des navires, ce qui aura pour effet de rendre le contrat opposable à l'acquéreur. Cette annotation aura lieu de la même manière que pour le bail immobilier. C'est dans ce sens qu'il convient de compléter l'article 94 par un troisième alinéa.

g. A l'article 95, 2^e alinéa, concernant l'affrètement, le problème de la responsabilité pour le maintien du navire en état de navigabilité (c'est-à-dire le maintien de la navigabilité au sens étroit du terme, de la capacité de recevoir des marchandises et du bon état de navigabilité) est traitée de la même manière qu'à l'article 102 pour le contrat de transport maritime, mais avec des différences de rédaction. Le critère internationalement reconnu est celui de la «due diligence». Il convient d'adapter l'article 95, 2^e alinéa, au texte de l'article 102, qui est conforme à la convention internationale de 1924.

h. Un dernier éclaircissement est nécessaire au sujet de l'article 96, qui définit les rapports entre l'armateur et l'affréteur liés par un contrat d'affrètement. L'affréteur est autorisé à conclure des contrats de transport et à émettre des connaissements. Le capitaine, bien qu'il soit le représentant légal de l'armateur, est tenu d'observer les instructions de l'affréteur concernant la prise en charge, le transport et la délivrance de la cargaison. Il a le droit, en particulier, d'émettre des connaissements également pour les marchandises reçues par l'affréteur en vue du transport. Notre loi présente à cet égard une lacune.

Ces connaissements créent des obligations à la charge de l'affréteur. Comme dans tous les droits maritimes, il s'agit principalement de savoir si

l'armateur répond à côté de l'affréteur lorsque le capitaine a agi selon les instructions de ce dernier et surtout s'il a délivré des connaissements en son nom. Le capitaine reste le représentant légal de l'armateur et assume en même temps des fonctions de représentant de l'affréteur. Le texte actuel de l'article 96, 3^e alinéa, prévoit que lorsque le capitaine a traité avec des tiers d'après les instructions de l'affréteur, «au nom ou pour le compte» de celui-ci, l'affréteur répond envers eux solidairement avec l'armateur. Premièrement, cette formule ne protège pas les intérêts des tiers, car l'activité exercée pour le compte d'un autre n'est pas notoire et échappe le plus souvent à la connaissance des tiers. Secondement, les intérêts de l'armateur ne sont pas non plus pris en considération lorsqu'il est simplement indiqué que l'activité est exercée pour le compte de l'affréteur. Le critère déterminant n'est pas de savoir pour le compte de qui, mais au nom de qui le capitaine a agi. Ce n'est que lorsque le capitaine apparaît comme le représentant direct de l'affréteur, c'est-à-dire lorsqu'il agit expressément au nom de celui-ci et délivre, par exemple, un connaissement, que l'affréteur répond seul envers le tiers, c'est-à-dire envers son cocontractant. Mais si le capitaine, en sa qualité de représentant légal, omet de préciser qu'il n'a agi qu'au nom de l'affréteur, l'armateur, en tant qu'employeur du capitaine, répond solidairement avec l'affréteur, sous réserve du droit de recours prévu par le contrat d'affrètement. Le cocontractant doit pouvoir présumer que le capitaine est le représentant légal de l'armateur. Celui-ci n'est délié de sa responsabilité que lorsque le capitaine a agi expressément au nom de l'affréteur, sous réserve des privilèges et des hypothèques grevant le navire, qui ne sont pas touchés et pour lesquels l'article 38 trouve entière application. Pour ces motifs, nous vous proposons de modifier les 2^e et 3^e alinéas, de l'article 96.

4. L'article 122 déclare applicables à l'avarie commune les règles d'York et d'Anvers dans la teneur adoptée en 1950. Il donne également une définition de la notion juridique de l'avarie commune, qui est ainsi introduite dans le droit suisse. Cette définition est cependant incomplète, car elle dit simplement quand il y a avarie commune, mais ne précise pas qui doit en supporter les conséquences. Les règles ainsi déclarées applicables définissent d'ailleurs uniquement les conditions de l'existence d'un acte d'avarie commune (règle A), sans indiquer les intérêts qui seront appelés à contribuer, se contentant de déterminer, le cas échéant, l'étendue de la contribution. Si le droit du lieu de destination devait trouver application dans chaque cas d'avarie commune, cette lacune serait sans importance en droit maritime suisse. Certaines législations, par exemple en Italie, déclarent cependant le droit du lieu d'origine du navire applicable à l'avarie commune même lorsque la procédure se déroule dans un port italien. S'il devait s'agir d'un renvoi au droit suisse, ce dernier devrait indiquer la règle déterminant les intérêts appelés à contribuer. Il convient par conséquent de compléter l'article 122 par une disposition aux termes de laquelle l'avarie commune doit être supportée en commun par le navire, le fret et les marchandises à bord. Cela est conforme à la nature de

l'institution. Une disposition plus détaillée dépasserait nos besoins. Le terme «marchandises à bord» devrait suffire à préciser qu'il s'agit de la cargaison et, par exemple, des réserves d'huile de l'affréteur, mais non pas des bagages et des effets personnels des passagers et de l'équipage, à moins que le transport de ces effets ne s'effectue sur la base d'un connaissance.

L'article 127 doit être complété par un renvoi à l'article 14, 3^e alinéa, pour rendre clair que les dispositions sur le for en matière de limitation de la responsabilité et d'homologation d'une dispache s'appliquent aussi à la navigation intérieure, étant donné que les deux institutions juridiques valent également pour les bateaux de la navigation intérieure.

5. L'article 127, 2^e alinéa, dispose que l'article 108, 3^e alinéa, s'applique également à la navigation intérieure. En l'absence d'une disposition dans le contrat lui-même, c'est donc l'usage local qui détermine les délais de chargement et de déchargement, ainsi que le montant des surestaries. Alors qu'il existe dans tous les autres Etats riverains du Rhin des dispositions légales ou réglementaires régissant ce domaine particulier du contrat de transport maritime, on ne trouve aucune règle correspondante dans les ports rhénans des deux Bâle, et il est difficile de prouver l'existence d'un usage local. Nombreux sont les navires affrétés à l'étranger qui se rendent à Bâle pour être déchargés; les entreprises de transbordement bâloises n'étant pas partie au contrat de transport conclu à l'étranger, il existe une lacune concernant les délais de déchargement. Les difficultés n'ont cessé d'augmenter ces derniers temps, et l'absence de dispositions spéciales s'est révélée préjudiciable au mouvement du port de Bâle. La réglementation du contrat de transport étant du ressort de la législation fédérale, la compétence d'adopter des dispositions complémentaires de droit civil, non impératives, échappe aux cantons, conformément à l'article 5 du code civil. Aucun droit cantonal précédemment en vigueur ne contenant de disposition en la matière, il n'est pas non plus possible de se fonder sur une législation cantonale qui serait considérée comme l'expression d'un usage local selon l'article 5, 2^e alinéa, du code civil. Il serait inopportun de confier au législateur fédéral le soin de régler ces questions, car les conditions varient d'un port à l'autre et se modifient de façon permanente suivant la situation économique. Mais il est recommandable que le législateur fédéral introduise, en ce qui concerne les délais de chargement et de déchargement applicables aux bateaux de la navigation intérieure, une réserve en faveur des cantons, pour permettre à ceux-ci de légiférer et d'adopter les prescriptions nécessaires dans leurs règlements portuaires.

6. Certaines dispositions de la loi relatives au droit du travail ont donné lieu, dans la pratique, à des difficultés d'interprétation ou se sont révélées, pour d'autres raisons, peu satisfaisantes. Cela nous incite à proposer les modifications suivantes :

a. Le droit à une indemnité pour les heures de travail supplémentaires est réglé de manière impérative par la loi (art. 73, 2^e al., conjointement avec

l'art. 162, 2^e al. lettre *a*). Le marin a droit, pour chaque heure de travail supplémentaire, à une indemnité correspondant à son salaire horaire calculée sur la base du salaire convenu, majoré d'un quart. Une indemnité forfaitaire pour tout travail supplémentaire ne peut être prévue contractuellement qu'en faveur des officiers (art. 73, 3^e al.). Il est apparu cependant que, dans la navigation côtière par exemple, le travail supplémentaire donne parfois droit à tous les marins à une indemnité forfaitaire déterminée d'avance, et qu'inversement le travail supplémentaire des officiers n'est pas toujours rétribué de cette manière. Divers cas peuvent se présenter, exigeant chaque fois une solution différente tenant compte des circonstances du voyage, si bien qu'une réglementation légale se révèle inopportune, surtout si les conceptions en matière de droit du travail devaient se modifier. Nous proposons par conséquent que l'ordonnance d'exécution qui règle déjà en détail les conditions de l'indemnité due pour le travail supplémentaire (art. 31), énumère également les cas dans lesquels il est permis de prévoir une somme forfaitaire. L'article 73, 3^e alinéa de la loi maritime doit être modifié en conséquence.

b. L'article 75, 1^{er} alinéa de la loi prévoit que si l'équipage n'est pas au complet, les marins qui ont, de ce fait, un surcroît de travail, peuvent prétendre à une indemnité extraordinaire correspondant au salaire épargné en raison du manque de personnel. Alors que la rémunération prévue à l'article 73, 2^e alinéa, est due en cas de travail effectué en dehors des heures réglementaires par un équipage au complet, l'article 75, 1^{er} alinéa, envisage le cas où un surcroît de travail pendant le voyage en mer est dû à un manque de marins. Il est possible que des marins, à la suite d'accidents, de maladie, de peine d'arrêts à subir ou pour toute autre raison viennent à manquer au cours du voyage sans pouvoir être remplacés, d'où obligation pour le reste de l'équipage de faire un travail supplémentaire, avant tout dans l'intérêt de la sécurité du navire. Ce travail supplémentaire peut consister en une prolongation des heures de travail ou dans une activité plus intense (cas d'un simple service de piquet combiné avec un travail supplémentaire). Si la défection d'un marin dispense l'armateur de payer un salaire, la somme ainsi économisée doit être répartie entre les autres marins qui ont, de ce fait, un surcroît de travail. Elle échoit aux marins du même service qui ont à accomplir ce travail supplémentaire.

On s'est souvent demandé, si lorsque le surcroît de travail exige une prolongation des heures de travail, les marins, sont en droit de réclamer, en plus de la répartition du salaire épargné selon l'article 75, 1^{er} alinéa, une indemnité pour les heures supplémentaires. Comme dans la loi allemande de 1957 sur les marins (§ 38), il conviendrait par conséquent de préciser à l'article 75, 1^{er} alinéa, qu'une rémunération extraordinaire n'est due que si le travail supplémentaire n'a pas déjà été compensé par une indemnité accordée pour les heures de travail qui ont été faites en plus. En même temps, la rédaction peut être améliorée de manière à rendre clair que la répartition de la rémunération extraordinaire ne doit avoir lieu qu'en cas de diminution de l'équipage au cours d'un voyage, c'est-à-dire après le départ du navire. Le navire qui quitte le port doit présenter

l'effectif prescrit ou usuel des membres de l'équipage. Un souci de clarté exige que l'on supprime la dernière phrase de l'article 73, 2^e alinéa, aux termes de laquelle aucune indemnité pour les heures de travail supplémentaires n'est due dans les cas où s'applique l'article 75, 1^{er} alinéa. Cela n'est que partiellement juste, car les heures de travail supplémentaires doivent être payées d'après l'article 73, 2^e alinéa et seule le surcroît de travail dû à la défection d'un marin est réglé selon l'article 75, 1^{er} alinéa. Les deux prestations supplémentaires dues au personnel peuvent, selon les circonstances, exister l'une à côté de l'autre. La rémunération prévue à l'article 75, 1^{er} alinéa ne peut cependant être acquittée que dans la mesure où il n'y a pas eu déjà compensation sous la forme d'une indemnité pour les heures de travail supplémentaires, selon l'article 73, 2^e alinéa.

c. Le contrat-type pour l'assurance de l'équipage des navires de mer, qui fait partie intégrante de l'ordonnance d'exécution de la loi, règle en détail l'assurance-accidents et l'assurance-maladie. Les prestations fixées en 1956 ne sont plus adaptées aux conditions actuelles et doivent être améliorées. L'expérience a prouvé que les montants fixés tiennent trop peu compte des circonstances spéciales de la navigation en haute mer, ce que confirme la comparaison avec les prestations d'assurance d'autres Etats ayant des navires de mer.

Bien que les motifs invoqués dans le message relatif à la loi pour ne pas assujettir les gens de mer à l'assurance-accidents obligatoire puissent, pour la plupart, être considérés comme n'ayant plus de valeur et qu'un tel assujettissement soit possible, selon l'avis des organismes compétents, le principe de l'application de l'assurance par les compagnies privées sera maintenu. Les travailleurs et les employeurs se sont, en revanche, entendus pour que les prestations soient adaptées à celles de l'assurance-accidents obligatoire. Ils ont, en outre, décidé, d'instaurer par la voie d'une convention collective de travail, une assurance des accidents non professionnels allouant les mêmes prestations. Dans l'assurance-maladie aussi, les compagnies privées restent assureurs. Mais, dans ce domaine également, on prévoit une adaptation des prestations qui commencera par une augmentation des montants prévus pour l'indemnité journalière et les frais de traitement. On cherchera en outre à obtenir, avec la collaboration des employeurs, une couverture plus étendue du risque maladie grâce à une assurance complémentaire dont les frais seront supportés par les travailleurs; on estime, en effet, qu'on peut exiger des travailleurs une modeste contribution à l'assurance-maladie puisque l'assurance de base, financée par les employeurs, couvre aussi des risques qui ne sont pas en relation avec la navigation.

Ces améliorations de l'assurance au titre de la sécurité sociale nécessitent, non pas une modification de la loi, mais une révision du contrat-type. Comme celui-ci fait partie intégrante de l'ordonnance d'exécution, cette révision est de la compétence du Conseil fédéral. Il a paru cependant indiqué, par souci de précision, de mentionner aussi la nouvelle réglementation de l'assurance.

7. Attributions d'état civil. Les attributions d'état civil du capitaine sont réglées à l'article 56, 1^{er} et 2^e alinéas de la loi, à l'article 7 de l'ordonnance d'exécution et dans les instructions édictées le 8 octobre 1956 par le département fédéral de justice et police. Les expériences faites depuis l'adoption de ces dispositions montrent cependant que des difficultés naissent dans la pratique, notamment lorsqu'un étranger décède à bord d'un navire suisse. Le texte légal, qui prévoit que le capitaine a les pouvoirs d'un officier d'état civil, peut faire croire que les inscriptions dans le livre de bord ont la même valeur qu'une inscription dans un registre de l'état civil, la responsabilité légale et le devoir de communication étant réglés de la même manière que pour l'officier d'état civil. Ceci ne saurait cependant traduire l'intention du législateur, et il serait impossible de mettre sur le même pied le livre de bord et un registre officiel de l'état civil qui doit être conservé indéfiniment. La loi ne dit pas non plus dans quel registre de l'état civil suisse doit être inscrit une naissance ou un décès. L'ordonnance sur l'état civil du 1^{er} juin 1953 dispose qu'une naissance ou un décès en Suisse doit être inscrit au registre de l'arrondissement où l'événement s'est produit (art. 60 et 75 de l'ordonnance). La naissance ou le décès d'un Suisse à l'étranger, qui n'est pas établi par un acte d'état civil, est inscrit, par ordre de l'autorité cantonale de surveillance, dans les registres du lieu d'origine (art. 71 et 87). Si le livre de bord ne saurait être un registre de l'état civil au sens de la législation suisse sur l'état civil, une inscription au lieu où l'événement s'est produit est exclue, et le lieu d'origine n'entre en considération que pour les citoyens suisses. Ces considérations justifient une modification de l'article 56 de la loi pour qu'il soit bien clair que le capitaine a seulement le pouvoir de consigner une naissance ou un décès dans le livre de bord, cette consignation n'ayant que le caractère d'un acte officiel, sans avoir la portée d'une inscription dans un registre de l'état civil. Pour l'officier de l'état civil, cette consignation signifie qu'il n'est pas tenu de faire des recherches supplémentaires pour s'assurer de la réalité du décès ou de la naissance. La consignation de l'événement dans le livre de bord est portée à la connaissance de l'office suisse de la navigation maritime, à l'intention du service fédéral de l'état civil à Berne, par l'entremise du prochain consulat de Suisse, sous la forme d'un extrait certifié conforme du livre de bord. Il appartient au service fédéral de l'état civil de transmettre l'extrait à l'office de l'état civil compétent. S'il n'existe aucune raison de s'écarter de la règle légale pour les citoyens suisses, l'inscription de la naissance ou du décès d'un étranger dans les registres de l'office de l'état civil de Bâle-Ville (lieu où est tenu le registre des navires suisses) doit, en revanche, être prévue expressément dans la loi.

8. Plusieurs dispositions pénales de la loi ont conduit, dans la pratique, à des difficultés d'application qui peuvent être supprimées à l'occasion de la révision proposée.

a. Il a fallu tout d'abord se demander si, dans les cas de désobéissance collective ou de troubles analogues apportés à l'exploitation du navire, les éléments de l'infraction du droit pénal militaire appelée mutinerie (art. 63 du

code pénal militaire) doivent être réunis. Lorsque plusieurs marins, agissant de concert, participent, dans un attroupement ou d'une autre manière, à des refus d'obéissance, à des menaces ou à des voies de fait envers des supérieurs à bord, les conditions de la mise en péril du navire, selon l'article 128 de la loi sur la navigation maritime sont remplies, car ces actes ont pour effet d'empêcher ou de troubler la conduite du navire ou l'ordre ou la vie à bord. Ces agissements peuvent être qualifiés de criminels, car ils mettent en danger le navire ou les personnes à bord. Il n'est donc pas nécessaire d'introduire dans la loi, à côté de l'article 128, une disposition réprimant une infraction spéciale, la mutinerie du droit maritime.

b. Il n'y a désertion, selon l'article 137 de la loi et d'après le modèle italien (l'art. 1081 du code de la navigation), que lorsque la défection d'un marin entraîne une difficulté essentielle dans l'exploitation du navire. En cas de désertion de plusieurs marins, chacun d'eux peut objecter que la seule rupture de son contrat d'engagement n'a pas pu faire naître une telle difficulté essentielle dans l'exploitation du navire. En outre, la garantie d'une exemption de toute peine si le marin rejoint le navire avant le départ, mais dans les trois jours au plus tard, peut avoir pour conséquence d'obliger le navire à attendre trois jours un membre de l'équipage resté à terre. Il faut cependant s'en tenir au principe que la rupture du contrat d'engagement ne peut, à elle seule, constituer un délit et que l'infraction n'est réalisée que s'il s'y ajoute l'élément du préjudice pour la navigation. La preuve de ces difficultés essentielles dans l'exploitation du navire n'est toutefois pas facile à apporter et il se pourrait que, dans un cas particulier, une application objective des critères ne soit pas possible. Il arrivera même le plus souvent que l'on doive nier l'existence de l'élément subjectif de l'infraction eu égard à la notion objective des « difficultés essentielles ». Le fait sur lequel il convient de se fonder et que l'auteur devait considérer dans son subconscient, c'est le départ retardé par suite de la défection illicite. Le navire devra attendre que le marin en fuite soit de retour pour que l'effectif de l'équipage soit de nouveau suffisant et peut-être même pour que les autorités portuaires autorisent le départ, à moins qu'un remplaçant ne soit engagé à grands frais (p. ex. en le faisant venir par avion). Pour ces motifs, la loi allemande de 1957 sur les marins (§ 114) a adopté, pour les éléments constitutifs du délit de fuite, la définition suivante que nous proposons d'adopter à l'article 137: Le délit de désertion est réalisé lorsque, en violation du contrat d'engagement, un marin ne prend pas son service à bord ou quitte le navire après l'enrôlement, entraînant ainsi pour le navire un retard important ou rendant nécessaire des frais élevés pour détourner les conséquences du retard. Lorsque plusieurs marins agissent de concert, la durée de la peine sera augmentée. L'instigation sera punie plus sévèrement. Les cas de faute légère pourront être sanctionnés disciplinairement. La disposition prévoyant la libération de toute peine en cas de retour à bord avant le départ du navire ou dans le délai de trois jours au plus tard perd son sens avec cette nouvelle réglementation et doit être abrogée.

c. L'expérience a montré que dans les cas de désobéissance aux ordres d'un supérieur, il peut y avoir des lésions corporelles simples au sens de l'article 123, 1^{er} alinéa, du code pénal ou des voies de fait au sens de l'article 126. Ces deux délits de droit commun ne sont cependant poursuivis que sur plainte du lésé. Il peut facilement arriver que l'officier d'un navire, surtout s'il est étranger et ne connaît pas le droit pénal suisse, laisse passer le délai de plainte de trois mois. En outre, les officiers du navire préfèrent souvent ne pas déposer de plainte, parce qu'ils redoutent les dérangements qu'entraîne le déroulement en Suisse d'une information pénale, comme par exemple les voyages à fin d'audition. Il est par conséquent nécessaire, pour maintenir l'ordre et la discipline à bord, que les lésions corporelles simples ou les voies de fait contre des supérieurs soient toujours punies, même en l'absence d'une plainte. La réglementation de droit commun doit donc être modifiée par l'article 140 de la loi.

d. Le tribunal criminel de Bâle a déjà eu l'occasion de juger d'après la loi sur la navigation maritime plusieurs cas où il s'agissait de délits pour lesquels il était arrivé à la conclusion qu'on était en présence d'une affaire de peu de gravité pouvant être réglée disciplinairement. Il se demanda alors à quelle autorité il devait proposer de prononcer une peine disciplinaire. Il importe par conséquent de préciser que la procédure applicable est la même qu'en droit pénal militaire (art. 160 a de l'organisation judiciaire et procédure pénale pour l'armée fédérale). Le droit pénal maritime suisse connaît différentes infractions, en particulier contre la discipline et l'ordre à bord, pour lesquelles est autorisée une répression disciplinaire dans les cas de peu de gravité (art. 137, nouvelle version, 138, 139, 2^e al., 140, 142 de la loi). Mais l'article 157, 2^e alinéa, prévoit seulement que le tribunal compétent peut prononcer des peines disciplinaires lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte. Cette réglementation a pour conséquence que l'autorité d'accusation ou d'instruction (en l'espèce le ministère public de Bâle-Ville) est obligée, même si elle arrive à la conclusion, durant l'enquête, qu'il ne s'agit que d'un cas de peu de gravité, de déferer l'affaire à un tribunal, afin que celui-ci puisse prononcer la libération de toute peine criminelle et ordonner une sanction disciplinaire. Une fois que la procédure pénale est introduite et que le marin, le plus souvent, ne travaille plus à bord du navire sur lequel il a commis l'acte délictueux, le capitaine n'a plus de raison de prononcer une peine disciplinaire après la clôture de l'enquête, qui peut durer un certain temps. Il ne lui serait d'ailleurs plus possible d'exécuter la punition. Pour que, d'une part, le marin coupable n'échappe pas totalement à la sanction et que, d'autre part, il ne soit pas nécessaire de mener jusqu'à son terme une procédure ordinaire seulement à cause de la compétence disciplinaire du tribunal, il importe de donner également à l'autorité d'instruction la compétence de prononcer des peines disciplinaires en cas d'abandon de la procédure dans une affaire de peu de gravité. Le texte de l'article 157, 2^e alinéa, doit être modifié dans ce sens et adapté, pour plus de clarté, à celui de l'article 160 a de la loi de procédure pénale militaire.

On s'est aussi demandé s'il était possible de donner à un procureur la compétence d'infliger une amende de 5 à 100 francs à des marins, ou jusqu'à 200 francs à des passagers, ou une peine d'arrêts de 1 à 3 jours (à subir, selon l'article 157, 2^e alinéa, sous la forme d'arrêts ordinaires), alors que la loi de procédure pénale bâloise pose justement le principe selon lequel seul un juge a le droit de prononcer des peines, même s'il ne s'agit que d'amendes, en cas de contravention. Or, il ne s'agit pas ici de peines, mais de mesures disciplinaires, et puisqu'un procureur a le droit d'ordonner la détention préventive pour une certaine durée, soit une mesure relativement rigoureuse, on peut aussi l'autoriser à prononcer des sanctions disciplinaires.

La rédaction de l'article 159, 2^e alinéa, dernière phrase, doit être revue, pour qu'il soit clair que la prescription n'est pas seulement suspendue, en cas de procédure judiciaire, jusqu'à la fin de celle-ci, mais également pendant toute la durée de la procédure pénale, y compris l'instruction par le procureur. Le capitaine et son représentant ayant, comme le tribunal et l'autorité d'enquête, le pouvoir d'infliger des peines disciplinaires, il faut préciser à l'article 161 que le recours auprès de l'office suisse de la navigation maritime ne peut être formé que contre une peine disciplinaire prononcée par le capitaine ou son représentant, et non à l'encontre d'une décision du juge ou du procureur.

e. L'article 27 de la convention sur la haute mer du 29 avril 1958 exige de chaque Etat qu'il adopte les mesures législatives nécessaires pour que soient considérées comme un acte délictueux toute destruction ou détérioration intentionnelle ou par négligence d'un câble sous-marin par un navire portant son pavillon, ou par une personne relevant de sa souveraineté, pour autant que les communications télégraphiques ou téléphoniques aient pu de ce fait être interrompues ou dérangées, ainsi que toute destruction ou détérioration de conduites sous-marines ou de conduites à haute tension. Comme nous l'avons déjà indiqué dans notre message concernant la ratification de cette convention, une telle disposition pénale doit reposer sur une base légale; il n'est pas possible de l'insérer simplement dans une ordonnance.

Avant d'introduire un nouvel article dans la loi il est toutefois nécessaire d'examiner si des délits prévus par le code pénal ne couvrent pas déjà le cas prévu dans la convention. Là où le droit pénal général est suffisant, il faut en effet éviter de créer un délit particulier, des prescriptions spéciales ne devant être adoptées que là où le droit général ne suffit pas. Nous estimons que l'article 239 du code pénal concernant l'entrave aux services d'intérêt général couvre les cas énumérés à l'article 27 de la convention sur la haute mer. Celui qui, intentionnellement, aura empêché, troublé ou mis en danger l'exploitation d'une entreprise publique de transports ou de communications, notamment celle des chemins de fer, des postes, du télégraphe ou du téléphone, et celui qui, intentionnellement, aura empêché, troublé ou mis en danger l'exploitation d'un établissement ou d'une installation servant à distribuer au public l'eau, la lumière, l'énergie ou la chaleur, sera puni de l'emprisonnement aux termes de l'article 239 du code pénal. La peine est l'emprisonnement ou l'amende si le

délinquant a agi par négligence. Cette disposition protège les câbles sous-marins pour les communications télégraphiques et téléphoniques, de même que les conduites sous-marines et les conduites à haute tension, l'article 4 de la loi sur la navigation maritime déclarant le droit pénal suisse applicable à bord des navires suisses. A titre complémentaire, il est également possible d'invoquer l'article 145 du code pénal sur les dommages à la propriété, et éventuellement aussi l'article 146 relatif à la soustraction d'énergie. Dans tous les cas, la disposition de l'article 239 permet d'affirmer que nous nous conformons de manière satisfaisante à l'obligation édictée à l'article 27 de la convention et qu'il n'est pas nécessaire de prévoir un nouveau délit spécial dans la loi.

La convention indique encore une exception selon laquelle les personnes qui ont détruit ou endommagé des conduites sous-marines ne sont pas punissables lorsqu'elles poursuivaient simplement le but légitime de protéger leur vie ou d'assurer la sécurité du navire, à la condition d'avoir pris au préalable toutes les mesures de précaution nécessaires pour éviter un dommage. L'adoption d'une disposition spéciale pour régler cette éventualité ne se justifie pas non plus. Ces questions doivent être jugées sous l'angle de la culpabilité. Est seul punissable celui qui commet un crime ou un délit intentionnellement ou par négligence (art. 18 CP). Il est en outre possible que l'auteur ait agi sous l'influence d'une appréciation erronée des faits (art. 19 CP), ou ait commis une erreur de droit (art. 20 CP) ou encore puisse invoquer l'état de nécessité (art. 34 CP). Lorsqu'il aura à examiner si les conditions de l'état de nécessité sont remplies et permettent de libérer l'auteur de l'acte, le juge devra apprécier les circonstances indiquées dans la convention (protection de la vie ou de la sécurité du navire).

III

La loi sur la navigation maritime du 23 septembre 1953 repose essentiellement sur l'article 24 *ter* de la constitution fédérale, qui prévoit que la législation sur la navigation est du domaine de la Confédération. Notre projet de revision repose sur la même base.

Nous vous recommandons d'accepter le projet de la loi joint au présent message.

Veuillez agréer, Monsieur le président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 14 mai 1965.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Tschudi

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale à l'appui d'une loi fédérale modifiant la loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse (Du 14 mai 1965)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1965
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9225
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.07.1965
Date	
Data	
Seite	303-328
Page	
Pagina	
Ref. No	10 097 760

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.