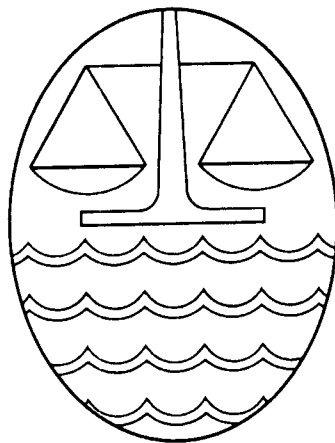


Division des affaires maritimes et du droit de la mer
Bureau des affaires juridiques

Droit *de la mer*



Bulletin n° 40



Nations Unies
New York, 2000

AVERTISSEMENT

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

**La publication dans le *Bulletin* d'informations
concernant des événements relatifs au droit de la mer
qui résultent de mesures et décisions adoptées par les Etats
n'implique, de la part de l'Organisation des Nations Unies,
aucune reconnaissance de la validité des mesures et décisions en question.**

**LES INFORMATIONS PUBLIÉES DANS LE PRÉSENT *BULLETIN*
PEUVENT ÊTRE REPRODUITES EN TOUT OU EN PARTIE,
MAIS AVEC INDICATION DE SOURCE**

Table des matières

	<i>Page</i>
I. — CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER	1
A. — Etat de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer; information concernant l'Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention et de l'Accord relatif à l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà des zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs	1
1. Etat de la Convention et des accords y relatifs au 31 juillet 1999	1
2. Liste chronologique, arrêtée au 31 juillet 1999, des ratifications, adhésions et déclarations de succession, avec indication des groupes régionaux auxquels appartiennent les Etats ou entités	9
a) La Convention	9
b) Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention	9
c) Accord concernant l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs	10
II. — INFORMATION JURIDIQUE CONCERNANT LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER	11
Textes législatifs récents reçus de gouvernements	11
1. Angola : loi n° 21/92 du 28 août 1992	11
2. Danemark	15
Loi n° 200 du 7 avril 1999 sur la délimitation de la mer territoriale	15
Décret n° 242 du 21 avril 1999	16
Ordonnance régissant l'admission de navires de guerre et d'aéronefs militaires étrangers en territoire danois en temps de paix	26
3. Guinée équatoriale : loi n° 1/1999 du 6 mars 1999 portant désignation de la ligne médiane comme frontière maritime de la République de Guinée équatoriale	28
4. Monaco : loi n° 1198 du 27 mars 1998 portant code de la mer	34
III. — AUTRES INFORMATIONS	128
A. — Election des membres du Tribunal international du droit de la mer	128
B. — Tribunal international du droit de la mer : jugement dans l'affaire du navire <i>Saiga</i> (n° 2)	128
C. — Mécanisme de règlement des différends	129
1. Choix de la procédure par les Etats parties en vertu de l'article 287 de la Convention	129
2. Exceptions facultatives à l'application de la partie XV, section 2, de la Convention ..	131
3. Listes de conciliateurs nommés en vertu de l'article 2 des annexes V et VII de la Convention	133
a) Listes de conciliateurs nommés en vertu de l'article 2 de l'annexe V de la Convention	133
b) Listes de conciliateurs et d'arbitres nommés en vertu de l'article 2 de l'annexe VII de la Convention	133

I. — CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

ETAT DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER, INFORMATION CONCERNANT L'ACCORD RELATIF À L'APPLICATION DE LA PARTIE XI DE LA CONVENTION ET DE L'ACCORD RELATIF À L'APPLICATION DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION RELATIVES À LA CONSERVATION ET À LA GESTION DES STOCKS DE POISSONS DONT LES DÉPLACEMENTS S'EFFECTUENT TANT À L'INTÉRIEUR QU'AU-DELÀ DES ZONES ÉCONOMIQUES EXCLUSIVES (STOCKS CHEVAUCHANTS) ET DES STOCKS DE POISSONS GRANDS MIGRATEURS

Etat de la Convention et des accords y relatifs au 31 juillet 1999

Etat ou entité (le texte en italique indique les Etats ou entités non Membres des Nations Unies) <i>Etats sans littoral</i>	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)	L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention (en vigueur à partir de 28 juillet 1996)	L'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (pas en vigueur)
	Signature ¹ (# déclaration)	Signature ² (# déclaration)	Signature ³ (# déclaration)
TOTAUX	158 (# 48)	79	59 (# 5)
Alghanistan			
Afrique du sud	# 23 décembre 1997		
Albanie			
Algérie	# 11 juin 1996	11 juin 1996 (p)	
Allemagne	# 14 octobre 1994 (a)	14 octobre 1994	
Andorre			
Angola	5 décembre 1990		
Antigua-et-Barbuda	2 février 1989		
Arabie saoudite	24 avril 1996	24 avril 1996 (p)	
Argentine	# 1 ^{er} décembre 1995	1 ^{er} décembre 1995	
Arménie			
Australie	5 octobre 1994	5 octobre 1994	
Autriche	# 14 juillet 1995	14 juillet 1995	
Azerbaïdjan			
Bahamas	29 juillet 1983	28 juillet 1995	
Bahrein	30 mai 1985		
Bangladesh			
Barbade	12 octobre 1983	28 juillet 1995 (ps)	

¹ Etats liés par l'Accord moyennant la ratification, l'adhésion ou la succession à la Convention conformément au paragraphe 1 de l'article 4 de l'Accord.

² Etats liés par l'Accord moyennant la procédure simplifiée prévue par l'article 5 de l'Accord.

³ Conformément à l'article 40 de l'Accord, celui-ci entre en vigueur trente jours après la date de dépôt du trentième instrument de ratification ou d'adhésion.

Etat ou entité (le texte en italique indique les Etats ou entités non Membres des Nations Unies) Etat sans statut	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)	L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention (en vigueur à partir de 28 juillet 1996)	L'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (pas en vigueur)
	Ratification; confirmation formelle (cf) adhésion (a) succession (s) (# déclaration)	Signature (# déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (# déclaration)
Bélarus			
Belgique	# 13 novembre 1998	£	£
Belize	£ 13 août 1983		£
Béniin	£ 16 octobre 1987		£
Bhoutan			
Bolivie	# 28 avril 1995		
Bosnie-Herzégovine	12 janvier 1994 (s)		
Botswana	2 mai 1990		
Bésil	# 22 décembre 1988	£	£
Brunéi Darussalam	5 novembre 1996		
Bulgarie	15 mai 1996		£
Burkina Faso		£	
Burundi			
Cambodge			
Cameroun	19 novembre 1985	£	
Canada	£	£	£
Cap-Vert	# 10 août 1987	£	
Chili	# 25 août 1997		
Chine	# 7 juin 1996	£	#
Chypre	12 décembre 1988	£	
Colombie			
Communauté européenne	# 1 ^{er} avril 1998 (cf)	£	#
Comores	21 juin 1994		
Congo			
Costa Rica	21 septembre 1992		
Côte d'Ivoire	26 mars 1984	£	£
Croatie	# 5 avril 1995 (s)		
Cuba	# 15 août 1984		
Danemark			
Djibouti	8 octobre 1991	£	£

Etat ou entité (le texte en italique indique les Etats ou entités non Membres des Nations Unies) Etats sans littoral	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)	L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention (en vigueur à partir de 28 juillet 1996)	L'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (pas en vigueur)
	Signature <input type="checkbox"/> (déclaration)	Signature <input type="checkbox"/> (déclaration)	Signature <input type="checkbox"/> (déclaration)
	Ratification; confirmation formelle (cf) adhésion (a) succession (s) (<input type="checkbox"/> déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (s); participation (p) ¹ ; procédure simplifiée (ps) ²	Ratification; adhésion (a) (<input type="checkbox"/> déclaration)
Dominique	<input type="checkbox"/> 24 octobre 1991		
Egypte	<input type="checkbox"/> 26 août 1983		
El Salvador	<input type="checkbox"/>		
Emirats arabes unis	<input type="checkbox"/>		
Equateur			
Erythrée	<input type="checkbox"/> 15 janvier 1997	15 janvier 1997	
Espagne			
Estonie			
Etats-Unis d'Amérique			<input type="checkbox"/> 21 août 1996
Ethiopie			
Ex-République yougoslave de Macédoine	<input type="checkbox"/> 19 août 1994 (a)	19 août 1994 (p)	
Fédération de Russie	<input type="checkbox"/> 12 mars 1997	12 mars 1997 (a)	<input type="checkbox"/> 4 août 1997
Fidji	<input type="checkbox"/> 10 décembre 1982	28 juillet 1995	12 décembre 1996
Finlande	<input type="checkbox"/> 21 juin 1996	21 juin 1996	
France	<input type="checkbox"/> 11 avril 1996	11 avril 1996	<input type="checkbox"/>
Gabon	<input type="checkbox"/> 11 mars 1998	11 mars 1998	
Gambie	<input type="checkbox"/> 22 mai 1984		
Géorgie	<input type="checkbox"/> 21 mars 1996 (a)		
Ghana	<input type="checkbox"/> 7 juin 1983		
Grèce	<input type="checkbox"/> 21 juillet 1995	21 juillet 1995	
Grenade	<input type="checkbox"/> 25 avril 1991	28 juillet 1995 (ps)	
Guatemala	<input type="checkbox"/> 11 février 1997	11 février 1997 (p)	
Guinée	<input type="checkbox"/> 6 septembre 1985	28 juillet 1995 (ps)	
Guinée-Bissau	<input type="checkbox"/> 25 août 1986		
Guinée équatoriale	<input type="checkbox"/> 21 juillet 1997	21 juillet 1997 (p)	
Guyana	<input type="checkbox"/> 16 novembre 1993		
Haïti	<input type="checkbox"/> 31 juillet 1996	31 juillet 1996 (p)	
Honduras	<input type="checkbox"/> 5 octobre 1993		
Hongrie	<input type="checkbox"/>		

Etat ou entité (le texte en italique indique les Etats ou entités non Membres des Nations Unies) <i>Etat sans littoral</i>	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)		L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention (en vigueur à partir de 28 juillet 1996)		L'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (pas en vigueur)	
	Signature \mathcal{S} (\mathcal{D} déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf) adhésion (a) succession (s) (\mathcal{D} déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (s); participation (p) ¹ ; procédure simplifiée (ps) ²	Signature \mathcal{S} (\mathcal{D} déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (\mathcal{D} déclaration)
<i>Iles Cook</i>	\mathcal{S}	15 février 1995		15 février 1995 (a)		1 ^{er} avril 1999 (a)
<i>Iles Marshall</i>		9 août 1991 (a)			\mathcal{S}	
<i>Iles Salomon</i>	\mathcal{S}	23 juin 1997		23 juin 1997 (p)		13 février 1997 (a)
<i>Inde</i>	\mathcal{S}	\mathcal{D} 29 juin 1995	\mathcal{S}	29 juin 1995		
<i>Indonésie</i>	\mathcal{S}	3 février 1986	\mathcal{S}		\mathcal{S}	
<i>Iran (République islamique)</i>	\mathcal{D}					17 avril 1998 (a)
<i>Iraq</i>	\mathcal{D}	30 juillet 1985				
<i>Irlande</i>	\mathcal{S}	\mathcal{D} 21 juin 1996	\mathcal{S}	21 juin 1996	\mathcal{S}	
<i>Islande</i>	\mathcal{S}	21 juin 1985	\mathcal{S}	28 juillet 1995 (ps)	\mathcal{S}	14 février 1997
<i>Israël</i>					\mathcal{S}	
<i>Italie</i>	\mathcal{D}	\mathcal{D} 13 janvier 1995	\mathcal{S}	13 janvier 1995	\mathcal{S}	4
<i>Jamaïque</i>	\mathcal{S}					
<i>Jamaïque</i>	\mathcal{S}	21 mars 1983	\mathcal{S}	28 juillet 1995 (ps)	\mathcal{S}	
<i>Japon</i>	\mathcal{S}	20 juin 1996	\mathcal{S}	20 juin 1996	\mathcal{S}	
<i>Jordanie</i>		27 novembre 1995 (a)		27 novembre 1995 (p)		
<i>Kazakhstan</i>						
<i>Kenya</i>	\mathcal{S}	2 mars 1989		29 juillet 1994 (s)		
<i>Kirghizistan</i>						
<i>Kiribati</i>						
<i>Koweït</i>	\mathcal{S}	\mathcal{D} 2 mai 1986				
<i>Lesotho</i>	\mathcal{S}					
<i>Lettonie</i>						
<i>Liban</i>	\mathcal{S}	5 janvier 1995		5 janvier 1995 (p)		
<i>Libéria</i>	\mathcal{S}					
<i>Liechtenstein</i>	\mathcal{S}					
<i>Lituanie</i>						
<i>Luxembourg</i>	\mathcal{D}		\mathcal{S}		\mathcal{S}	

⁴ Le 4 juin 1999, le Gouvernement italien a informé le Secrétaire général de l'intention de l'Italie de retirer l'instrument de ratification qu'elle a déposé le 4 mars 1999, afin d'accomplir par la suite cette formalité de concert avec tous les Etats membres de l'Union européenne.

Etat ou entité (le texte en italique indique les Etats ou entités non Membres des Nations Unies) Etats sans litoral	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1984)		L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention (en vigueur à partir de 28 juillet 1996)		L'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (pas en vigueur)	
	Signature (a) (# déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf) adhésion (a) succession (s) (# déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (s); participation (p) ; procédure simplifiée (ps) ²	Signature (a) (# déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (# déclaration)
Madagascar						
Malaisie		14 octobre 1996		14 octobre 1996 (p)		
Malawi						30 décembre 1998
Maldives						
Mal		16 juillet 1995				
Malte		20 mai 1993		26 juin 1996		
Maroc						
Maurice		4 novembre 1994		4 novembre 1994 (p)		25 mars 1997 (a)
Mauritanie		17 juillet 1996		17 juillet 1996 (p)		
Mexique		18 mars 1983				23 mai 1997
Micronésie (Etats fédérés de)		29 avril 1991 (a)		6 septembre 1995		9 juin 1999 (a)
Monaco		20 mars 1996		20 mars 1996 (p)		
Mongolie		13 août 1996		13 août 1996 (p)		
Mozambique		13 mars 1997		13 mars 1997 (a)		
Myanmar		21 mai 1996		21 mai 1996 (a)		8 avril 1998
Namibie		18 avril 1983		28 juillet 1995 (ps)		10 janvier 1997 (a)
Nauru		23 janvier 1996		23 janvier 1996 (p)		
Népal		2 novembre 1998		2 novembre 1998 (p)		
Nicaragua						
Niger						
Nigéria		14 août 1986		28 juillet 1995 (ps)		
Niue						30 décembre 1996
Norvège		24 juin 1996		24 juin 1996 (a)		
Nouvelle-Zélande		19 juillet 1996		19 juillet 1996		
Oman		17 août 1989		26 février 1997 (a)		
Ouganda		9 novembre 1990		28 juillet 1995 (ps)		
Ouzbékistan						
Pakistan		26 février 1997		26 février 1997 (p)		
Palaos		30 septembre 1996 (a)		30 septembre 1996 (p)		
Panama		1 ^{er} juillet 1996		1 ^{er} juillet 1996 (p)		

Etat ou entité (le texte en italique indique les Etats ou entités non Membres des Nations Unies) Etats sans statut	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)		L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention (en vigueur à partir de 28 juillet 1996)		L'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (pas en vigueur)	
	Signature (d) déclaration	Ratification; confirmation formelle (cf) adhésion (a) succession (s) (d) déclaration	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (s); participation (p); procédure simplifiée (ps) ²	Signature (d) déclaration	Ratification; adhésion (a) ³ (d) déclaration
<i>Papouasie-Nouvelle-Guinée</i>	✓	14 janvier 1997	✓	14 janvier 1997 (p)	✓	4 juin 1999
<i>Paraguay</i>	✓	20 septembre 1986	✓	10 juillet 1995		
<i>Pays-Bas</i>	✓	28 juin 1996	✓	28 juin 1996		
<i>Pérou</i>						
<i>Philippines</i>	(d)	8 mai 1984	✓	23 juillet 1997	✓	
<i>Pologne</i>	✓	13 novembre 1998	✓	13 novembre 1998		
<i>Portugal</i>	✓	3 novembre 1997	✓	3 novembre 1997	✓	
<i>Qatar</i>	(d)					
<i>République arabe syrienne</i>						
<i>République centrafricaine</i>	✓					
<i>République de Corée</i>	✓	29 janvier 1996	✓	29 janvier 1996	✓	
<i>République de Moldova</i>						
<i>République démocratique du Congo</i>	✓	17 février 1989				
<i>République démocratique populaire lao</i>	✓	5 juin 1988	✓	5 juin 1988 (p)		
<i>République dominicaine</i>	✓					
<i>République populaire démocratique de Corée</i>	✓					
<i>République tchèque</i>	✓	21 juin 1996	✓	21 juin 1996		
<i>République-Unie de Tanzanie</i>	✓	30 septembre 1985	✓	25 juin 1998		
<i>Roumanie</i>	(d)	17 décembre 1996		17 décembre 1996 (a)		
<i>Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord</i>		25 juillet 1997 (a)	✓	25 juillet 1997	✓	
<i>Rwanda</i>	✓					
<i>Sainte-Lucie</i>	✓	27 mars 1985				9 août 1996
<i>Saint-Kitts-et-Nevis</i>	✓	7 janvier 1993				
<i>Saint-Martin</i>						
<i>Saint-Siège</i>						
<i>Saint-Vincent-et-les Grenadines</i>	✓	1 ^{er} octobre 1993				
<i>Samoa</i>	✓	14 août 1995	✓	14 août 1995 (p)		25 octobre 1996
<i>Sao Tomé-et-Principe</i>	(d)	3 novembre 1987				
<i>Sénégal</i>	✓	25 octobre 1984	✓	25 juillet 1995	✓	30 janvier 1997

Etat ou entité (le texte en italique indique les Etats ou entités non Membres des Nations Unies)	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)		L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention (en vigueur à partir de 28 juillet 1996)		L'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (pas en vigueur)	
	Signature κ (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf) adhésion (a) succession (s) (☐ déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (s); participation (p) ; procédure simplifiée (ps) ²	Signature κ (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (☐ déclaration)
<i>Seychelles</i>	κ	16 septembre 1991	κ	15 décembre 1994	κ	20 mars 1998
<i>Sierra Leone</i>	κ	12 décembre 1994	κ	12 décembre 1994 (p)		
<i>Singapour</i>	κ	17 novembre 1994	κ	17 novembre 1994 (p)		
<i>Slovaquie</i>	κ	8 mai 1996	κ	8 mai 1996		
<i>Slovénie</i>		☐ 16 juin 1995 (s)	κ	16 juin 1995		
<i>Somalie</i>	κ	24 juillet 1989	κ			
<i>Soudan</i>	☐	23 janvier 1985	κ			
<i>Sri Lanka</i>	κ	19 juillet 1994	κ	28 juillet 1995 (ps)	κ	
<i>Suède</i>	☐	☐ 25 juin 1996	κ	25 juin 1996	κ	
<i>Suisse</i>	κ		κ			
<i>Suriname</i>	κ	9 juillet 1998	κ	9 juillet 1998 (p)		
<i>Swaziland</i>	κ		κ			
<i>Tadjikistan</i>	κ		κ			
<i>Tchad</i>	κ		κ			
<i>Thaïlande</i>	κ		κ			
<i>Togo</i>	κ	16 avril 1985	κ	28 juillet 1995 (ps)		31 juillet 1996
<i>Tonga</i>	κ	2 août 1995 (a)		2 août 1995 (p)	κ	
<i>Trinité-et-Tobago</i>	κ	25 avril 1986	κ	28 juillet 1995 (ps)		
<i>Tunisie</i>	κ	☐ 24 avril 1985	κ			
<i>Turkménistan</i>	κ		κ			
<i>Turquie</i>	κ		κ			
<i>Tuvalu</i>	κ		κ			
<i>Ukraine</i>	☐	☐ 26 juillet 1999	κ	26 juillet 1999	κ	
<i>Uruguay</i>	☐	☐ 10 décembre 1992	κ		☐	
<i>Vanuatu</i>	κ		κ		κ	
<i>Venezuela</i>	κ		κ			
<i>Viet Nam</i>	☐	☐ 25 juillet 1994	κ			
<i>Yémen</i>	☐	☐ 21 juillet 1987	κ			
<i>Yougoslavie</i>	κ	☐ 5 mai 1986	κ	28 juillet 1995 (ps)		
<i>Zambie</i>	κ	7 mars 1983	κ	28 juillet 1995 (ps)		

Etat ou entité (le texte en italique indique les Etats ou entités non Membres des Nations Unies) Etats sans statut	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur à partir du 16 novembre 1994)		L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention (en vigueur à partir de 28 juillet 1996)		L'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (pas en vigueur)	
	Signature <input type="checkbox"/> (# déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf) adhésion (a) succession (s) (# déclaration)	Signature <input type="checkbox"/>	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (s); participation (p); procédure simplifiée (ps) ²	Signature <input type="checkbox"/> (# déclaration)	Ratification; adhésion (a) ³ (# déclaration)
Zimbabwe	<input type="checkbox"/>	24 février 1993	<input type="checkbox"/>	28 juillet 1995 (ps)	<input type="checkbox"/>	
TOTAUX	158 (# 35)	131 (# 48)	79	95	59 (# 5)	22 (# 4)

1. Liste chronologique, arrêtée au 31 juillet 1999, des ratifications, adhésions et déclarations de succession, avec indication des groupes régionaux auxquels appartiennent les Etats ou entités

a) La Convention

Fidji (10 décembre 1982); Zambie (7 mars 1983); Mexique (18 mars 1983); Jamaïque (21 mars 1983); Namibie (18 avril 1983); Ghana (7 juin 1983); Bahamas (29 juillet 1983); Belize (13 août 1983); Egypte (26 août 1983); Côte d'Ivoire (26 mars 1983); Philippines (8 mai 1984); Gambie (22 mai 1984); Cuba (15 août 1984); Sénégal (25 octobre 1984); Soudan (23 janvier 1985); Sainte-Lucie (27 mars 1985); Togo (16 avril 1985); Tunisie (24 avril 1985); Bahreïn (30 mai 1985); Islande (21 juin 1985); Mali (16 juillet 1985); Iraq (30 juillet 1985); Guinée (6 septembre 1985); République-Unie de Tanzanie (30 septembre 1985); Cameroun (19 novembre 1985); Indonésie (3 février 1986); Trinité-et-Tobago (26 avril 1986); Koweït (2 mai 1986); Yougoslavie (5 mai 1986); Nigéria (14 août 1986); Guinée-Bissau (25 août 1986); Paraguay (26 septembre 1986); Yémen (21 juillet 1987); Cap-Vert (10 août 1987); Sao-Tomé-et-Principe (3 novembre 1987); Chypre (12 décembre 1988); Brésil (22 décembre 1988); Antigua-et-Barbuda (2 février 1989); République démocratique du Congo (17 février 1989); Kenya (2 mars 1989); Somalie (24 juillet 1989); Oman (17 août 1989); Botswana (2 mai 1990); Ouganda (9 novembre 1990); Angola (5 décembre 1990); Grenade (25 avril 1990); Micronésie (Etats fédérés de) [29 avril 1991]; Iles Marshall (9 août 1991); Seychelles (16 septembre 1991); Djibouti (8 octobre 1991); Dominique (24 octobre 1991); Costa Rica (21 septembre 1992); Uruguay (10 décembre 1992); Saint-Kitts-et-Nevis (7 janvier 1993); Zimbabwe (24 février 1993); Malte (20 mai 1993); Saint-Vincent-et-les Grenadines (1^{er} octobre 1993); Honduras (5 octobre 1993); Barbade (12 octobre 1993); Guyana (16 novembre 1993); Bosnie-Herzégovine (12 janvier 1994); Comores (21 juin 1994); Sri Lanka (19 juillet 1994); Viet Nam (25 juillet 1994); Ex-République yougoslave de Macédoine (19 août 1994); Australie ((5 octobre 1994); Allemagne (14 octobre 1994); Maurice (4 novembre 1994); Singapour (17 novembre 1994); Sierra Leone (12 décembre 1994); Liban (5 janvier 1995); Italie (13 janvier 1995); Iles Cook (15 février 1995); Croatie (5 avril 1995); Bolivie (28 avril 1995); Slovénie (16 juin 1995); Inde (29 juin 1995); Autriche (14 juillet 1995); Grèce (21 juillet 1995); Tonga (2 août 1995); Samoa (14 août 1995); Jordanie (27 novembre 1995); Argentine (1^{er} décembre 1995); Nauru (23 janvier 1996); République de Corée (29 janvier 1996); Monaco (20 mars 1996); Géorgie (21 mars 1996); France (11 avril 1996); Arabie saoudite (24 avril 1996); Slovaquie (8 mai 1996); Bulgarie (15 mai 1996); Myanmar (21 mai 1996); Chine (7 juin 1996); Algérie (11 juin 1996); Japon (20 juin 1996); République tchèque (21 juin 1996); Finlande (21 juin 1996); Norvège (24 juin 1996); Suède (25 juin 1996); Pays-Bas (28 juin 1996); Panama (1^{er} juillet 1996); Mauritanie (17 juillet 1996); Nouvelle-Zélande (19 juillet 1996); Haïti (31 juillet 1996); Mongolie (13 août 1996); Palaos (30 septembre 1996); Malaisie (14 octobre 1996); Brunei-Darussalam (5 novembre 1996); Roumanie (17 décembre 1996); Papouasie-Nouvelle-Guinée (14 janvier 1997); Espagne (15 janvier 1997); Guatemala (11 février 1997); Pakistan (26 février 1997); Fédération de Russie (12 mars 1997); Mozambique (13 mars 1997); Iles Salomon (23 juin 1997); Guinée équatoriale (21 juillet 1997); Royaume Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (25 juillet 1997); Chili (25 août 1997); Bénin (16 octobre 1997); Portugal (3 novembre 1997); Afrique du Sud (23 décembre 1997); Gabon (11 mars 1998); Communauté européenne (1^{er} avril 1998); République démocratique populaire lao (5 juin 1998); Suriname (9 juillet 1998); Népal (2 novembre 1998); Belgique (13 novembre 1998); Pologne (13 novembre 1998); Ukraine (26 juillet 1999).

b) Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention

Kenya (29 juillet 1994); ex-République yougoslave de Macédoine (19 août 1994); Australie (5 octobre 1994); Allemagne (14 octobre 1994); Belize (21 octobre 1994); Maurice (4 novembre 1994); Singapour (17 novembre 1994); Sierra Leone (12 décembre 1994); Seychelles (15 décembre 1994); Liban (5 janvier 1995); Italie (13 janvier 1995); Iles Cook (15 février 1995); Croatie (5 avril 1995); Bolivie (28 avril 1995); Slovénie (16 juin 1995); Inde (29 juin 1995); Paraguay (10 juillet 1995); Autriche (14 juillet 1995); Grèce (21 juillet 1995); Sénégal (25 juillet 1995); Chypre (27 juillet 1995); Bahamas (28 juillet 1995); Barbade (28 juillet 1995); Côte d'Ivoire (28 juillet 1995); Grenade (28 juillet 1995); Guinée (28 juillet 1995); Islande (28 juillet 1995); Jamaïque (28 juillet 1995); Namibie (28 juillet 1995); Nigéria (28 juillet 1995); Ouganda (28 juillet 1995); Sri Lanka (28 juillet 1995); Togo (28 juillet 1995); Trinité-et-Tobago (28 juillet 1995); Yougoslavie (28 juillet 1995); Zambie (28 juillet 1995); Tonga (2 août 1995); Samoa

(14 août 1995); Micronésie (Etats fédérés de) [6 septembre 1995]; Jordanie (27 novembre 1995); Argentine (1^{er} décembre 1995); Nauru (23 janvier 1996); République de Corée (29 janvier 1996); Monaco (20 mars 1996); Géorgie (21 mars 1996); France (11 avril 1996); Arabie saoudite (24 avril 1996); Slovaquie (8 mai 1996); Bulgarie (15 mai 1996); Myanmar (21 mai 1996); Chine (7 juin 1996); Algérie (11 juin 1996); Japon (20 juin 1996); Finlande (21 juin 1996); Irlande (21 juin 1996); République tchèque (21 juin 1996); Norvège (24 juin 1996); Suède (25 juin 1996); Malte (26 juin 1996); Pays-Bas (28 juin 1996); Panama (1^{er} juillet 1996); Mauritanie (17 juillet 1996); Nouvelle-Zélande (19 juillet 1996); Haïti (31 juillet 1996); Mongolie (13 août 1996); Palaos (30 septembre 1996); Malaisie (14 octobre 1996); Brunei-Darussalam (5 novembre 1996); Roumanie (17 décembre 1996); Papouasie-Nouvelle-Guinée (14 janvier 1997); Espagne (15 janvier 1997); Guatemala (11 février 1997); Oman (26 février 1997); Pakistan (26 février 1997); Fédération de Russie (12 mars 1997); Mozambique (13 mars 1997); Iles Salomon (23 juin 1997); Guinée équatoriale (21 juillet 1997); Philippines (23 juillet 1997); Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord (25 juillet 1997); Chili (25 août 1997); Bénin (16 octobre 1997); Portugal (3 novembre 1997); Afrique du Sud (23 décembre 1997); Gabon (11 mars 1998); Communauté européenne (1^{er} avril 1998); République démocratique populaire lao (5 juin 1998); République-Unie de Tanzanie (25 juin 1998); Suriname (9 juillet 1998); Népal (2 novembre 1998); Belgique (13 novembre 1998); Pologne (13 novembre 1998); Ukraine (26 juillet 1999).

c) Accord concernant l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des poissons grands migrateurs

Tonga (31 juillet 1996); Sainte-Lucie (9 août 1996); Etats-Unis d'Amérique (21 août 1996); Sri Lanka (24 octobre 1996); Samoa (25 octobre 1996); Fidji (12 décembre 1996); Norvège (30 décembre 1996); Nauru (10 janvier 1997); Bahamas (16 janvier 1997); Sénégal (30 janvier 1997); Iles Salomon (13 février 1997); Islande (14 février 1997); Maurice (25 mars 1997); Micronésie (Etats fédérés de) [23 mai 1997]; Fédération de Russie (4 août 1997); Seychelles (20 mars 1998); Namibie (8 avril 1998); Iran (République islamique d') [17 avril 1998]; Maldives (30 décembre 1998); Iles Cook (1^{er} avril 1999); Papouasie-Nouvelle-Guinée (4 juin 1999); Monaco (9 juin 1999).

II. — INFORMATION JURIDIQUE CONCERNANT LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

TEXTES LÉGISLATIFS RÉCENTS REÇUS DE GOUVERNEMENTS

1. ANGOLA

Loi n° 21/92 du 28 août 1992

Il est devenu essentiel d'établir ou de définir les eaux intérieures, la mer territoriale et la zone économique exclusive de l'Angola, parce que l'Angola a actuellement une mer territoriale de 20 milles et une zone de pêche exclusive adjacente à la mer territoriale qui s'étend sur 200 milles marins. En conséquence, conformément aux dispositions de l'article 51, *b* de la Constitution et dans l'exercice des pouvoirs qui me sont conférés par l'article 47, *g* de la Constitution, l'Assemblée du peuple approuve par les présentes, et je signe la loi qui suit et en ordonne la publication :

Article premier

OBJECTIF

La présente loi a pour objectif d'affirmer la souveraineté de l'Etat de l'Angola sur ses eaux intérieures et sa mer territoriale et d'établir une zone contiguë et une zone économique exclusive appartenant à l'Etat de l'Angola.

SECTION I

Eaux intérieures et mer territoriale

Article 2

MER TERRITORIALE

La mer territoriale de l'Etat de l'Angola s'étend sur une distance maximale de douze milles marins depuis la laisse de basse mer ou les lignes de base droites, comme il est indiqué dans le décret-loi n° 47 771 du 27 juin 1967, ou comme il peut être défini aux termes de l'article 3 de la présente loi.

Article 3

LIGNES DE BASE

1. La ligne de base normale est la laisse de basse mer.
2. L'Etat de l'Angola peut, s'il le juge opportun et conformément aux principes applicables du droit international, définir d'autres lignes de base droites pour mesurer la largeur de la mer territoriale.
3. L'Etat de l'Angola prend toute mesure visant l'adoption et la mise à jour de cartes géographiques officielles à grande échelle indiquant les lignes de base à utiliser comme points de référence pour mesurer la largeur de la mer territoriale.

Article 4

EAUX INTÉRIEURES

Les eaux situées à l'intérieur des lignes de base constituent les eaux intérieures de l'Etat de l'Angola.

Article 5

SOUVERAINETÉ

L'Etat de l'Angola exerce sa souveraineté sur ses eaux intérieures et sa mer territoriale, y compris les fonds marins et leur sous-sol.

SECTION II

ZONE CONTIGUË

Article 6

ZONE CONTIGUË

1. Dans la zone adjacente à la mer territoriale appelée la zone contiguë, l'Etat de l'Angola s'adonne aux activités de contrôle suivantes, qui sont nécessaires afin de :

a) Prévenir les violations des lois et règlements douaniers, fiscaux, d'immigration ou de santé sur son territoire ou dans sa mer territoriale;

b) Prévenir la violation des lois et règlements sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

2. La zone contiguë s'étend jusqu'à 24 milles marins des lignes de base utilisées pour mesurer la largeur de la mer territoriale.

SECTION III

ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE

Article 7

ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE

Une zone économique exclusive est établie au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, jusqu'à une distance de 200 milles marins des lignes de base utilisées pour mesurer la largeur de la mer territoriale.

Article 8

DROITS ET OBLIGATIONS

Dans la zone économique exclusive, l'Etat de l'Angola exerce :

a) Des droits souverains en ce qui concerne l'exploration et l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des fonds marins, du sous-sol et des eaux surjacentes aux fonds marins et à leur sous-sol, et en ce qui concerne toutes autres activités d'exploration ou d'exploitation de la zone à des fins lucratives, notamment pour la production d'énergie à partir de l'eau, des courants ou du vent.

- b) Sa juridiction sur :
- 1) L'aménagement d'îles artificielles, installations et ouvrages;
 - 2) La recherche scientifique marine;
 - 3) La protection et la préservation du milieu marin;
- c) D'autres droits et obligations reconnus par le droit international.

SECTION IV

NAVIGATION ET SURVOL

Article 9

PASSAGE INOFFENSIF

Les navires de tous Etats, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale, conformément au droit international et aux lois promulguées par l'Etat de l'Angola à cet égard.

Article 10

NAVIGATION ET SURVOL

1. L'Etat de l'Angola reconnaît, dans la zone économique exclusive, le droit des navires et aéronefs de tous Etats, côtiers ou sans littoral, de jouir de la liberté de navigation et de survol, de poser des câbles ou des pipelines et d'utiliser la mer d'autres façons liées à la navigation et aux communications, qui sont reconnues par le droit international.

2. Aux fins de la pose de câbles, de pipelines ou d'autres lignes dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental de l'Etat de l'Angola, le tracé est subordonné à l'approbation du gouvernement et à d'autres mesures éventuelles destinées à prévenir un conflit entre les différentes utilisations de la mer, des fonds marins ou de leur sous-sol.

Article 11

DROIT DE POURSUITE

Si les autorités de l'Etat de l'Angola ont de bonnes raisons de soupçonner une violation des lois applicables à ses eaux intérieures, sa mer territoriale ou sa zone économique exclusive, les navires ou aéronefs identifiés et marqués comme étant au service du Gouvernement de l'Etat de l'Angola peuvent poursuivre un navire étranger au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone économique exclusive, conformément aux dispositions du droit international.

SECTION V

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

Article 12

DÉLIMITATION

L'Etat de l'Angola peut négocier ou conclure des accords avec les Etats voisins en ce qui concerne la délimitation de ses frontières maritimes.

Article 13

ABROGATION D'UN TEXTE DE LOI

Le décret-loi n° 159 du 6 novembre 1975 est abrogé, de même que tout autre texte de loi incompatible avec la présente loi.

Article 14

PUBLICATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR

La présente loi entre en vigueur immédiatement.

Vu et approuvé par l'Assemblée du peuple.

A publier à Luanda, le 11 avril 1992.

Le Président de la République, José Eduardo dos SANTOS.

2. DANEMARK

NOTE

Le Ministère des affaires étrangères a l'honneur d'informer les chefs de mission accrédités au Danemark de l'entrée en vigueur, le 1^{er} mai 1999, de la loi n° 200 du 7 avril 1999 relative à la délimitation de la mer territoriale, aux termes de laquelle la mer territoriale s'étend, en règle générale, jusqu'à une limite de 12 milles marins.

Conformément à cette loi, le Ministre des affaires étrangères a publié un arrêté n° 242 en date du 21 avril 1999 indiquant les coordonnées des lignes de base ainsi que la limite extérieure de la mer territoriale du Danemark.

Une traduction officielle de la loi et de l'arrêté figure en annexe à la présente note.

Parallèlement à l'entrée en vigueur de la loi, et prenant également effet le 1^{er} mai 1999, l'ordonnance royale du 27 février 1976, régissant l'admission des navires de guerre et des aéronefs militaires étrangers sur le territoire danois en temps de paix a été amendée par l'ordonnance royale n° 224 du 16 avril 1999. Une traduction officielle de cette ordonnance figure en annexe à la présente note. L'amendement stipule qu'une autorisation ou une notification préalable n'est plus nécessaire pour le passage inoffensif de navires de guerre et de navires non commerciaux étrangers détenus ou utilisés par un Etat étranger dans certaines parties de la mer territoriale non couvertes par le régime historique reconnu régissant les détroits danois. En conséquence, dans les détroits, les dispositions en vigueur ne sont pas amendées. Les dispositions en vigueur de l'ordonnance concernant le survol du territoire danois par des aéronefs militaires et l'admission de navires étrangers dans les ports et les eaux intérieures danoises demeurent inchangées. L'ordonnance reste en vigueur pour la mer territoriale des îles Féroé et du Groenland et l'espace aérien surjacent.

Les dispositions relatives à l'admission d'aéronefs non militaires et non commerciaux détenus ou utilisés par un Etat étranger figurent dans la loi relative à la navigation aérienne (décret de promulgation n° 373 du 4 juin 1997), section 156 (traduction officielle en annexe) et les règlements de l'administration de l'aviation civile régissant les vols d'aéronefs étrangers, BL 10-2, première édition, du 22 avril 1999 (copie ci-jointe).

Comme auparavant, toutes les demandes et notifications sont à adresser par la voie diplomatique au Ministère des affaires étrangères, Département n° 2.

En ce qui concerne le territoire couvert par le régime douanier et le régime fiscal danois, les modifications suivantes de la loi relative à la délimitation de la mer territoriale sont entrées en vigueur le 1^{er} mai 1999.

Loi définissant le régime douanier (décret de promulgation n° 113 du 27 février 1996, amendé), section 1 (1) :

« Le territoire douanier danois comprend le territoire danois et les eaux territoriales danoises, ainsi que l'espace aérien surjacent. »

Loi relative à la taxe à la valeur ajoutée (décret de promulgation n° 634 du 23 juillet 1997, amendé), section 2 (1) :

« Le territoire fiscal danois comprend le territoire danois et les eaux territoriales danoises, ainsi que l'espace aérien surjacent. »

Copenhague, le 28 avril 1999.

Loi n° 200 du 7 avril 1999 sur la délimitation de la mer territoriale

1. La mer territoriale du Danemark est constituée par les eaux territoriales extérieures et intérieures.
2. Les eaux territoriales extérieures sont les zones maritimes qui sont délimitées, depuis la terre, par les lignes de base utilisables en toutes circonstances mentionnées à la section 3 et, vers le large, par des lignes tracées de telle manière que la distance de chaque point de ces lignes au point le plus proche d'une ligne de base est de 12 milles marins (22 224 mètres).
- 2) En l'absence d'accord contraire avec les Etats étrangers dont les côtes sont situées face aux côtes du Royaume du Danemark, à une distance ne dépassant pas 24 milles marins, ou adjacentes aux côtes danoises, la limite extérieure des eaux territoriales extérieures ne s'étend pas au-delà d'une ligne médiane dont chaque point est

- équidistant des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux Etats, à moins que des circonstances particulières ne justifient une autre délimitation.
- 3) Le Ministre des affaires étrangères définit les limites extérieures des eaux territoriales extérieures et les lignes de base à partir desquelles sont mesurées ces limites extérieures, conformément à la section 1, et promulgue sa décision.
 - 4) Dans les eaux où existe une situation particulière, le Ministre des affaires étrangères peut décider que la limite extérieure des eaux territoriales extérieures sera mesurée à une distance inférieure à 12 milles marins des lignes de base.
3. Les eaux territoriales intérieures sont les zones maritimes, telles que ports, entrées de port, rades, baies, accès, détroits et bras de mer (*sounds et belts*), situées à l'intérieur des lignes de base mentionnées à la section 2 (3).
4. Le droit de passage dont jouissent actuellement les navires étrangers dans les parties des eaux territoriales intérieures que constituent le Petit Belt, le Grand Belt et le Sound, qui sont normalement utilisées pour ce passage, reste inchangé.
5. La présente loi entre en vigueur le 1^{er} mai 1999; toutefois,
 - 2) L'obligation d'utiliser un pilote, conformément à la section 8 de la loi relative au pilotage (voir décret de promulgation n° 529 du 4 août 1989), dans la section des eaux territoriales qui ne faisait pas partie des eaux territoriales avant le 1^{er} mai 1999 n'entrera en vigueur que le 1^{er} janvier 2001.
 - 3) Le décret n° 437 du 21 décembre 1966 sur la délimitation de la mer territoriale est révoqué à compter du 1^{er} mai 1999.
 6. La présente loi ne s'applique pas aux îles Féroé et au Groenland, mais peut être étendue à ces parties du Royaume du Danemark par décret royal, sous réserve des amendements rendus nécessaires par les conditions particulières qui existent dans les îles Féroé et au Groenland.
 - 2) En ce qui concerne le Groenland, la limite extérieure des eaux territoriales extérieures peut s'établir à une distance inférieure à 12 milles marins des lignes de base.
- FAIT à Amalienborg, le 7 avril 1999.
- Sous le Sceau royal.

Décret n° 242 du 21 avril 1999

Décret concernant la délimitation de la mer territoriale du Danemark

Conformément à la section 2 (3) et (4) de la loi n° 200 du 7 avril 1999 relative à la délimitation de la mer territoriale, les dispositions ci-après sont arrêtées :

1. Les eaux territoriales extérieures sont les zones maritimes qui sont délimitées, depuis la terre, par les lignes de base mentionnées à la section 2 et, vers le large, par des lignes tracées de telle manière que la distance de chaque point de ces lignes au point le plus proche d'une ligne de base est de 12 milles marins (22 224 mètres); voir, toutefois, sections 3-5. Les lignes de démarcation sont représentées sur la carte figurant en annexe au présent décret.

2. Les lignes de base à partir desquelles sont mesurées les eaux territoriales extérieures, conformément à la section 1, sont la ligne côtière et les lignes droites indiquées ci-dessous, définies par les points suivants :

Jutland-Fenen

1. 55° 04' 06", 3 N 8° 23' 17", 8 E frontière maritime entre le Danemark et l'Allemagne de là, ligne droite jusqu'à

2. 55° 12' 07", 6 N 8° 24' 09", 4 E Romo W
de là, ligne droite jusqu'à
3. 55° 19' 44", 6 N 8° 24' 52", 4 E Galgerev (Fano S)
de là, ligne droite jusqu'à
4. 55° 26' 37", 6 N 8° 18' 43", 4 E Soren Jessens Sand
de là, ligne droite jusqu'à
5. 55° 28' 23", 6 N 8° 17' 00", 4 E Skallingen W
de là, la ligne côtière jusqu'à
6. 55° 59' 55", 5 N 8° 06' 51", 7 E Hvide Sande S
de là, ligne droite jusqu'à
7. 55° 59' 56", 2 N 8° 06' 31", 8 E Hvide Sande N
de là, la ligne côtière jusqu'à
8. 56° 22' 18", 4 N 8° 06' 56", 7 E Torsminde S
de là, ligne droite jusqu'à
9. 56° 22' 26", 2 N 8° 06' 48", 5 E Torsminde W
de là, ligne droite jusqu'à
10. 56° 22' 21", 7 N 8° 06' 49", 1 E Torsminde N
de là, la ligne côtière jusqu'à
11. 56° 41' 47", 8 N 8° 11' 41", 2 E Harboore Tange NW
de là, ligne droite jusqu'à
12. 56° 45' 18", 8 N 8° 13' 24", 2 E Agger Tange W
de là, la ligne côtière jusqu'à
13. 57° 44' 41", 0 N 10° 39' 21", 2 E Grenen
de là, ligne droite jusqu'à
14. 57° 28' 55", 0 N 10° 37' 38", 3 E Hirsholm S
de là, ligne droite jusqu'à
15. 57° 13' 43", 0 N 10° 33' 07", 3 E Holm ved Lyngså
de là, ligne droite jusqu'à
16. 56° 58' 20", 9 N 10° 19' 57", 3 E Korsholm N
de là, la ligne côtière jusqu'à
17. 56° 58' 01", 9 N 10° 19' 39", 3 E Korsholm S
de là, ligne droite jusqu'à
18. 56° 57' 15", 9 N 10° 17' 31", 3 E Egense SE
de là, la ligne côtière jusqu'à
19. 56° 43' 18", 4 N 10° 20' 01", 4 E Alsodde
de là, ligne droite jusqu'à
20. 56° 42' 05", 2 N 10° 20' 18", 3 E Daemning N
de là, la ligne côtière jusqu'à
21. 56° 39' 43", 0 N 10° 21' 47", 4 E Daemning S
de là, ligne droite jusqu'à
22. 56° 33' 43", 2 N 10° 16' 30", 0 E Ingerslev Å
de là, la ligne côtière jusqu'à

- | | | | |
|-----|------------------|------------------|---|
| 23. | 56° 18' 05", 9 N | 10° 51' 52", 5 E | Katholm Skov S
de là, ligne droite jusqu'à |
| 24. | 56° 08' 04", 8 N | 10° 48' 38", 5 E | Hjelm E
de là, ligne droite jusqu'à |
| 25. | 55° 56' 03", 8 N | 10° 47' 33", 5 E | Bosserne E
de là, ligne droite jusqu'à |
| 26. | 55° 51' 58", 8 N | 10° 40' 31", 5 E | Stålhøj Hage
de là, la ligne côtière jusqu'à |
| 27. | 55° 45' 52", 8 N | 10° 37' 17", 5 E | Lushage
de là, ligne droite jusqu'à |
| 28. | 55° 37' 13", 8 N | 10° 36' 59", 6 E | Fyns Hoved E
de là, la ligne côtière jusqu'à |
| 29. | 55° 28' 36", 8 N | 10° 44' 51", 6 E | Staveshoved
de là, ligne droite jusqu'à |
| 30. | 55° 24' 53", 7 N | 10° 43' 36", 6 E | Risinge Hoved
de là, la ligne côtière jusqu'à |
| 31. | 55° 17' 24", 7 N | 10° 51' 06", 6 E | Knudshoved
de là, ligne droite jusqu'à |
| 32. | 55° 09' 25", 7 N | 10° 57' 15", 6 E | Langeland N
de là, la ligne côtière jusqu'à |
| 33. | 54° 43' 24", 7 N | 10° 41' 07", 7 E | Gulstav Klint
de là, ligne droite jusqu'à |
| 34. | 54° 49' 01", 7 N | 10° 25' 02", 6 E | Vejsnaes Nakke
de là, la ligne côtière jusqu'à |
| 35. | 54° 55' 09", 7 N | 10° 14' 44", 6 E | Vidso Molle S
de là, la ligne côtière jusqu'à |
| 36. | 54° 52' 24", 7 N | 10° 03' 57", 6 E | Pols Huk
de là, la ligne côtière jusqu'à |
| 37. | 54° 51' 08", 6 N | 9° 59' 13", 6 E | Kegnaes
de là, ligne droite jusqu'à |
| 38. | 54° 49' 09", 6 N | 9° 56' 26", 4 E | Frontière maritime entre le Danemark et l'Allemagne |

Sjælland et les îles au sud de Sjælland

- | | | | |
|-----|------------------|------------------|---|
| 39. | 55° 44' 37", 8 N | 10° 52' 07", 6 E | Rosnaes
de là, ligne droite jusqu'à |
| 40. | 55° 55' 08", 8 N | 11° 04' 48", 6 E | Sejero N
de là, ligne droite jusqu'à |
| 41. | 56° 04' 12", 8 N | 11° 13' 14", 6 E | Sjællands Rev
de là, la ligne côtière jusqu'à |
| 42. | 56° 12' 19", 9 N | 11° 40' 29", 6 E | Hesselo NW reef
de là, ligne droite jusqu'à |
| 43. | 56° 07' 46", 9 N | 12° 18' 38", 7 E | Gilleleje Pier
de là, la ligne côtière jusqu'à |

- | | | | |
|-----|----------------------------------|------------------|-------------------------|
| 44. | 56° 03' 06", 9 N | 12° 35' 32", 7 E | Kronborg NW |
| | de là, ligne droite jusqu' à | | |
| 45. | 56° 03' 06", 9 N | 12° 37' 02", 7 E | En mer |
| | de là, ligne droite jusqu' à | | |
| 46. | 56° 02' 35", 9 N | 12° 37' 44", 7 E | En mer |
| | de là, ligne droite jusqu' à | | |
| 47. | 56° 01' 41", 9 N | 12° 37' 44", 7 E | En mer |
| | de là, ligne droite jusqu' à | | |
| 48. | 56° 00' 57", 9 N | 12° 36' 41", 7 E | En mer |
| | de là, la ligne côtière jusqu' à | | |
| 49. | 56° 00' 57", 9 N | 12° 35' 59", 7 E | Snekkersten NE |
| | de là, la ligne côtière jusqu' à | | |
| 50. | 55° 47' 14", 9 N | 12° 35' 47", 7 E | Tårbaek Harbour |
| | de là, ligne droite jusqu' à | | |
| 51. | 55° 47' 04", 7 N | 12° 40' 15", 8 E | Tårbaek reef |
| | de là, ligne droite jusqu' à | | |
| 52. | 55° 41' 54", 9 N | 12° 50' 44", 8 E | Saltholm NE (en mer) |
| | de là, ligne droite jusqu' à | | |
| 53. | 55° 40' 21", 9 N | 12° 46' 05", 8 E | Saltholm N |
| | de là, la ligne côtière jusqu' à | | |
| 54. | 55° 40' 12", 9 N | 12° 46' 31", 8 E | A Saltholm |
| | de là, ligne droite jusqu' à | | |
| 55. | 55° 37' 13", 9 N | 12° 48' 53", 8 E | Svaneklapper N |
| | de là, ligne droite jusqu' à | | |
| 56. | 55° 36' 01", 9 N | 12° 49' 20", 8 E | Sondre Flint |
| | de là, ligne droite jusqu' à | | |
| 57. | 55° 36' 16", 9 N | 12° 47' 02", 8 E | Ilot au Sud de Saltholm |
| | de là, ligne droite jusqu' à | | |
| 58. | 55° 36' 21", 9 N | 12° 46' 23", 8 E | Saltholm S |
| | de là, ligne droite jusqu' à | | |
| 59. | 55° 32' 10", 8 N | 12° 42' 41", 8 E | Drodgen Light |
| | de là, ligne droite jusqu' à | | |
| 60. | 55° 30' 55", 8 N | 12° 35' 31", 8 E | Aflandshage |
| | de là, ligne droite jusqu' à | | |
| 61. | 55° 19' 48", 8 N | 12° 27' 18", 8 E | Mandehoved |
| | de là, la ligne côtière jusqu' à | | |
| 62. | 55° 17' 27", 8 N | 12° 27' 18", 8 E | Stevns |
| | de là, la ligne côtière jusqu' à | | |
| 63. | 55° 00' 28", 8 N | 12° 31' 17", 8 E | Hellehavn Nakke |
| | de là, la ligne côtière jusqu' à | | |
| 64. | 54° 56' 41", 7 N | 12° 32' 14", 8 E | Mon Fyr SW |
| | de là, ligne droite jusqu' à | | |

65. 54° 50' 05", 7 N 12° 09' 56", 8 E Hestehoved
de là, ligne droite jusqu' à
66. 54° 33' 36", 9 N 11° 58' 24", 8 E Gedser Odde SE
de là, la ligne côtière jusqu' à
67. 54° 33' 32", 7 N 11° 58' 15", 8 E Gedser Odde S
de là, la ligne côtière jusqu' à
68. 54° 33' 35", 7 N 11° 52' 20", 8 E Rodsand S
de là, ligne droite jusqu' à
69. 54° 35' 35", 7 N 11° 30' 51", 8 E Hyllekrog
de là, la ligne côtière jusqu' à
70. 54° 50' 09", 7 N 12° 57' 31", 7 E Albuen
de là, ligne droite jusqu' à
71. 54° 53' 16", 7 N 11° 00' 55", 7 E Tars NW
de là, la ligne côtière jusqu' à
72. 54° 54' 45", 7 N 11° 01' 33", 7 E Korsnakke SW
de là, ligne droite jusqu' à
73. 55° 09' 34", 7 N 11° 07' 58", 7 E Omo W
de là, ligne droite jusqu' à
74. 55° 20' 48", 7 N 11° 05' 32", 6 E Halsskov
de là, ligne droite jusqu' à
75. 55° 28' 26", 8 N 11° 04' 23", 6 E Musholm
de là, ligne droite jusqu' à
76. 55° 30' 54", 8 N 11° 04' 50", 6 E Reerso
de là, ligne droite jusqu' à
77. 55° 39' 47", 8 N 10° 56' 01", 6 E Asnaes
de là, ligne droite jusqu' à
39. 55° 44' 37", 8 N 10° 52' 07", 6 E Rosnaes

Laeso

78. 57° 21' 50", 0 N 10° 55' 55", 3 E Nordre Ronner
de là, ligne droite jusqu' à
79. 57° 19' 25", 0 N 11° 11' 45", 3 E Syrodde
de là, la ligne côtière jusqu' à
80. 57° 17' 51", 0 N 11° 11' 19", 3 E Bloden Hale
de là, ligne droite jusqu' à
81. 57° 12' 19", 0 N 11° 02' 04", 3 E Hornfiskron SE
de là, la ligne côtière jusqu' à
82. 57° 11' 58", 0 N 10° 59' 48", 3 E Hornfiskron SW
de là, ligne droite jusqu' à
83. 57° 14' 29", 0 N 10° 53' 48", 3 E Sonder Nyland
de là, ligne droite jusqu' à
84. 57° 15' 28", 0 N 10° 52' 10", 3 E Laeso W
de là, ligne droite jusqu' à

85. 57° 21' 19", 0 N 10° 54' 07", 3 E Bordfeld
de là, ligne droite jusqu' à
78. 57° 21' 50", 0 N 10° 55' 55", 3 E Nordre Ronner
de là, ligne droite jusqu' à

Christianso

86. 55° 19' 50", 9 N 15° 10' 27", 1 E Rock N of Tat W
de là, la ligne côtière jusqu' à
87. 55° 19' 49", 9 N 15° 10' 29", 1 E Rock N of Tat E
de là, ligne droite jusqu' à
88. 55° 19' 24", 9 N 15° 11' 27", 1 E Rock N of Christianso
de là, ligne droite jusqu' à
89. 55° 19' 22", 9 N 15° 11' 30", 1 E Christianso NE
de là, ligne droite jusqu' à
90. 55° 19' 06", 9 N 15° 11' 52", 1 E Osterskaer NE
de là, ligne droite jusqu' à
91. 55° 19' 04", 9 N 15° 11' 51", 1 E Osterskaer SE
de là, ligne droite jusqu' à
92. 55° 19' 03", 9 N 15° 11' 48", 1 E Osterskaer SW
de là, ligne droite jusqu' à
93. 55° 19' 01", 9 N 15° 11' 16", 1 E Christianso S
de là, ligne droite jusqu' à
94. 55° 19' 22", 9 N 15° 10' 32", 1 E Graesholm SW
de là, ligne droite jusqu' à
95. 55° 19' 27", 9 N 15° 10' 28", 1 E Graesholm W
de là, ligne droite jusqu' à
96. 55° 19' 45", 9 N 15° 10' 26", 1 E Rock S of Tat
de là, ligne droite jusqu' à
97. 55° 19' 47", 9 N 15° 10' 26", 1 E Rock S of Tat
de là, ligne droite jusqu' à
98. 55° 19' 48", 9 N 15° 10' 26", 1 E Tat W
de là, ligne droite jusqu' à
86. 55° 19' 50", 9 N 15° 10' 27", 1 E Rock N of Tat

Bornholm

La ligne côtière.

Anholt

La ligne côtière.

3. 1) Dans la partie nord du Skagerak et du Kattegat entre Skagen et la Suède, la limite extérieure de la mer territoriale est constituée des lignes droites géodésiques reliant les points suivants :
1. 57° 56' 27", 7 N 10° 43' 34", 7 E
 2. 57° 47' 04", 2 N 10° 58' 31", 1 E

3. 57° 43' 43", 8 N 11° 01' 36", 6 E
- 2) Dans les eaux comprises entre Laeso et la Suède, la limite extérieure de la mer territoriale est constituée des lignes droites géodésiques reliant les points suivants :
4. 57° 31' 38", 6 N 11° 13' 12", 0 E
5. 57° 25' 41", 3 N 11° 18' 51", 5 E
6. 57° 11' 52", 3 N 11° 30' 06", 7 E
- 3) Dans les eaux comprises entre Anholt et la Suède, la limite extérieure de la mer territoriale est constituée des lignes droites géodésiques reliant les points suivants :
7. 56° 55' 57", 2 N 11° 42' 53", 3 E
8. 56° 45' 16", 0 N 11° 50' 45", 5 E
9. 56° 35' 46", 0 N 11° 54' 37", 6 E
- 4) Dans la partie sud du Kattegat, entre Sjaeland et la Suède, la limite extérieure de la mer territoriale est constituée des lignes droites géodésiques reliant les points suivants :
10. 56° 22' 18", 7 N 11° 59' 42", 8 E
11. 56° 16' 55", 0 N 12° 01' 59", 2 E
12. 56° 11' 02", 7 N 12° 20' 29", 6 E
13. 56° 12' 52", 7 N 12° 22' 06", 2 E
- 5) Dans le Belt de Samso et dans la partie nord du Grand Belt, la limite extérieure de la mer territoriale est constituée des lignes droites géodésiques reliant les points suivants :
14. 56° 18' 40", 0 N 11° 16' 03", 0 E
15. 55° 55' 48", 0 N 10° 53' 00", 0 E
16. 55° 54' 48", 0 N 10° 52' 36", 0 E
17. 55° 54' 15", 0 N 10° 51' 48", 0 E
18. 55° 50' 18", 0 N 10° 45' 00", 0 E
19. 55° 48' 42", 0 N 10° 43' 48", 0 E
20. 55° 46' 48", 0 N 10° 43' 42", 0 E
21. 55° 45' 30", 0 N 10° 42' 32", 0 E
22. 55° 39' 42", 0 N 11° 42' 24", 0 E
23. 55° 42' 30", 0 N 10° 48' 00", 0 E
24. 55° 44' 00", 0 N 10° 46' 55", 0 E
25. 55° 45' 00", 0 N 10° 46' 48", 0 E
26. 56° 46' 20", 0 N 10° 47' 36", 0 E
27. 55° 56' 30", 0 N 11° 00' 00", 0 E
28. 56° 05' 48", 0 N 11° 08' 54", 0 E
29. 56° 06' 42", 0 N 11° 10' 18", 0 E
30. 56° 08' 12", 0 N 11° 05' 10", 0 E

31. 56° 22' 54", 5 N 11° 30' 23", 8 E
- 6) Dans la mer Baltique, entre Sjaeland et la Suède, la limite extérieure de la mer territoriale est constituée des lignes droites géodésiques reliant les points suivants :
32. 55° 20' 12", 0 N 12° 38' 26", 9 E
33. 55° 19' 30", 0 N 12° 25' 24", 0 E
34. 55° 13' 24", 0 N 12° 36' 12", 0 E
35. 55° 08' 18", 0 N 12° 43' 21", 0 E
36. 55° 06' 42", 0 N 12° 51' 00", 0 E
- 7) Dans la mer Baltique, entre Bornholm et la Suède, la limite extérieure de la mer territoriale est constituée des lignes droites géodésiques reliant les points suivants :
37. 55° 08' 51", 6 N 14° 20' 54", 1 E
38. 55° 16' 48", 0 N 14° 31' 35", 6 E
39. 55° 29' 41", 2 N 14° 51' 18", 4 E
- 8) Dans la partie occidentale de la mer Baltique, y compris les parties sud du Grand Belt et du Petit Belt, la limite extérieure de la mer territoriale est constituée des lignes droites géodésiques reliant les points suivants :
40. 54° 48' 18", 0 N 12° 41' 36", 0 E
41. 54° 37' 36", 0 N 12° 14' 24", 0 E
42. 54° 36' 24", 0 N 12° 13' 00", 0 E
43. 54° 31' 30", 0 N 12° 09' 42", 0 E
44. 54° 28' 06", 0 N 12° 08' 42", 0 E
45. 54° 27' 18", 0 N 12° 03' 48", 0 E
46. 54° 27' 18", 0 N 12° 00' 00", 0 E
47. 54° 27' 06", 0 N 11° 47' 42", 0 E
48. 54° 33' 15", 0 N 11° 26' 48", 0 E
49. 54° 35' 24", 0 N 11° 21' 48", 0 E
50. 54° 36' 24", 0 N 11° 17' 48", 0 E
51. 54° 38' 03", 0 N 11° 15' 18", 0 E
52. 54° 39' 48", 0 N 11° 08' 00", 0 E
53. 54° 40' 24", 0 N 11° 00' 00", 0 E
54. 54° 42' 30", 0 N 10° 54' 18", 0 E
55. 54° 45' 21", 0 N 10° 54' 00", 0 E
56. 54° 44' 50", 0 N 10° 49' 42", 0 E
57. 54° 43' 30", 5 N 10° 49' 00", 0 E
58. 54° 42' 00", 0 N 10° 47' 18", 0 E
59. 54° 41' 06", 0 N 10° 45' 30", 0 E
60. 54° 40' 24", 0 N 10° 45' 15", 0 E

61.	54° 38' 33", 0 N	10° 49' 30", 0 E
62.	54° 34' 36", 0 N	10° 42' 54", 0 E
63.	54° 34' 28", 0 N	10° 40' 12", 0 E
64.	54° 38' 40", 0 N	10° 25' 12", 0 E
65.	54° 44' 00", 0 N	10° 19' 15", 0 E
66.	54° 46' 45", 0 N	10° 16' 15", 0 E
67.	54° 48' 48", 0 N	10° 15' 00", 0 E
68.	54° 50' 42", 0 N	10° 15' 00", 0 E
69.	54° 51' 12", 0 N	10° 12' 00", 0 E
70.	54° 45' 34", 0 N	10° 12' 00", 0 E

Les coordonnées du point 70 seront arrêtées définitivement après consultations avec l'Allemagne.

4. Dans le Sound, la limite extérieure de la mer territoriale est identique à la ligne de démarcation, voir section 3 (4) et (6), définie dans la Déclaration du 30 janvier 1932 entre le Danemark et la Suède et les amendements apportés ultérieurement à cette déclaration, voir décrets n° 41 du 22 février 1932 (Rapports juridiques A) et n° 117 du 5 octobre 1995 (Rapports juridiques C).

5. 1) Dans les eaux bordant l'Allemagne en mer du Nord (Lyster Dyb), la frontière entre le Danemark et l'Allemagne est fixée par le Protocole du 3 septembre 1921 concernant le tracé de la frontière entre le Danemark et l'Allemagne [voir décret n° 497 du 21 décembre 1923 (Rapports juridiques A)]. Le tracé de la frontière fait l'objet de consultations avec l'Allemagne. Dans l'espace couvert par les consultations, les limites extérieures de la mer territoriale applicables à ce jour restent toutefois en vigueur jusqu'à avis contraire.

2) Le Danemark exerce ses droits souverains en ce qui concerne l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol au nord de la limite fixée par l'Accord du 9 juin 1965 entre le Danemark et la République fédérale d'Allemagne concernant la délimitation du plateau continental en mer du Nord dans la zone côtière [voir décret n° 37 du 11 juin 1966 (Rapports juridiques C)]. Cette limite sert également, jusqu'à avis contraire, de limite sud pour les droits de pêche du Danemark, conformément à l'Accord du 30 novembre 1967 entre le Danemark et la République fédérale d'Allemagne concernant les droits de pêche dans la zone de pêche danoise [voir décret n° 23 du 12 février 1968 (Rapports juridiques C)].

3) Dans les eaux bordant l'Allemagne en mer Baltique (le Fjord de Flensborg), la frontière entre le Danemark et l'Allemagne est fixée par le Protocole du 3 septembre 1921 concernant le tracé de la frontière entre le Danemark et l'Allemagne [voir décret n° 497 du 21 décembre 1923 (Rapports juridiques A)]. Le tracé de la frontière fait l'objet de consultations avec l'Allemagne.

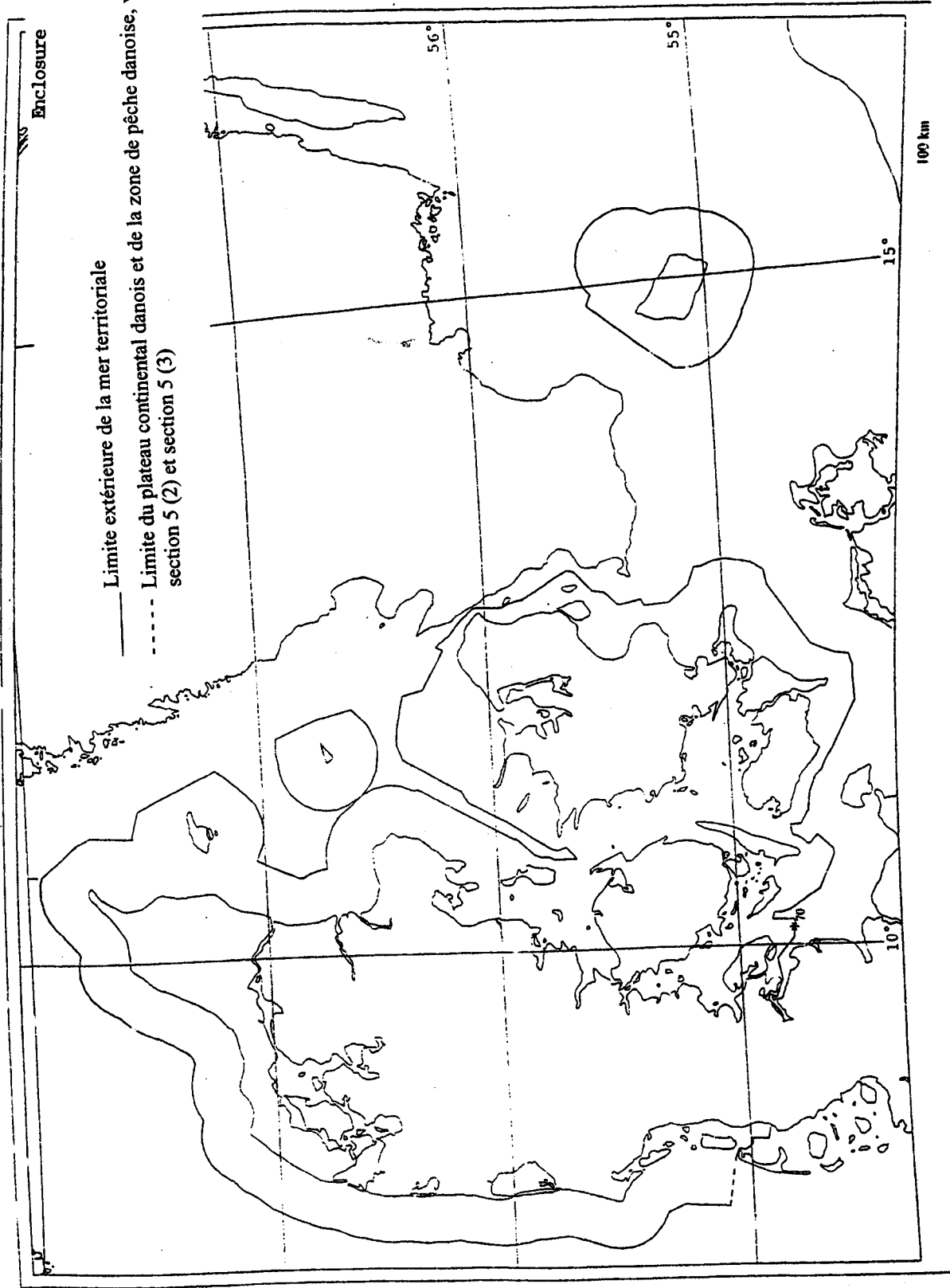
6. Les lignes de base mentionnées à la section 2 et les limites extérieures de la mer territoriale extérieure mentionnées à la section 1 et aux sections 3 à 5 sont décrites par le cadastre national et figurent sur des cartes accessibles au public.

7. Une liste des coordonnées mentionnées dans le décret sera déposée auprès du Secrétaire général des Nations Unies. Toutes les coordonnées sont indiquées dans le relevé géodésique WGS 84.

8. Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} mai 1999.

Le Ministère des affaires étrangères, le 21 avril 1999.

Niels Helveg Petersen



**ORDONNANCE RÉGISSANT L'ADMISSION DE NAVIRES DE GUERRE
ET D'AÉRONEFS MILITAIRES ÉTRANGERS EN TERRITOIRE DANOIS EN TEMPS DE PAIX**

Nous, Margrethe II, par la grâce de Dieu reine de Danemark, proclame :

PREMIÈRE PARTIE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. 1) La présente ordonnance s'applique à l'admission de navires de guerre et d'aéronefs militaires étrangers en territoire danois lorsque le Danemark ainsi que l'Etat auquel appartiennent lesdits navires et aéronefs sont en état de paix.
- 2) Aux fins de l'application des dispositions de la présente ordonnance, les autres navires qu'un Etat étranger possède ou utilise et qui ne sont pas employés exclusivement à des fins commerciales sont assimilés à des navires de guerre étrangers.
- 3) Aux fins de la présente ordonnance, le terme « passage » s'entend du passage inoffensif, au sens donné à cette expression par le droit international.
- 4) Lorsque l'ordonnance exige une autorisation préalable, la demande d'autorisation doit être soumise au plus tard dix jours ouvrables à l'avance. Lorsqu'une notification préalable de passage est exigée, elle doit être donnée au plus tard trois jours ouvrables avant la date du passage.
- 5) Le Ministre de la défense peut s'opposer à l'application des dispositions de la présente ordonnance.
2. 1) Aux fins de la présente ordonnance, l'expression « territoire danois » désigne l'espace terrestre danois et les eaux territoriales danoises, ainsi que l'espace surjacent à ce territoire et à ces eaux territoriales.
- 2) Les eaux territoriales danoises englobent la mer territoriale et les eaux intérieures définies dans les dispositions pertinentes en vigueur à une date quelconque donnée.

PARTIE 2

NAVIRES DE GUERRE

3. 1) Les navires de guerre étrangers ne sont pas autorisés à s'arrêter ou à mouiller dans les eaux territoriales sans l'autorisation préalable de le faire, obtenue par la voie diplomatique ou lorsque l'arrêt ou le mouillage est essentiel à la navigation normale ou lorsqu'il est rendu nécessaire par un cas de force majeure ou par une situation de détresse.
- 2) Le franchissement simultané du Grand Belt, du Belt de Samsøe ou du Sound par plus de trois navires de guerre de même nationalité est autorisé; toutefois, il doit faire l'objet d'une notification préalable par la voie diplomatique. La notification n'est pas exigée par les navires visés à la section 1, sous-section 2).
4. 1) Les navires de guerre peuvent traverser ou séjourner dans les eaux intérieures lorsque l'autorisation préalable d'un tel passage ou séjour a été obtenue par la voie diplomatique.
- 2) Le passage par Hollaenderdybet/Drogden et le passage par le Petit Belt et, à cet égard, la navigation nécessaire par la voie la plus courte à travers les eaux intérieures entre Funen, Endelave et Samsøe sont autorisés, sous réserve de notification préalable par la voie diplomatique.
5. Les autorisations et notifications visées aux sections 3 et 4 ne sont pas exigées par les navires en détresse. En pareil cas, le navire doit donner le signal international de détresse et notifier l'autorité navale danoise, éventuellement par l'intermédiaire d'une station de radio côtière danoise.

6. 1) Les navires de guerre sans autorisation spéciale ne peuvent se livrer à des activités scientifiques ou militaires dans les eaux territoriales danoises.
- 2) Les sous-marins sont tenus de naviguer à la surface dans les eaux territoriales danoises.
- 3) Les navires de guerre doivent arborer leur pavillon naval ou national quand ils se trouvent dans les eaux territoriales danoises. En revanche, dans les ports, les pavillons peuvent être utilisés selon les règlements internationaux régissant le pavillon à arborer.

PARTIE 3

AÉRONEFS MILITAIRES

7. 1) Une autorisation préalable, obtenue par la voie diplomatique, est exigée avant l'atterrissage d'aéronefs militaires en territoire danois.
- 2) L'autorisation de survoler le territoire danois ou d'y atterrir n'est accordée que si un plan de vol ordinaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale est soumis à l'Organisation de contrôle de la circulation aérienne danoise compétente avant le vol. Le vol est exécuté conformément aux directives de l'OACI et aux dispositions relatives à ces directives établies par les autorités aéronautiques danoises.
- 3) La présente disposition ne s'applique pas aux aéronefs en détresse ou aux aéronefs qui, avec l'approbation des autorités danoises, effectuent des vols à des fins humanitaires.
8. 1) Les aéronefs militaires n'ayant pas d'autorisation spéciale ne peuvent se livrer à des activités scientifiques ou militaires à l'intérieur du territoire danois.
- 2) Les aéronefs militaires peuvent être équipés d'armements dans des installations fixes, mais sans munitions. Ils peuvent en outre être équipés d'appareils photographiques sans pellicule, bande vidéo, disque ou tout autre matériel de photographie. Les appareils électroniques autres que ceux qui sont nécessaires à la navigation ne peuvent être utilisés par les aéronefs militaires survolant le territoire danois.

PARTIE 4

ENTRÉE EN VIGUEUR

9. 1) La présente ordonnance royale entre en vigueur le 1^{er} mai 1999.
- 2) Par les présentes, l'ordonnance royale n° 73 du 27 février 1976, régissant l'admission de navires de guerre et d'aéronefs militaires étrangers en territoire danois en temps de paix est abrogée.

FAIT au palais d'Amalienborg le 16 avril 1999.

Sous notre seing et notre sceau royal

Margrethe R.

3. GUINÉE ÉQUATORIALE

Décret-loi n° 1/1999 du 6 mars 1999 portant désignation de la ligne médiane comme frontière maritime de la République de Guinée équatoriale

La présidence

Considérant le décret-loi n° 15/1984 relative à la mer territoriale et à la zone économique exclusive de la République de Guinée équatoriale,

Considérant également la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à laquelle la Guinée équatoriale est partie, et

Conformément au milieu géographique et aux caractéristiques de la région, ainsi qu' au critère universel d' équidistance,

Sur proposition du Ministère de l' Intérieur et des collectivités locales, et après délibération du Conseil des Ministres, à sa réunion du ___ mars 1999;

DISPOSE :

Article premier

Les limites de la mer territoriale et de la zone économique exclusive dans la zone maritime nord, au large de l' île de Bioko et de la côte du Rio Muni, République de Guinée équatoriale, sont les lignes géodésiques qui relient les points suivants :

<i>Points</i>	<i>Latitude nord</i>	<i>Longitude est</i>
1.	2° 20' 14"	9° 48' 45"
2.	2° 20' 57"	9° 48' 04"
3.	2° 21' 05"	9° 48' 00"
4.	2° 21' 17"	9° 47' 51"
5.	2° 22' 40"	9° 47' 21"
6.	2° 24' 08"	9° 45' 58"
7.	2° 26' 26"	9° 42' 12"
8.	2° 27' 50"	9° 38' 39"
9.	2° 36' 46"	9° 06' 05"
10.	2° 37' 47"	9° 06' 42"
11.	2° 42' 34"	9° 09' 21"
12.	2° 43' 55"	9° 10' 08"
13.	2° 49' 23"	9° 12' 58"
14.	2° 51' 56"	9° 14' 05"
15.	2° 53' 57"	9° 15' 10"
16.	2° 58' 54"	9° 17' 13"
17.	3° 02' 05"	9° 18' 29"

<i>Points</i>	<i>Latitude nord</i>	<i>Longitude est</i>
18.	3° 09' 56"	9° 16' 30"
19.	3° 10' 56"	9° 16' 22"
20.	3° 13' 22"	9° 15' 59"
21.	3° 18' 11"	9° 15' 28"
22.	3° 18' 41"	9° 15' 26"
23.	3° 21' 56"	9° 15' 34"
24.	3° 25' 00"	9° 15' 48"
25.	3° 25' 32"	9° 15' 51"
26.	3° 32' 44"	9° 16' 44"
27.	3° 35' 09"	9° 15' 25"
28.	3° 39' 03"	9° 13' 26"
29.	3° 40' 12"	9° 12' 44"
30.	3° 40' 21"	9° 12' 36"
31.	3° 42' 23"	9° 10' 48"
32.	3° 44' 09"	9° 09' 26"
33.	3° 45' 40"	9° 08' 05"
34.	3° 48' 41"	9° 15' 26"
35.	3° 48' 38"	9° 05' 30"
36.	3° 51' 06"	9° 03' 13"
37.	3° 51' 10"	9° 03' 08"
38.	3° 54' 16"	8° 59' 37"
39.	3° 54' 41"	8° 58' 25"
40.	3° 54' 48"	8° 55' 30"
41.	3° 56' 47"	8° 53' 17"
42.	3° 57' 46"	8° 49' 53"
43.	3° 58' 29"	8° 48' 40"
44.	3° 59' 11"	8° 47' 47"
45.	4° 05' 04"	8° 40' 51"
46.	4° 07' 20"	8° 36' 10"
47.	4° 07' 14"	8° 34' 30"
48.	4° 06' 40"	8° 33' 14"
49.	4° 06' 12"	8° 30' 20"
50.	4° 06' 40"	8° 29' 30"
51.	4° 05' 51"	8° 27' 20"

<i>Points</i>	<i>Latitude nord</i>	<i>Longitude est</i>
52.	4° 05' 40"	8° 26' 20"
53.	5° 05' 30"	8° 23' 48"
54.	4° 04' 30"	8° 21' 05"
55.	4° 02' 29"	8° 16' 06"
56.	4° 01' 44"	8° 14' 43"
57.	4° 01' 00"	8° 13' 30"
58.	4° 00' 09"	8° 11' 09"
59.	3° 58' 40"	8° 07' 45"
60.	3° 57' 34"	8° 05' 30"
61.	3° 56' 35"	8° 03' 09, 23"
62.	3° 55' 06"	8° 00' 55"
63.	3° 53' 50"	7° 58' 46"
64.	3° 52' 14"	7° 56' 02"
65.	3° 50' 39,23"	7° 53' 30"
66.	3° 49' 15"	7° 51' 43, 84"
67.	3° 48' 30"	7° 50' 45"
68.	4° 46' 09, 23"	7° 48' 04"
69.	3° 43' 54"	7° 45' 30"
70.	3° 41' 15"	7° 42' 20, 77"
71.	3° 39' 52"	7° 39' 30"
72.	3° 36' 18, 46"	7° 36' 09, 23"
73.	3° 33' 30"	7° 33' 09,23"
74.	3° 31' 50, 76"	7° 31' 48, 46"
75.	3° 29' 18, 46"	7° 29' 48, 46"
76.	3° 27' 38"	7° 28' 08"
77.	3° 25' 41, 55"	7° 26' 18, 46"
78.	3° 04' 29"	7° 08' 33"
79.	3° 02' 31, 75"	7° 07' 17, 45"
80.	2° 50' 00"	7° 25' 52"
81.	2° 38' 34"	7° 42' 13"
82.	2° 31' 35, 3"	7° 53' 20, 4"
83.	2° 25' 32"	8° 02' 40"
84.	2° 12' 48"	8° 21' 57"
85.	2° 04' 01, 6"	8° 33' 00, 5"

<i>Points</i>	<i>Latitude nord</i>	<i>Longitude est</i>
86.	1° 54' 45"	8° 31' 15"
87.	1° 49' 10"	8° 30' 15"
88.	1° 38' 45"	8° 27' 58"
89.	1° 24' 14"	8° 24' 08"
90.	1° 17' 48"	8° 22' 48"
91.	1° 11' 32,65"	8° 21' 38,75"
92.	1° 00' 15"	8° 18' 10"
93.	0° 37' 25"	8° 11' 42"
94.	0° 41' 16"	9° 04' 14"
95.	0° 41' 21"	9° 04' 51"
96.	0° 42' 37"	9° 15' 06"
97.	0° 42' 28"	9° 16' 10"
98.	0° 42' 11"	9° 20' 00"
99.	0° 42' 15"	9° 21' 10"
100.	0° 42' 44"	9° 22' 32"
101.	0° 43' 18"	9° 23' 05"
102.	0° 43' 34"	9° 23' 28"
103.	0° 43' 46"	9° 24' 44"
104.	0° 44' 17"	9° 24' 44"
105.	0° 44' 17"	9° 24' 45"
106.	0° 44' 25"	9° 25' 18"
107.	0° 44' 57"	9° 26' 25"
108.	0° 45' 56"	9° 28' 12"
109.	0° 47' 03"	9° 29' 34"
110.	0° 52' 11"	9° 28' 46"
111.	0° 52' 16"	9° 28' 46"
112.	0° 53' 00"	9° 28' 26"
113.	0° 53' 05"	9° 28' 21"
114.	0° 57' 08"	9° 31' 31"
115.	0° 57' 58"	9° 31' 47"
116.	0° 58' 22"	9° 32' 17"
117.	0° 59' 13"	9° 32' 54"
118.	0° 59' 41"	9° 32' 55"
119.	0° 59' 52"	9° 32' 57"

<i>Points</i>	<i>Latitude nord</i>	<i>Longitude est</i>
120.	1° 00' 37"	9° 32' 53"
121.	1° 01' 30"	9° 32' 56"
122.	1° 01' 20"	9° 33' 38"
123.	1° 01' 20"	9° 34' 10"
124.	1° 01' 11"	9° 34' 48"

Article 2

Les limites de la zone économique exclusive dans la zone maritime sud, au large de l'île d'Annobón (République de Guinée équatoriale) sont les lignes géodésiques qui relient les points suivants :

<i>Points</i>	<i>Latitude nord</i>	<i>Longitude est</i>
125.	4° 29' 32"	7° 02' 06"
126.	4° 05' 13"	7° 08' 01"
127.	4° 03' 12"	7° 08' 27"
128.	3° 40' 47"	7° 13' 22"
129.	3° 16' 18"	7° 16' 54"
130.	2° 23' 04"	7° 22' 23"
131.	2° 18' 34"	7° 22' 41"
132.	2° 04' 27"	7° 21' 48"
133.	1° 38' 49"	7° 18' 28"
134.	1° 37' 27"	7° 18' 17"
135.	1° 32' 19"	7° 17' 18"
136.	1° 30' 20"	7° 16' 49"
137.	1° 29' 04"	7° 16' 30"
138.	0° 47' 15, 8"	6° 11' 30,7"
139.	0° 12' 54"	5° 19' 23"
140.	0° 41' 45, 3"	3° 37' 03,2"
141.	0° 54' 59, 5"	3° 12' 32, 95"

Article 3

Entre les points 125 et 141, la limite de la zone économique exclusive se situe à 200 milles marins au large de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la mer territoriale.

Tous les points et les lignes se réfèrent au Système géodésique mondial 84.

Article 4

Les limites de la juridiction maritime de la République de Guinée équatoriale, indiquées aux articles 1, 2 et 3 du présent décret-loi, s'entendent sans préjudice de toute autre décision que le gouvernement pourrait prendre à l'avenir vis-à-vis de chacun de ses voisins, en ce qui concerne les limites de la juridiction maritime susmentionnée dans les régions en question.

ABROGATION D'AUTRES DISPOSITIONS

Par les présentes, toutes les dispositions législatives de rang égal ou inférieur qui sont incompatibles avec les dispositions du présent décret-loi sont abrogées.

DISPOSITION FINALE

Le présent décret-loi entre en vigueur à compter de la date de sa publication au *Boletín Oficial del Estado* et dans les médias d'information nationaux.

J'ai signé le présent décret-loi à Malabo le 6 mars 1999.

Pour une meilleure Guinée

Président de la République

(Signé) Obiang Nguema Mbasogo

4. MONACO

Loi n° 1198 du 27 mars 1998 portant code de la mer

*RAINIER III,
PAR LA GRÂCE DE DIEU,
PRINCE SOUVERAIN DE MONACO*

Avons sanctionné et sanctionnons la loi dont la teneur suit, que le Conseil national a adoptée dans sa séance du 22 décembre 1997.

ARTICLE PREMIER

Les dispositions concernant le droit de la mer sont codifiées ainsi qu'il suit :

LIVRE I

Des organismes, des autorités et des compétences

TITRE I

LE CONSEIL DE LA MER

Article L. 110-1. — Il est institué un conseil de la mer chargé d'examiner les projets de loi ou d'ordonnances qui lui sont soumis dans les cas prévus par le présent code et de formuler un avis motivé sur ces textes.

Il peut être consulté en toute matière intéressant la mer, sur l'ordre du prince, sur demande du Ministre d'Etat ou en vertu de la loi.

Article L. 110-2. — Le Conseil de la mer est présidé par le Ministre d'Etat ou par un conseiller de gouvernement désigné par lui. Ses membres sont nommés par ordonnance souveraine pour une durée de trois ans éventuellement renouvelable.

Sa composition et son fonctionnement sont fixés par ordonnance souveraine.

Il peut être divisé en sections.

TITRE II

LA COMMISSION DES VISITES

Article L. 120-1. — Il est institué une commission des visites chargée d'effectuer les visites de mise en service, les visites annuelles et les visites spéciales conformément aux dispositions de la loi et des ordonnances souveraines.

Elle s'assure dans tous les cas que le navire répond aux exigences de la loi et de règlements, notamment en ce qui concerne la sécurité du navire, de l'équipage et des personnes embarquées, ainsi que la protection du milieu marin.

Le Ministre d'Etat peut, sur proposition de la Commission des visites, ordonner l'immobilisation du navire.

Le président du tribunal de première instance, saisi et statuant comme en matière de référé, peut ordonner la levée des mesures prescrites en vertu du précédent alinéa.

Article L. 120-2. — La composition et le fonctionnement de la Commission des visites sont fixés par ordonnance souveraine.

TITRE III

LE DIRECTEUR DES AFFAIRES MARITIMES

Article L. 130-1. — Le Directeur des affaires maritimes est le chef du service de l'Etat, institué par ordonnance souveraine, ayant notamment pour mission :

- 1) D'assurer l'application des règles sur le statut du navire;
- 2) De contrôler l'observation des règles de navigation et de sécurité à bord des navires;
- 3) De veiller au respect du statut des gens de mer;
- 4) De percevoir des taxes et des droits divers;
- 5) De faire constater les infractions aux lois et aux règlements dont il surveille l'application.

Article L. 130-2. — Le Directeur des affaires maritimes, ou tout fonctionnaire ou agent dûment commissionné et assermenté à cet effet, peut vérifier sur tout navire l'existence d'un certificat de sécurité en cours de validité.

Ce certificat doit être accepté, à moins qu'il existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou son armement ne correspond pas en substance aux indications de ce certificat.

Le Ministre d'Etat peut, sur proposition du Directeur des affaires maritimes, ordonner l'immobilisation du navire en cas d'absence de certificat ou lorsque le navire présente un danger pour l'équipage et les personnes embarquées ainsi que pour le milieu marin.

Le président du tribunal de première instance, saisi et statuant comme en matière de référé, peut ordonner la levée des mesures prescrites en vertu du précédent alinéa.

Dans le cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le Directeur des affaires maritimes doit informer immédiatement par écrit le consul de l'Etat où le navire est immatriculé de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire.

TITRE IV

LE DIRECTEUR DE LA SÛRETÉ PUBLIQUE, CHEF DE LA POLICE MARITIME

Article L. 140-1. — Le Directeur de la sûreté publique, chef de la police maritime, exerce sur les quais des ports et leurs dépendances, ainsi que dans les eaux intérieures et dans les eaux territoriales, les mêmes pouvoirs que dans les autres parties du territoire, en particulier en matière de sécurité des personnes et des biens. Il assure le contrôle des passagers et des équipages de tous navires, à l'exclusion des navires de guerre.

Il est chargé en outre :

- 1) De la police de la pêche et de la navigation dans les eaux territoriales et dans les zones adjacentes, telles que définies à l'article L. 210-3, sous réserve des dispositions des conventions internationales;
- 2) De l'organisation et de la direction des opérations de sauvetage en mer en s'assurant, si nécessaire, le concours de tous services spécialisés.

TITRE V

CONSTATATION DES INFRACTIONS

Article L. 150-1. — Sous réserve de dispositions particulières, les infractions au présent code sont constatées par les officiers et agents de police judiciaire, ainsi que par les agents habilités de la Direction des affaires maritimes commissionnés et assermentés à cet effet.

Elles sont également constatées par les fonctionnaires et agents de l'Etat et des établissements publics chargés d'effectuer les prélèvements ou les contrôles prescrits par les dispositions législatives ou réglementaires et dûment commissionnés et assermentés à cet effet.

Article L. 150-2. — Sont punis d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal ceux qui ont mis ou tenté de mettre un obstacle à l'exercice des fonctions des personnes chargées de constater les infractions au présent code.

Article L. 150-3. — Sont punis des peines prévues à l'article précédent ceux qui ont produit de faux documents ou donné des informations inexactes.

TITRE VI

L'EXPLOITATION DES PORTS

Article L. 160-1. — L'exploitation des ports est assurée dans les conditions définies par la loi.

LIVRE II

Des espaces maritimes monégasques et du milieu marin

TITRE I

LES EAUX TERRITORIALES ET LES ESPACES MARITIMES SOUS LA JURIDICTION DE LA PRINCIPAUTÉ

Article L. 210-1. — L'Etat monégasque exerce sa souveraineté sur les eaux territoriales et ses droits souverains sur les espaces maritimes situés au-delà de la mer territoriale, dans les conditions prévues par les conventions internationales sur le droit de la mer et par les ordonnances souveraines nécessaires pour leur application.

Article L. 210-2. — Les limites des eaux territoriales de la Principauté et les limites des espaces maritimes situés au-delà de la mer territoriale sur lesquels la Principauté exerce ou peut exercer ses droits souverains sont fixées par la Convention de délimitation maritime franco-monégasque du 16 février 1984.

Article L. 210-3. — On entend par « zone adjacente » toute zone contiguë à la mer territoriale sur laquelle la Principauté de Monaco exerce ou peut exercer les droits reconnus à l'Etat côtier par le droit international.

TITRE II

LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION

Chapitre premier

Les procédés et les moyens

SECTION I

La prévention

Article L. 221-1. — Les procédés et les moyens propres à prévenir les dommages provoqués par les diverses sources de pollution sont déterminés, après avis du Conseil de la mer, par des ordonnances souveraines.

Article L. 221-2. — Les ordonnances souveraines prévues à l'article L. 221-1 précisent notamment :

- 1) La liste des produits et déchets polluants;

- 2) L'interdiction ou la réglementation de leur usage;
- 3) L'information des utilisateurs pour leur emploi et sur les précautions à prendre;
- 4) Les conditions de sécurité auxquelles doivent répondre les établissements, ouvrages, appareillages, installations fixes ou mobiles pouvant donner naissance à des pollutions;
- 5) Les conditions auxquelles sont assujetties ou dans lesquelles peuvent être interdites l'importation, la fabrication, la diffusion, la mise en vente et l'utilisation d'appareils pouvant donner naissance à des pollutions;
- 6) Les conditions dans lesquelles sont effectués et analysés les prélèvements aux fins de contrôle.

SECTION II

La lutte

Article L. 221-3. — Les procédés et les moyens propres à mettre fin à une pollution sont déterminés, après avis, s'il y a lieu, du Conseil de la mer, par le Ministre d'Etat.

Article L. 221-4. — Le Ministre d'Etat détermine notamment :

- 1) Les modalités de la recherche de toutes les sources de pollution du milieu marin, de leur surveillance continue et des mesures appropriées pour les neutraliser;
- 2) Les plans de lutte contre les diverses sources de pollution;
- 3) Les mesures et les moyens d'intervention nécessaires en cas de situation critique;
- 4) Les mesures destinées, en cas d'urgence, à faire cesser les troubles et à réparer les dégradations.

Article L. 221-5. — Dans le cas d'avarie ou d'accident survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses, ou des hydrocarbures et pouvant créer un danger grave d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes au sens de l'article 2-4 de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, l'armateur ou le propriétaire du navire, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, de l'engin ou de la plate-forme est mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ce danger.

Lorsque cette mise en demeure reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti, ou d'office en cas de péril urgent, le Ministre d'Etat peut ordonner l'exécution des mesures nécessaires aux frais et aux risques de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant et recouvrer le montant de leur coût avancé auprès de ceux-ci.

La fourniture de prestations de biens et de services nécessaires à l'exécution des mesures prises en application du présent article ou de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 peut être obtenue soit par accord amiable, soit par réquisition.

SECTION III

Dispositions pénales

Article L. 221-6. — Les infractions aux dispositions des ordonnances souveraines prévues aux articles L. 221-1 et L. 221-2 sont punies d'un emprisonnement de un à six mois et de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal.

En cas de récidive, l'emprisonnement est de six mois à un an et le maximum de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal est porté au double.

Chapitre II

La lutte contre la pollution par les hydrocarbures

Article L. 222-1. — Lorsqu'un navire bat pavillon monégasque et relève du champ d'application de la Convention internationale de Londres du 12 mai 1954 sur la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures, le capitaine qui, en violation des interdictions faites par la Convention, a procédé, fait ou laissé procéder au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures, est puni d'un emprisonnement d'un à cinq ans et de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal, les taux de celle-ci étant multipliés par le coefficient 50.

Le tribunal peut en outre interdire au condamné de commander un navire pendant une durée qui n'excède pas cinq années.

En cas de récidive, outre l'application de l'article 40 du code pénal, le maximum de l'amende résultant de l'alinéa premier est prononcé et son taux peut même être élevé au double. L'interdiction de commander un navire peut être ordonnée à titre définitif.

Article L. 222-2. — Le propriétaire, l'exploitant du navire ou toute autre personne que le capitaine qui a donné l'ordre de procéder au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures en violation des interdictions faites par la convention susvisée est puni des peines portées à l'article précédent, les maxima de ces peines étant élevés au double.

Article L. 222-3. — Lorsque les infractions visées à l'article L. 222-1 sont commises à partir d'un navire qui bat pavillon monégasque mais ne relève pas, en raison de son tonnage réduit, du champ d'application de la Convention de Londres susvisée, le capitaine est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal, les taux de celle-ci étant multipliés par le coefficient 10.

Le propriétaire d'un tel navire, l'exploitant ou toute personne autre que le capitaine, qui a donné l'ordre de procéder à des rejets interdits, est puni des peines portées à l'alinéa précédent, les maxima de ces peines étant élevés au double.

En cas de récidive, outre l'application de l'article 40 du code pénal, les maxima des amendes sont élevés au double.

L'interdiction de commander peut être prononcée, dans tous les cas, ainsi qu'il est prévu à l'article L. 222-1.

Article L. 222-4. — Lorsque la puissance de l'appareil propulsif visé à l'article L. 222-3 est inférieure à un chiffre fixé par ordonnance souveraine, les peines applicables sont celles ci-après :

- 1) Le capitaine est puni d'un emprisonnement de six jours à un mois et de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement;
- 2) Le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne que le capitaine qui a donné l'ordre de procéder à des rejets interdits est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal.

En cas de récidive, outre l'application de l'article 40 du code pénal, les maxima des amendes sont élevés au double.

Les dispositions du présent article ne sont toutefois pas applicables aux navires-citernes.

Article L. 222-5. — Est puni des peines portées selon le cas aux articles L. 222-1, L. 222-2, L. 222-3 et L. 222-4 :

- 1) Le capitaine qui, par imprudence, maladresse, inattention, négligence ou inobservation des règlements, a provoqué, n'a pas maîtrisé ou n'a pas évité un accident en mer, au sens des dispositions de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, ayant entraîné un rejet qui a pollué les eaux intérieures, la mer territoriale ou ses zones adjacentes;
- 2) Le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne que le capitaine qui a causé un rejet dans les conditions prévues ci-dessus.

Article L. 222-6. — Le capitaine qui, par imprudence, maladresse, inattention, négligence ou inobservation des règlements, a provoqué, n'a pas maîtrisé ou n'a pas évité un rejet prohibé tel que défini à l'article L. 222-1, est puni d'un emprisonnement de trois mois à un an et de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal.

En cas de récidive, outre l'application de l'article 40 du code pénal, les maxima des amendes sont élevés au double.

Sont punis des mêmes peines le propriétaire, l'exploitant out toute autre personne que le capitaine qui a causé un rejet dans les conditions prévues à l'alinéa premier du présent article.

Le jugement de condamnation enjoint au propriétaire ou à l'exploitant du navire de procéder aux modifications ou réparations nécessaires pour éviter à l'avenir les rejets accidentels. Il peut interdire que le navire reprenne la mer tant que ces modifications ou réparations n'ont pas été effectuées.

Article L. 222-7. — Lorsqu'il y a eu rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures tels que définis à l'article L. 222-1 dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale, les peines prévues aux articles précédents sont prononcées, selon le cas, quel que soit le pavillon du navire, même si celui-ci est immatriculé dans un Etat non partie à la Convention internationale de Londres susvisée.

Article L. 222-8. — Les dispositions des articles L. 222-1 à L. 222-7 ne sont toutefois pas applicables aux rejets effectués par un navire pour sauvegarder les vies humaines, pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, pour éviter une avarie au navire ou à la cargaison.

Elles ne sont également pas applicables aux rejets provenant d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'événement pour arrêter ou réduire le rejet.

Article L. 222-9. — Le capitaine d'un navire auquel s'applique l'article L. 222-1 doit tenir le registre des hydrocarbures institué par l'article 9 de la Convention internationale de Londres. A défaut, ou si le registre comporte des mentions sciemment inexactes, le capitaine est puni d'un emprisonnement de six jours à un mois et de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Il est puni des même peines s'il refuse de présenter le registre à toute réquisition des autorités compétentes ou s'il tente de s'opposer à ce qu'elles en prennent connaissance.

Article L. 222-10. — Le capitaine d'un navire auquel s'appliquent les articles L. 222-3 et L. 222-4 doit tenir un registre des hydrocarbures dans les conditions fixées par ordonnance souveraine; à défaut, ou si le registre comporte des mentions sciemment inexactes, le capitaine est puni des peines portées à l'article précédent.

Il est puni des mêmes peines s'il refuse de présenter le registre à toute réquisition des autorités compétentes ou s'il tente de s'opposer à ce qu'elles en prennent connaissance.

Les dispositions ci-dessus ne sont toutefois pas applicables aux navires, autres que les navires-citernes, dont la jauge est inférieure à 150 unités de jauge brute.

Le capitaine de tout navire transportant des hydrocarbures est tenu, dès son entrée dans les eaux territoriales monégasques, d'adresser au Directeur des affaires maritimes un message indiquant notamment la date et l'heure d'entrée dans les eaux territoriales, sa position, sa route, la vitesse du navire et la nature de son chargement.

Lorsqu'il navigue à moins de 50 milles des côtes, il doit signaler à la même autorité tout accident de mer, au sens de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, dont il est victime.

Tout capitaine qui enfreint les dispositions des alinéas 4 et 5 du présent article est puni des peines portées à l'article L. 222-9.

Article L. 222-11. — Dans tous les cas où il statue sur une infraction à la prohibition ou à la réglementation des rejets d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures, le tribunal peut, en outre, ordonner :

- 1) Que le navire ne peut pas naviguer pendant une durée de quinze jours à six mois lorsqu'il bat pavillon monégasque;
- 2) Qu'il ne peut pas user des ports de la Principauté pendant une durée de un mois à deux ans lorsqu'il bat un autre pavillon.

Dans tous les cas, si une nouvelle infraction est commise même sous le commandement d'un autre capitaine, l'interdiction définitive peut être prononcée.

Article L. 222-12. — Dans le cas de navires de plaisance, les peines prévues par le présent chapitre sont applicables à la personne qui avait en fait la responsabilité du navire au moment de l'infraction.

Article L. 222-13. — Le navire à partir duquel a été commise une des infractions prévues aux articles L. 222-1 à L. 222-7 peut être provisoirement immobilisé sur décision du procureur général ou du juge d'instruction.

L'auteur de la décision peut ordonner à tout moment la levée de l'immobilisation soit purement et simplement, soit en imposant un cautionnement dont il fixe le montant et les modalités de versement.

Les conditions d'affectation d'emploi et de restitution du cautionnement sont réglées conformément aux dispositions des articles 193 à 200 du code de procédure pénale.

Sur requête du capitaine, du propriétaire ou de l'exploitant du navire, la chambre du conseil de la Cour d'appel, statuant ainsi qu'il est prévu à la section XII du titre VI du livre I du code de procédure pénale, peut ordonner la levée de l'immobilisation dans les conditions prescrites par l'alinéa 2 du présent article, ou modifier le montant du cautionnement ainsi que les modalités de versement précédemment fixées.

Article L. 222-14. — Le propriétaire et l'exploitant d'un navire dont le capitaine a été condamné en raison d'infractions prévues par le présent chapitre sont tenus solidairement au paiement des amendes, frais et dommages-intérêts de cette condamnation.

Chapitre III

La lutte contre la pollution résultant de l'immersion de déchets et autres matières

Article L. 223-1. — Il est interdit de déverser ou de rejeter à la mer directement ou indirectement tous déchets et toutes matières ainsi que des eaux susceptibles de mettre en danger la santé de l'homme, de porter atteinte à la qualité des eaux maritimes, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte aux agréments ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer.

Article L. 223-2. — La liste des déchets ou autres matières dont l'immersion est soumise à autorisation administrative est déterminée, après avis du Conseil de la mer, par une ordonnance souveraine qui fixe également les conditions techniques auxquelles sont subordonnées les autorisations.

Article L. 223-3. — Lorsqu'un navire bat pavillon monégasque et relève du champ d'application des Conventions internationales de Londres du 29 décembre 1972 et de Barcelone du 16 février 1976 ainsi que de leurs protocoles, le capitaine qui, en violation des dispositions des articles L. 223-1, L. 223-2 et des conventions internationales susvisées, a procédé, fait ou laissé procéder au rejet à la mer de déchets ou d'autres matières, est puni d'un emprisonnement de un à cinq ans et de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal, les taux de celle-ci étant multipliés par le coefficient 50.

Le tribunal peut, en outre, interdire au condamné de commander un navire pendant une durée qui n'excède pas cinq années.

Article L. 223-4. — Le propriétaire, l'exploitant du navire ou toute autre personne que le capitaine qui a donné l'ordre de procéder au rejet à la mer de déchets ou autres matières polluantes ou dangereuses en violation des dispositions des articles L. 223-1, L. 223-2 et des Conventions de Londres et de Barcelone susvisées est puni des peines portées à l'article L. 223-3, les maxima de ces peines étant portés au double.

Article L. 223-5. — Est puni des peines portées, selon le cas, aux articles L. 223-3 ou L. 223-4 :

- 1) Le capitaine qui par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements a provoqué, n'a pas maîtrisé ou n'a pas évité un accident de mer, au sens des dispositions de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, ayant entraîné un rejet prohibé de déchets ou autres matières polluantes dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales;

- 2) Le propriétaire, l'exploitant du navire, ou toute autre personne que le capitaine qui a causé un rejet prohibé dans les conditions prévues ci-dessus.

Article L. 223-6. — Le capitaine qui par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, a provoqué, n'a pas maîtrisé ou n'a pas évité un rejet prohibé est puni d'un emprisonnement de trois mois à un an et de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal.

En cas de récidive, outre l'application de l'article 40 du code pénal, les maxima des amendes sont élevés au double.

Sont punis des mêmes peines le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne que le capitaine qui a causé le rejet dans les conditions prévues à l'alinéa premier du présent article.

Le jugement de condamnation enjoint au propriétaire ou à l'exploitant du navire de procéder aux modifications ou réparations nécessaires pour éviter à l'avenir les rejets accidentels. Il peut interdire que le navire reprenne la mer tant que ces modifications ou réparations n'ont pas été effectuées.

Article L. 223-7. — Les dispositions des articles L. 223-3, L. 223-4, L. 223-5 et L. 223-6 ne sont toutefois pas appliquées aux rejets effectués par un navire pour sauvegarder les vies humaines, pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire.

Elles ne sont également pas applicables aux rejets provenant d'une avarie ou d'un événement impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises.

Article L. 223-8. — Lorsqu'il y a eu rejet prohibé dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale, les peines prévues aux articles L. 223-3, L. 223-4, L. 223-5 et L. 223-6 sont prononcées, selon le cas, quel que soit le pavillon du navire, même si ce dernier est immatriculé dans un Etat non partie aux Conventions internationales de Londres et de Barcelone susvisées.

Article L. 223-9. — Les dispositions des articles L. 222-11 à L. 222-15 sont applicables aux situations prévues par le présent chapitre.

Chapitre IV

La lutte contre la pollution d'origine tellurique

Article L. 224-1. — Il est interdit de déverser ou de rejeter directement ou indirectement dans les eaux superficielles ou souterraines ainsi que dans les eaux intérieures et les eaux territoriales tous déchets, tous objets ou toutes matières susceptibles de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de compromettre le développement économique ou touristique de la Principauté, de gêner toute autre utilisation légitime de la mer.

Article L. 224-2. — Des ordonnances souveraines prises après avis du Conseil de la mer déterminent la liste des déchets, objets ou autres matières dont le déversement ou le rejet sont soumis à autorisation administrative.

Elles dressent également la liste des déchets, objets ou autres matières dont le déversement ou le rejet sont totalement interdits.

Article L. 224-3. — Quiconque a enfreint les dispositions de l'article L. 224-1 et des ordonnances souveraines prises pour son application est puni d'un emprisonnement de un à cinq jours et de l'amende prévue à l'article 29, 3) du code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

Lorsque l'infraction est commise en raison d'une anomalie dans le fonctionnement d'un ouvrage, l'exploitation d'un établissement industriel ou commercial ou l'utilisation d'un appareillage de même nature, la peine est l'emprisonnement de six jours à un mois et l'amende celle prévue à l'article 26, 4) du code pénal. Toutefois, les dispositions du présent alinéa ne sont pas applicables aux rejets provenant d'une anomalie impossible à éviter si toutes les précautions raisonnables ont été prises dès la constatation de l'anomalie pour arrêter ou réduire le rejet.

Lorsque dans tous les cas l'infraction a provoqué des dommages irréremédiables au milieu ambiant, la peine est l'emprisonnement de un à six mois et l'amende est celle prévue à l'article 26, 4) du code pénal.

Le tribunal peut ordonner l'exécution, dans le délai qu'il fixe, de tous travaux et aménagements ou toutes mesures nécessaires pour qu'il soit satisfait aux dispositions légales.

Article L. 224-4. — Le propriétaire, l'exploitant de l'établissement ou de l'installation est tenu solidairement au paiement des amendes, frais, dommages-intérêts résultant de la condamnation prononcée contre l'auteur principal de l'infraction.

Il en est de même pour le propriétaire des déchets, objets ou autres matières dont le déversement ou le rejet est prohibé par l'article L. 224-1.

Article L. 224-5. — Ceux qui n'exécutent pas les travaux ou aménagements prescrits ou ne prennent pas les mesures ordonnées en application de l'article L. 224-3, alinéa 4, sont punis d'un emprisonnement de trois mois à un an et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal.

Sur réquisition du procureur général et sur conclusions de l'Etat, après avoir entendu le Directeur des affaires maritimes, le tribunal peut, en outre, jusqu'à ce que soient exécutés les travaux et aménagements ou prises les mesures utiles :

- 1) Soit prononcer une astreinte dont il fixe le taux;
- 2) Soit interdire d'utiliser les ouvrages et les appareillages ou d'exploiter les établissements qui sont source de pollution, tant qu'ils n'ont pas été mis en conformité;
- 3) Soit prononcer les interdictions visées au chiffre précédent et autoriser l'Administration à faire exécuter les travaux et aménagements ou à prendre les mesures nécessaires aux frais des contrevenants.

Le tribunal peut également les obliger à verser pendant la durée des interdictions visées aux deux chiffres précédents les rémunérations, salaires ou indemnités de toute nature qu'ils payaient jusqu'alors à leurs salariés, ainsi que les cotisations sociales y afférentes.

Article L. 224-6. — Sont punis d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal ceux qui, malgré les interdictions visées à l'article précédent, ont utilisé les ouvrages ou installations ou exploité les établissements en cause ou qui se sont opposés ou ont tenté de s'opposer aux travaux, aménagements ou mesures que l'Administration a été autorisée à faire exécuter ou à prendre.

TITRE III

LA PROTECTION DU MILIEU MARIN

Article L. 230-1. — Les dispositions du présent titre, sans préjudice de celles du titre II, ont pour objet d'assurer, par des mesures appropriées, la conservation et le développement naturels de la faune et de la flore marines et, à ces fins, de préserver de tous troubles le milieu marin et de prévenir les dommages susceptibles d'être causés au sol et au sous-sol ainsi qu'aux ouvrages appropriés qui y sont implantés.

Elles s'appliquent à l'ensemble des rivages, des eaux intérieures et des eaux territoriales; dans ces limites, des aires particulières peuvent être définies en vue d'assurer une protection spécifique.

Article L. 230-2. — Les conditions d'application de l'article précédent sont déterminées, après avis du Conseil de la mer, par des ordonnances souveraines qui précisent notamment :

- 1) Les conditions de navigation dans les eaux intérieures, les eaux territoriales et les aires spécialement protégées dont les limites sont également fixées;
- 2) La pratique des sports nautiques et de la pêche dans lesdites eaux et aires;
- 3) Les conditions d'exercice dans lesdites eaux et aires de toute activité susceptible de nuire au maintien de leur qualité écologique.

Article L. 230-3. — Sont punis d'un emprisonnement de six jours à un mois et de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement, les auteurs d'infractions aux ordonnances souveraines ou arrêtés ministériels visant à :

- 1) Interdire ou limiter la navigation ou le mouillage des navires ou embarcations;
- 2) Prohiber la pratique, à des époques ou dans les lieux fixés, de toute pêche ou de divers genres de pêche;
- 3) Proscrire la pêche ou la capture d'espèces marines au moyen de certaines pratiques ou à l'aide d'engins interdits ou non réglementaires;
- 4) Proscrire la pêche ou la capture de certaines espèces marines;
- 5) Prohiber tout fait de nature à porter atteinte à la conservation de la faune ou de la flore marines, à troubler le milieu marin ou à endommager le sol ou le sous-sol ou les ouvrages qui pourraient y être implantés.

En cas de récidive, l'emprisonnement est de un mois à six mois et l'amende est celle prévue à l'article 26, 2) du code pénal.

Les infractions ou tentatives d'infraction commises dans une aire marine protégée destinée à favoriser le repeuplement, la conservation et le développement de la faune et de la flore marines sont punies d'un emprisonnement de trois mois à un an et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal. Les infractions ou tentatives d'infractions commises entre le coucher et le lever du soleil sont punies d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue à l'article 26, 4).

Les navires, embarcations ou matériels ayant servi à commettre l'une des infractions prévues au présent article peuvent être saisis. A cette saisie peut être substituée la consignation d'une somme d'argent d'un montant égal au double du taux maximal de l'amende encourue.

En cas de condamnation, le tribunal peut prononcer soit la confiscation des navires, embarcations ou matériels et ordonner leur vente ou leur destruction, soit la confiscation de la somme consignée.

TITRE IV

L'EXPLORATION ET L'EXPLOITATION DU MILIEU MARIN, DU FOND DE LA MER ET DE SON SOUS-SOL

Chapitre I

La recherche scientifique marine

Article L. 241-1. — Toute personne publique ou privée ayant l'intention d'exercer une activité de recherche scientifique à but non lucratif dans le milieu marin, dans les espaces maritimes, sur le fond de la mer ou dans son sous-sol, tels qu'ils relèvent de la juridiction monégasque, ne peut y procéder qu'après avoir obtenu une autorisation délivrée par le Ministre d'Etat.

Une ordonnance souveraine prise après avis du Conseil de la mer détermine les conditions dans lesquelles cette autorisation est délivrée, selon qu'il s'agit de la mer territoriale ou des zones adjacentes, telles que définies à l'article L. 210-3.

Article L. 241-2. — Aucune des activités prévues à l'article précédent ne peut être autorisée :

- 1) Si elle a d'autres buts que la recherche scientifique marine effectuée à des fins non lucratives;
- 2) Si elle ne doit pas être réalisée exclusivement à des fins pacifiques;
- 3) S'il ne résulte pas de l'instruction de la demande qu'elle sera menée en utilisant des méthodes et des moyens scientifiques appropriés et ne causant aucun dommage au milieu marin, au fond de la mer et à son sous-sol;

- 4) Si elle est de nature à constituer une entrave à la navigation ou à la pêche, une gêne aux autres utilisations légitimes de la mer, ou à compromettre la qualité de l'environnement;
- 5) Si elle n'est pas menée conformément à tous les règlements pertinents adoptés en application de la Convention sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, y compris ceux visant à protéger et à préserver le milieu marin.

Article L. 241-3. — Les activités de recherche scientifique marine pratiquées soit par des personnes publiques ou privées monégasques, soit par des organisations internationales compétentes, habilitées par le Ministre d'Etat, sont dispensées de l'autorisation prévue à l'article L. 241-1 lorsqu'elles remplissent les conditions fixées par ordonnance souveraine prise après avis du Conseil de la mer.

Toutefois, cette autorisation reste nécessaire lorsque l'activité doit s'exercer à l'intérieur d'une aire marine protégée.

Chapitre II

L'exploration et l'exploitation des ressources du fond de la mer et de son sous-sol

Article L. 242-1. — Toute personne publique ou privée ayant l'intention d'exercer une activité d'exploration ou d'exploitation à but lucratif du milieu marin, du fond de la mer ou de son sous-sol tels qu'ils relèvent de la juridiction monégasque ne peut y procéder qu'après avoir obtenu une autorisation délivrée par le Ministre d'Etat.

Une ordonnance souveraine prise après avis du Conseil de la mer détermine les conditions dans lesquelles cette autorisation est délivrée.

Article L. 242-2. — Aucune des activités prévues à l'article précédent ne peut être autorisée :

- 1) Si elle ne doit pas être réalisée exclusivement à des fins pacifiques;
- 2) S'il ne résulte pas de l'instruction de la demande qu'elle est menée en utilisant des méthodes et des moyens appropriés et ne causant aucun dommage grave ou irréversible au milieu marin, au fond de la mer ou à son sous-sol;
- 3) Si elle est de nature à constituer une entrave à la navigation ou à la pêche ou à compromettre la qualité de l'environnement.

Chapitre III

Dispositions communes aux diverses activités d'exploration, d'exploitation et de recherches

SECTION I

Dispositions générales

Article L. 243-1. — Le bénéficiaire d'une autorisation délivrée en vertu des articles L. 241-1 et L. 242-1 doit disposer de la meilleure technologie possible. Les autres conditions requises pour la délivrance de l'autorisation sont fixées par ordonnance souveraine, notamment les normes minimales en ce qui concerne le rejet d'hydrocarbures et de fluides de forage, les mesures de sécurité, les mesures pour l'enlèvement des installations en fin d'opérations, l'obligation d'assurance ou de garantie financière pour couvrir la responsabilité de l'exploitant.

Article L. 243-2. — Le bénéficiaire de l'autorisation doit communiquer au Ministre d'Etat le résultat des recherches, quel qu'en soit le but, et sous toutes ses formes dans le délai maximal d'un an à compter du jour où elles sont achevées.

Article L. 243-3. — L'expression « installations et dispositifs » désigne, au sens du présent chapitre :

- 1) Les plates-formes et autres engins d'exploration ou d'exploitation ainsi que leurs annexes;
- 2) Les bâtiments de mer qui participent directement aux opérations d'exploration ou d'exploitation.

Article L. 243-4. — Il peut être établi autour des installations et dispositifs visés à l'article précédent une zone de sécurité s'étendant jusqu'à une distance fixée par ordonnance souveraine et mesurée à partir de chaque point du bord extérieur de ces installations et dispositifs.

Il est interdit à quiconque de pénétrer par quelque moyen que ce soit dans cette zone pour des raisons étrangères aux opérations d'exploration et d'exploitation.

Des restrictions peuvent être apportées au survol des installations et dispositifs ainsi que des zones de sécurité dans la mesure nécessaire à la protection de ces installations et dispositifs et à la sécurité de la navigation aérienne.

Article L. 243-5. — Les installations et dispositifs visés à l'article L. 243-3, 1) sont soumis aux dispositions légales concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer.

En outre, lorsqu'ils sont susceptibles de flotter, ils sont soumis aux dispositions légales concernant l'immatriculation des navires et la sécurité maritime.

La personne assumant à bord de ces installations et dispositifs la direction des travaux d'exploration et d'exploitation est considérée comme capitaine au sens desdites dispositions légales.

Article L. 243-6. — Le propriétaire ou l'exploitant d'une installation ou d'un dispositif visé à l'article L. 243-3, 1) prenant appui sur le fond sous-marin et celui qui, à son bord, dirige les activités d'exploration ou d'exploitation sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'efficacité de la signalisation maritime. Dans tous les cas, les frais de signalisation, même ceux des zones de sécurité prévues à l'article L. 243-4, incombent au propriétaire ou à l'exploitant.

Faute pour les personnes visées à l'alinéa précédent de se conformer aux instructions du Ministre d'Etat, et sans préjudice des poursuites légales, ladite autorité peut, après injonction restée sans effet pendant le délai qu'elle a fixé, prendre d'office et aux frais du propriétaire ou de l'exploitant des mesures nécessaires.

Les agents de contrôle ont libre accès aux installations et dispositifs ainsi qu'aux appareils de signalisation.

Article L. 243-7. — Les informations nautiques relatives aux activités d'exploration et d'exploitation du fond de la mer et de son sous-sol doivent être transmises à l'autorité administrative.

Cette obligation incombe, suivant le cas, au propriétaire ou à l'exploitant d'une installation ou d'un dispositif visé à l'article L. 243-3 ou à celui qui dirige à son bord les travaux.

Article L. 243-8. — Le propriétaire ou l'exploitant est tenu d'enlever complètement les installations ou dispositifs qui ont cessé d'être utilisés. Auparavant, toutes les mesures nécessaires auront dû être prises par l'exploitant et sous sa responsabilité dans le but d'éviter les fuites ou suintements provenant du site ayant fait l'objet des opérations d'exploration ou d'exploitation.

En cas de carence ou de refus, le Ministre d'Etat le met en demeure de respecter cette obligation et lui impartit un délai pour le faire. S'il y a lieu, il peut être procédé aux travaux nécessaires d'office, à ses frais et risques.

Dans ce cas, le propriétaire ou l'exploitant peut être déchu de ses droits sur les installations et dispositifs.

Le propriétaire ou l'exploitant peut être autorisé à laisser en place tout ou partie des dispositifs devenus inutiles, dont il demeure propriétaire, sous réserve qu'ils ne présentent aucun danger pour la navigation, pour la pêche ou l'intégrité du milieu marin. L'autorisation détermine les conditions dans lesquelles les installations ou dispositifs peuvent être conservés.

SECTION II

Dispositions pénales

Article L. 243-9. — Quiconque a entrepris une activité d'exploration et de recherches scientifiques sans l'autorisation prévue à l'article L. 241-1 ou sans respecter les conditions prévues par ladite autorisation est puni d'un emprisonnement de six jours à un mois et de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, il est puni d'un emprisonnement de un à trois mois et de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal.

Article L. 243-10. — Quiconque a entrepris une activité d'exploration ou d'exploitation des ressources du fond de la mer ou de son sous-sol sans l'autorisation prévue à l'article L. 242-1 ou sans respecter les conditions prévues par ladite autorisation est puni d'un emprisonnement de un mois à trois mois et de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, il est puni d'un emprisonnement de un an à cinq ans et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal.

Article 243-11. — Lorsqu'il est saisi d'une infraction prévue par les articles L. 243-9 et L. 243-10 ci-dessus, le tribunal peut, en outre, ordonner au condamné, dans un délai fixé, soit d'enlever les installations et dispositifs mis en place sans autorisation, soit de les mettre en conformité avec les conditions fixées par cette autorisation.

Le condamné qui ne s'exécute pas est passible, selon le cas, des peines prévues aux articles L. 243-9 et L. 243-10 susvisés.

Si, à l'expiration du délai fixé par le jugement, l'enlèvement des installations et dispositifs ou leur mise en conformité n'est pas complètement exécuté, le Ministre d'Etat peut faire procéder d'office aux travaux ordonnés par le tribunal aux frais et risques du condamné.

Article L. 243-12. — Lorsqu'un procès-verbal constatant une infraction aux dispositions des articles L. 243-9 et L. 243-10 susvisés a été dressé, l'interruption des travaux d'exploration ou d'exploitation peut être ordonnée jusqu'au jugement définitif du tribunal, soit sur décision du procureur général agissant à la requête du Ministre d'Etat, soit même d'office par le juge d'instruction ou par le tribunal saisi des poursuites.

Dans tous les cas, le propriétaire ou l'exploitant doit être convoqué pour fournir ses explications.

La décision judiciaire est exécutoire sur minute, nonobstant toute voie de recours.

L'autorité judiciaire peut à tout moment, soit d'office, soit à la requête du Ministre d'Etat, du propriétaire ou de l'exploitant, ordonner la mainlevée de l'interruption des travaux.

Lorsque l'autorité judiciaire n'a pas encore été saisie, le Ministre d'Etat peut, dans les mêmes conditions, ordonner d'office l'interruption des travaux. Il assure lui-même l'exécution de sa décision; celle-ci devient caduque si aucune poursuite pénale n'est engagée, s'il y a non-lieu à suivre ou décision de relaxe.

Article L. 243-13. — La continuation des travaux d'exploration ou d'exploitation nonobstant la décision judiciaire ou administrative ordonnant leur interruption est, selon le cas, punie des peines prévues par les articles L. 243-9 et L. 243-10.

Article L. 243-14. — La pollution marine provoquée par les dispositifs et installations visés par l'article L. 243-3 donne lieu à l'application des dispositions des chapitres II et III du titre II du livre II.

A défaut de capitaine, les poursuites sont exercées, selon le cas, contre le propriétaire, l'exploitant ou celui qui, à bord des installations ou dispositifs, dirige les activités d'exploration ou d'exploitation.

Tout propriétaire ou exploitant qui n'a pas donné à ses préposés des instructions précises pour éviter la pollution ou qui n'a pas veillé à l'application desdites instructions peut être retenu comme complice de l'infraction.

Article L. 243-15. — Le propriétaire ou l'exploitant qui a négligé ou refusé d'enlever les installations ou dispositifs dans le cas prévu par l'article L. 243-8 est puni, selon le cas, des peines prévues par les articles L. 243-9 et L. 243-10.

Article L. 243-16. — Les infractions aux dispositions de l'article L. 243-6 sur la signalisation maritime sont punies d'un emprisonnement de six jours à trois mois et de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal.

Si l'infraction a occasionné pour le dispositif ou l'installation visé à l'article L. 243-3 ou pour tout autre navire soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du dispositif, de l'installation, du navire ou de leur cargaison, le coupable est puni d'un emprisonnement de un mois à six mois et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue du dispositif, de l'installation ou du navire visé à l'alinéa précédent, ou la perte de leur cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves, soit la mort d'une ou de plusieurs personnes, le coupable est puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

Dans tous les cas, le tribunal peut ordonner, dans un délai fixé, la mise en conformité de la signalisation.

En cas d'inexécution, le Ministre d'Etat procède à la mise en conformité aux frais et aux risques du condamné.

Article L. 243-17. — Toute infraction aux dispositions de l'article L. 243-7 sur la transmission des informations nautiques est punie d'un emprisonnement de six jours à trois mois et de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article L. 243-18. — Celui qui, sauf cas de force majeure, a irrégulièrement pénétré par mer ou par air à l'intérieur d'une zone de sécurité prévue à l'article L. 243-3, après que l'autorité compétente a pris les mesures nécessaires pour permettre aux navigateurs d'avoir connaissance de cette zone, est puni d'un emprisonnement de six jours à trois mois et de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, il peut être puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal.

Dans tous les cas, le Tribunal peut ordonner la confiscation du navire ou de l'aéronef à l'aide duquel l'infraction a été commise.

CHAPITRE IV

L'exploitation des ressources vivantes

SECTION I

Dispositions générales

Article L. 244-1. — L'exploitation des ressources vivantes du milieu marin comprend la pêche des diverses espèces animales, l'aquaculture et la récolte des diverses espèces végétales.

Article L. 244-2. — L'exploitation des ressources vivantes du milieu marin comprenant la pêche des diverses espèces animales, l'aquaculture et la récolte des espèces végétales s'exerce dans le cadre des textes qui la réglementent.

Seuls les pêcheurs professionnels peuvent vendre le produit de leur pêche.

Article L. 244-3. — Sans préjudice des dispositions de l'article L. 230-2, des ordonnances souveraines prises après avis du Conseil de la mer déterminent :

- 1) Les époques d'ouverture et de clôture des diverses pêches, l'indication de celles qui sont libres toute l'année, les heures pendant lesquelles les pêches peuvent être pratiquées;
- 2) Les mesures d'ordre et de police à observer dans l'exercice de la pêche;

- 3) Les rets, filets, engins, instruments de pêche prohibés;
- 4) Les procédés et moyens de pêche prohibés;
- 5) Les dispositions spéciales propres à prévenir la destruction du frai; les dimensions au-dessous desquelles les diverses espèces de poissons, de crustacés et de coquillages ne peuvent pas être pêchées;
- 6) Les conditions dans lesquelles peuvent être accordées des dérogations aux prohibitions édictées en vertu des chiffres 4 et 5 ci-dessus;
- 7) Les appâts défendus;
- 8) D'une manière générale, les mesures de police propres à assurer la conservation et le développement des espèces animales et végétales;
- 9) Les conditions d'installation et de fonctionnement des établissements pratiquant l'aquaculture.

Article L. 244-4. — Est prohibée la capture de poissons ou de crustacés au moyen d'explosifs, d'électrocution, d'armes à feu ou de drogues.

Article L. 244-5. — Il est interdit de vendre, de transporter, de colporter ou de faire quelque usage que ce soit du produit des pêches prohibées.

SECTION II

Dispositions pénales

Article L. 244-6. — Quiconque a fait usage pour la pêche d'explosifs, de moyens d'électrocution, d'armes à feu ou de drogues est puni d'un emprisonnement de six mois à dix-huit mois et de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal.

En cas de récidive, le maximum de l'emprisonnement est porté à deux ans et celui de l'amende au double de celui prévu à l'article précédent.

Article L. 244-7. — Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article L. 230-3, les infractions aux autres dispositions du présent chapitre ainsi qu'à celles des ordonnances souveraines et des arrêtés ministériels pris pour son application sont punies d'un emprisonnement de un jour à cinq jours et de l'amende prévue à l'article 29, 3) du code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, dans le délai d'une année, l'emprisonnement est de six jours à un mois et l'amende est celle du chiffre 1 de l'article 26 du code pénal.

Article L. 244-8. — Les rets, filets, engins et instruments de pêche prohibés sont saisis et le jugement ordonne dans tous les cas la destruction.

Les navires, embarcations et matériels ayant servi à commettre le délit sont également saisis. Le jugement de condamnation peut ordonner leur confiscation et leur mise en vente.

Article L. 244-9. — A la saisie des navires ou embarcations peut être substituée la consignation d'une somme d'argent d'un montant égal au double du taux minimal de l'amende encourue. Le jugement de condamnation peut ordonner la confiscation de la somme consignée.

Article L. 244-10. — Lorsqu'une infraction aux ordonnances souveraines ou aux arrêtés ministériels visés à l'article L. 244-7 a été relevée à la charge du propriétaire, de l'armateur, du capitaine ou de tout responsable d'un navire, celui-ci ne peut être autorisé à quitter le port qu'après consignation d'une somme d'argent d'un montant égal au double du taux maximal de l'amende encourue.

LIVRE III

Des navires et autres bâtiments de mer

TITRE I

LE STATUT DU NAVIRE

Chapitre I

La naturalisation

SECTION I

Dispositions générales

Article L. 311-1. — Le droit pour un navire d'arborer le pavillon de Monaco est conféré par la naturalisation. Celle-ci est accordée par le Ministre d'Etat. Elle est constatée par un acte de naturalisation.

Le contenu de l'acte de naturalisation, les modalités de sa délivrance, de sa validation et de son usage sont déterminés par ordonnance souveraine.

La nationalité du navire est confirmée par la délivrance d'une attestation annuelle de nationalité.

La délivrance de cette attestation est subordonnée au versement du droit annuel de naturalisation prévu à l'article L. 311-8.

Article L. 311-2. — Les conditions dans lesquelles un navire peut obtenir sa naturalisation sont fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 311-3. — Ne sont pas soumis à naturalisation :

- 1) Les embarcations figurant à l'inventaire d'un navire ayant obtenu la naturalisation;
- 2) Les embarcations et engins flottants qui, en raison de leur conception même, ne sont pas considérés comme des navires;
- 3) Les navires de plaisance qui, au compte des constructeurs, de revendeurs ou d'importateurs, effectuent des sorties épisodiques et limitées en mer, de courte durée, pour des démonstrations ou essais.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 311-4. — La Direction des affaires maritimes tient un registre comportant, pour chacun des navires ayant obtenu la naturalisation, les mentions fixées par ordonnance souveraine destinées à individualiser le bâtiment ainsi que son ou ses propriétaires.

Les actes visés par les articles L. 314-10, L. 315-15, L. 316-3, L. 317-3, L. 317-8, L. 317-14, L. 317-16 et L. 511-3 doivent y être mentionnés.

Article L. 311-5. — Toute modification dans les caractéristiques, fixées par ordonnance souveraine, d'un navire naturalisé doit, à la diligence du propriétaire, être portée à la connaissance de la Direction des affaires maritimes.

Il en est de même pour tout changement affectant la propriété ou la copropriété du bâtiment ou la résidence de son ou de ses propriétaires.

La déclaration doit être faite auprès de la Direction des affaires maritimes dans le délai de trois mois. En cas de modification des caractéristiques du navire, ce délai court à compter de la date d'achèvement des travaux.

Article L. 311-6. — L'acte de naturalisation ne peut être utilisé que pour le service du navire pour lequel il a été délivré. Il n'est cessible ni à titre onéreux ni à titre gratuit.

Toutefois, le propriétaire d'un navire peut prêter ou louer celui-ci. Dans ce cas, la validité de l'acte de naturalisation est subordonnée à la mention, par la Direction des affaires maritimes, du prêt ou de la location.

Les modalités d'application du présent article sont déterminées par ordonnance souveraine.

Article L. 311-7. — Aucun capitaine d'un navire naturalisé monégasque ne peut prendre la mer sans avoir à son bord l'acte de naturalisation en cours de validité.

SECTION II

Du droit annuel de naturalisation

Article L. 311-8. — Tout propriétaire d'un navire admis au bénéfice de la naturalisation est assujéti au versement d'un droit annuel de naturalisation.

Ce droit n'est pas exigible lorsque le navire bat pavillon princier, ou s'il est la propriété de l'Etat ou s'il est affrété par lui.

Il en est de même pour les navires et embarcations qui appartiennent à des écoles de sports nautiques agréées par arrêté ministériel ou sont affrétés par elles.

Article L. 311-9. — L'assiette et les taux du droit applicable ainsi que les montants des pénalités de retard sont fixés par une ordonnance souveraine qui détermine également les modalités du recouvrement du droit et des pénalités.

SECTION III

Dispositions pénales

Article L. 311-10. — Quiconque a frauduleusement, de quelque manière que ce soit, obtenu ou fait obtenir, tenté d'obtenir ou de faire obtenir le bénéfice de la naturalisation d'un navire, est passible d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal.

Article L. 311-11. — Quiconque, ayant connaissance de la naturalisation frauduleuse d'un navire, ne l'a pas empêché ou n'a pas tenté de l'empêcher de prendre la mer, a accepté de commander ou a commandé un tel navire est passible des peines prévues à l'article précédent.

Le capitaine peut, en outre, être frappé de l'interdiction de commander un navire pendant une durée qui n'excède pas cinq ans.

Celui qui, sans droit, a fait arborer sur son navire le pavillon de Monaco ou qui a commandé un tel navire est passible des mêmes peines.

Article L. 311-12. — Quiconque a frauduleusement, en violation des dispositions de l'article L. 311-6, utilisé un acte de naturalisation, l'a cédé ou tenté de le céder est passible des peines prévues à l'article L. 311-10.

Article L. 311-13. — Dans chacun des cas prévus par les articles précédents, lorsqu'il y a récidive, outre l'application de l'article 40 du code pénal, le maximum de l'amende prévue à l'article 26, 3) dudit code est prononcé et l'interdiction de commander un navire peut être ordonnée à titre définitif.

Article L. 311-14. — Tout capitaine d'un navire se trouvant en infraction aux dispositions de l'article L. 311-7 est passible de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal.

Cette même peine est applicable à toute personne qui avait, en fait, la responsabilité du navire au moment de ladite infraction.

En cas de récidive, outre l'application de l'article 40 dudit code pénal, l'interdiction de commander un navire peut être prononcée pour une durée qui n'excède pas cinq ans.

Article L. 311-15. — Tout propriétaire de navire qui n'a pas porté à la connaissance de la Direction des affaires maritimes les modifications dans les caractéristiques d'un navire naturalisé, ou tout changement affectant la propriété

ou la copropriété du bâtiment ou la résidence de son ou de ses propriétaires, est passible de l'amende prévue à l'article 29, 3) du code pénal.

Chapitre II

Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires

Article L. 312-1. — Le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité dans les conditions prévues par les conventions internationales.

Il en est de même des personnes assimilées au propriétaire par lesdites conventions.

Article L. 321-2. — Le tribunal de première instance est compétent pour apprécier le droit du propriétaire à limiter sa responsabilité et pour connaître des procédures de liquidation.

Chapitre III

L'hypothèque maritime

Article L. 313-1. — Les navires sont susceptibles d'hypothèque; ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

L'hypothèque peut être constituée sur un navire en construction.

L'hypothèque n'est valable que si elle est consentie sur un ou plusieurs navires spécialement désignés pour une somme déterminée.

Article L. 313-2. — A peine de nullité, le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit; il peut être fait par acte sous signatures privées.

Le contrat d'hypothèque peut être conclu à l'étranger.

Article L. 313-3. — A peine de nullité, l'hypothèque sur le navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou son mandataire justifiant d'un mandat spécial.

Dans le cas où l'un des copropriétaires voudrait hypothéquer sa part indivise dans le navire, il ne peut le faire, à peine de nullité, qu'avec l'autorisation de la majorité en valeur du navire.

Article L. 313-4. — L'hypothèque consentie sur le navire ou sur une part indivise du navire s'étend, à moins de convention contraire, au corps du navire, aux agrès, appareils, machines et autres accessoires.

Si le bâtiment est perdu ou avarié, sont subrogés au bâtiment et autres accessoires :

- a) Les indemnités dues au propriétaire en raison des dommages subis par le bâtiment;
- b) Les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le bâtiment;
- c) Les indemnités dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque dans la mesure où elles représentent la perte ou l'avarie du bâtiment hypothéqué;
- d) Les indemnités d'assurance sur le corps du bâtiment.

Les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables.

Article L. 313-5. — L'hypothèque est rendue publique et conservée dans des conditions qui sont fixées par ordonnance souveraine. Elle n'est opposable aux tiers qu'à compter de sa publication.

L'hypothèque consentie par l'acheteur avant la naturalisation sur un bâtiment acheté ou construit à l'étranger est valable et produit effet à condition d'être publiée à Monaco.

Il en est de même de l'hypothèque consentie par le vendeur ou son auteur avant la vente du navire si elle a été régulièrement publiée avant la vente.

Article L. 313-6. — S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même navire ou sur la même part de propriété du navire, le rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence nonobstant la différence des heures de l'inscription.

Article L. 313-7. — L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans, à compter du jour de sa date; son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article L. 313-8. — L'inscription garantit, au même rang que le capital, les intérêts, à la condition toutefois que le taux d'intérêt soit indiqué dans l'acte et sur l'inscription.

Article L. 313-9. — Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte le transfert du droit hypothécaire.

Article L. 313-10. — Les inscriptions sont réduites ou radiées soit en vertu du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

Article L. 313-11. — Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un navire peuvent le saisir et le faire vendre pour être colloqués et payés par préférence suivant l'ordre de leurs inscriptions.

Les hypothèques maritimes suivent le navire en quelques mains qu'il passe.

Article L. 313-12. — Si l'hypothèque ne grève qu'une part indivise du navire, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la part indivise qui lui est affectée. Toutefois, si plus de la moitié du navire se trouve hypothéqué, le créancier peut, après saisie, le faire vendre en totalité à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

Dans tous les cas de copropriété, les hypothèques consenties durant l'indivision, par un ou plusieurs des copropriétaires, sur une part indivise du navire continuent à subsister après le partage ou la licitation.

Toutefois, si la licitation s'est faite en justice, le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une part indivise de navire est limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué.

Article L. 313-13. — Le tribunal de première instance est compétent pour connaître de la procédure de saisie et de vente forcée du navire ou de la part indivise de navire hypothéqué.

Article L. 313-14. — Tout acte volontaire qui entraîne la perte de la naturalisation d'un bâtiment grevé d'une hypothèque est interdit. L'acte fait en fraude de cette interdiction est nul et rend son auteur passible des peines portées à l'article 337 du code pénal.

Article L. 313-15. — Les navires de vingt unités de jauge brute et au-dessus sont seuls susceptibles de l'hypothèque créée par le présent code.

Chapitre IV

Privilèges sur les navires

Article L. 314-1. — Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

- 1) Les frais de justice et autres frais pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix;
- 2) Les droits de pilotage, de port, de mouvements et autres taxes de mêmes espèces ainsi que les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port jusqu'à la vente;
- 3) Sans préjudice des dispositions de l'article 475 du code de commerce, les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord, ainsi que les cotisations, intérêts et majorations de retard visées à l'article 1938-60 du code civil;

- 4) Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;
- 5) Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages;
- 6) Les créances provenant :
 - a) Des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants;
 - b) Des contrats passés ou d'opérations effectuées par le consignataire du navire lorsqu'il pourvoit aux besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage.

Article L. 314-2. — Les créances privilégiées constituent des sûretés réelles légales sans inscription, qui priment toute créance hypothécaire.

Article L. 314-3. — Les créanciers peuvent en outre invoquer les privilèges du droit commun, mais les créances ainsi privilégiées ne prennent rang qu'après les créances hypothécaires.

Article L. 314-4. — Les accessoires du navire et du fret visés à l'article L. 314-1 sont :

- 1) Les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés ou pour perte de fret;
- 2) Les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire, et non réparés, soit des pertes de fret;
- 3) Les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage est assimilé au fret.

Article L. 314-5. — Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance ni les sommes versées par l'Etat au titre de primes, subventions ou autres subsides.

Article L. 314-6. — Par dérogation à l'article L. 314-1, le privilège créé au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

Article L. 314-7. — Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article L. 314-1.

Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Toutefois, les créances visées aux chiffres 4 et 6 de l'article L. 314-1 sont, dans chacune de ces catégories, payées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances nées d'un même événement sont réputées nées en même temps.

Article L. 314-8. — Les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celle du voyage précédent.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier de ces voyages.

Article L. 314-9. — Les privilèges prévus à l'article L. 314-1 suivent le navire en quelques mains qu'il passe.

Ils s'éteignent à l'expiration du délai d'un an pour toute créance autre que les créances de fournitures visées à l'article L. 314-1, 6). Dans ce dernier cas, le délai est réduit à six mois.

Les délais courent :

- 1) Pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées;
- 2) Pour les privilèges garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé;
- 3) Pour les privilèges garantissant les créances pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être livrés;
- 4) Pour les privilèges garantissant les créances pour réparations et fournitures ou autres créances visées à l'article L. 314-1, 6), à partir de la naissance de la créance.

Dans tous les autres cas, ce délai court à partir de la date d'exigibilité de la créance.

Article L. 314-10. — Les privilèges visés au présent chapitre sont éteints, indépendamment des causes générales d'extinction des obligations :

- 1) Par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois de douanes, de police ou de sûreté;
- 2) Par la vente du navire en justice;
- 3) En cas de transfert volontaire de la propriété, deux mois après la publication de l'acte de transfert au registre prévu à l'article L. 311-4.

Article L. 314-11. — Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve entre les mains du capitaine ou du mandataire du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

Article L. 314-12. — Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires exploités soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et que, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Chapitre V

La saisie des navires

SECTION I

Dispositions générales

Article L. 315-1. — Tous navires peuvent être saisis et vendus par autorité de justice, selon les règles du présent chapitre.

Article L. 315-2. — Toute décision de justice ou tout acte concernant la saisie d'un navire doit être notifié au Directeur des affaires maritimes, à la requête de la partie la plus diligente.

Article L. 315-3. — Lorsqu'il est avisé d'une saisie par la notification de la décision qui l'a autorisée, le Directeur des affaires maritimes interdit le départ du navire.

Article L. 315-4. — Nonobstant toute saisie, le président du tribunal de première instance statuant en la forme des référés peut autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés. Pour obtenir cette autorisation, le requérant doit fournir une garantie suffisante, affectée au créancier saisissant.

Le président fixe alors le délai dans lequel le navire doit regagner le port de la saisie, délai qui peut être modifié pour tenir compte des circonstances. Si, à l'expiration du délai fixé, le navire n'a pas rejoint le port, la somme déposée en garantie est acquise au créancier.

SECTION II

La saisie conservatoire

Article L. 315-5. — La saisie conservatoire est autorisée par ordonnance rendue sur requête par le président du tribunal de première instance.

L'autorisation peut être accordée dès lors qu'il est justifié d'une créance paraissant fondée dans son principe. Elle peut assujettir le créancier à justifier préalablement de sa solvabilité suffisante ou, à défaut, à donner caution par acte déposé ou adressé au greffe général ou entre les mains d'un séquestre.

La responsabilité du demandeur pour préjudice causé à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournie en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie peut être engagée devant le tribunal de première instance.

Article L. 315-6. — La saisie conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire.

Article L. 315-7. — L'ordonnance d'autorisation fixe au créancier le délai, qui ne peut excéder un mois, dans lequel il devra former l'action en validité de la saisie conservatoire ou la demande au fond, à peine de nullité de la saisie.

Article L. 315-8. — Le président du tribunal de première instance peut accorder mainlevée de la saisie contre consignation entre les mains d'un séquestre par lui désigné de sommes suffisantes pour garantir les causes de la saisie au principal, intérêts, frais, avec affectation spéciale à la créance du saisissant.

Lorsqu'un navire a été saisi et qu'une caution ou une garantie a été donnée pour obtenir la mainlevée de la saisie ou pour éviter celle-ci, il ne peut être procédé, pour la même créance et pour le même créancier, à aucune nouvelle saisie sur le même navire ou sur tout autre navire appartenant au même propriétaire et aucune nouvelle caution ou garantie ne peut être exigée.

Article L. 315-9. — Le saisissant doit, à peine de nullité, notifier au propriétaire, dans le délai de trois jours, copie du procès-verbal de saisie.

Le procès-verbal de saisie est notifié au Directeur des affaires maritimes ainsi qu'au consul de l'Etat dont le navire bat pavillon.

SECTION III

La saisie-exécution

Article L. 315-10. — Il ne peut être procédé à la saisie-exécution que vingt-quatre heures après un commandement de payer.

Article L. 315-11. — Le commandement est fait à la personne du propriétaire ou à son domicile.

Le commandement peut être fait au capitaine du navire, si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles de privilèges sur le navire au titre de l'article L. 314-1.

Le commandement se périe par dix jours.

Article L. 315-12. — La saisie est faite par l'huissier, qui énonce dans son procès-verbal :

- Les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit;
- La somme dont il poursuit le paiement;
- La date du commandement de payer;
- L'élection de domicile dans la Principauté, si le créancier poursuivant n'y est pas domicilié légalement;
- Les noms du propriétaire et du capitaine;

- Les nom, espèce, tonnage et nationalité du bâtiment;
- La description des chaloupes, canots, agrès et autres appareils du navire, provisions et soute.

Il établit un gardien.

Nul n'est contraint d'accepter la charge du gardien.

Article L. 315-13. — Le procès-verbal est notifié au Directeur des affaires maritimes, ainsi qu'au consul de l'Etat dont le navire bat pavillon, au plus tard dans les sept jours.

Article L. 315-14. — Le saisissant doit, dans le délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal de première instance, pour voir dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans la Principauté, les significations et citations lui sont données en la personne du capitaine du bâtiment saisi ou, en son absence, en la personne de celui qui représente le propriétaire ou le capitaine. Le délai ordinaire de l'assignation est calculé selon les dispositions de l'article 158 du code de procédure civile.

Article L. 315-15. — Le procès-verbal de saisie est inscrit, si le navire est de nationalité monégasque, sur le registre prévu à l'article L. 311-4.

Article L. 315-16. — Lorsque le navire est de nationalité monégasque, le créancier saisissant requiert du Directeur des affaires maritimes la délivrance d'un état des inscriptions.

Dans les sept jours qui suivent, la saisie est dénoncée aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions.

La dénonciation aux créanciers indique le jour de la comparution devant le tribunal.

Article L. 315-17. — Lorsque le navire saisi n'est pas de nationalité monégasque, la dénonciation est adressée au consul de l'Etat dont le navire bat pavillon.

Article L. 315-18. — Le tribunal fixe, par son jugement, la mise à prix, les conditions de vente et, pour le cas où il n'est pas fait d'offre, le jour auquel de nouvelles enchères auront lieu sur mise à prix inférieure qui est déterminée par le même jugement.

Article L. 315-19. — La vente se fait à l'audience du tribunal de première instance, quinze jours après une apposition d'affiche et une insertion de cette affiche au *Journal de Monaco*, sans préjudice de toutes autres publications qui peuvent être ordonnées par le tribunal.

Néanmoins, le tribunal peut ordonner que la vente sera faite soit en l'étude et par le ministère d'un notaire, soit par un courtier maritime.

Dans ces divers cas, le jugement règle la publicité.

Article L. 315-20. — Les affiches sont apposées à la coupée du bâtiment saisi, à la porte principale du tribunal de première instance et dans les locaux de la Direction des affaires maritimes.

Article L. 315-21. — Les affiches doivent indiquer :

- Les nom, profession et demeure du poursuivant;
- Les titres en vertu desquels il agit;
- Le montant de la somme qui lui est due;
- L'élection de domicile par lui faite dans la Principauté;
- Les nom, profession et domicile du propriétaire du bâtiment saisi;
- Le nom du bâtiment et, s'il est armé ou en armement, le nom du capitaine ainsi que la puissance motrice en cas de propulsion mécanique;

- Le lieu où il se trouve;
- La mise à prix et les conditions de vente;
- Les jour, lieu et heure de l'adjudication.

Article L. 315-22. — Les demandes en distraction sont formées et notifiées au greffe général avant l'adjudication.

Si les demandes en distraction ne sont formées qu'après l'adjudication, elles sont converties de plein droit en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente.

Article L. 315-23. — Les oppositions à la délivrance du prix sont formées au plus tard trois jours francs après celui de l'adjudication; passé ce temps, elles ne sont plus admises.

Article L. 315-24. — Le demandeur ou l'opposant a trois jours francs pour fournir ses moyens.

Le défendeur a trois jours francs pour contredire.

Les dispositions de l'article 648 du code de procédure civile sont applicables à la cause.

Article L. 315-25. — L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement.

Elle purge le navire des privilèges et des hypothèques qui le grèvent.

Article L. 315-26. — La surenchère n'est pas admise en cas de vente judiciaire.

Article L. 315-27. — L'adjudicataire est tenu de verser son prix, sans frais, au greffe général, dans le délai de vingt-quatre heures, à peine de folle enchère.

Article L. 315-28. — A défaut de paiement ou de consignation, le bâtiment est remis en vente et adjudgé, trois jours après une nouvelle publication conformément aux dispositions des articles L. 315-19, L. 315-20 et L. 315-21, à la folle enchère des adjudicataires qui sont également tenus pour le paiement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais.

Article L. 315-29. — L'adjudicataire doit, dans les cinq jours suivant le versement du prix, présenter requête au président du tribunal de première instance pour faire commettre un juge devant lequel il assigne les créanciers par acte signifié aux domiciles élus, à l'effet de s'entendre à l'amiable sur le paiement du prix.

Article L. 315-30. — L'acte de convocation est affiché dans l'auditoire du tribunal et inséré au Journal de Monaco.

Le délai de convocation est d'une quinzaine sans augmentation à raison de la distance.

Article L. 315-31. — Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créances dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi, faute de quoi il est procédé à la distribution du prix de vente sans qu'ils y soient compris.

Article L. 315-32. — Dans le cas où les créanciers ne s'entendent pas sur la distribution du prix, il est dressé procès-verbal de leurs prétentions et contredits.

Dans la huitaine, chacun des créancier doit déposer au greffe général une demande de collocation avec titre à l'appui.

A la requête du plus diligent, les créanciers sont, par simple acte extrajudiciaire, appelés devant le tribunal, qui statue à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés.

Article L. 315-33. — Le délai d'appel est de dix jours à compter de la signification du jugement, outre les délais de distance prévus en matière de procédure civile.

Article L. 315-34. — Dans les huit jours qui suivent l'expiration du délai d'appel et, s'il y a appel, dans les huit jours de l'arrêt, le juge dresse l'état des créances colloquées en principal, intérêts et frais. Les intérêts des créances utilement colloquées cessent de courir au détriment de la partie saisie.

Article L. 315-35. — La collocation des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers privilégiés et hypothécaires suivant leur ordre et entre les autres créanciers au marc le franc de leurs créances. Tout créancier colloqué l'est, tant pour son principal que pour ses intérêts et frais.

Article L. 315-36. — Sur ordonnance rendue par le juge-commissaire, le greffier délivre les bordereaux de collocation, comme il est prévu en matière immobilière.

La même ordonnance autorise la radiation des inscriptions des créanciers non colloqués. Il est procédé à cette radiation sur demande de toute partie intéressée.

Article L. 315-37. — La saisie d'un ou plusieurs quirats d'un navire et la distribution du prix provenant de l'adjudication obéissent aux règles précédentes, sauf les modifications qui suivent.

La saisie doit être dénoncée aux autres copropriétaires dans les conditions de l'article L. 315-16, deuxième et troisième alinéas.

Dans le cas prévu par l'article L. 317-25, il est statué sur l'opposition par le tribunal de la saisie avant l'adjudication.

Chapitre VI

Le régime juridique du navire et des actes relatifs au navire

Article L. 316-1. — Les navires sont soumis aux règles de droit commun applicables aux biens meubles sous réserve des règles spéciales édictées par la présente loi et ses ordonnances d'application.

Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire ayant obtenu la naturalisation doit, à peine de nullité, être fait par écrit.

L'acte doit comporter des mentions propres à l'identification des parties intéressées au navire. Ces mentions sont fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 316-2. — Il en est de même des contrats d'affrètement à temps transférant à l'affrètement la qualité d'armateur et des contrats d'affrètement coque nue conclus et des délégations de fret consenties pour une durée de plus d'un an ou dont la propagation peut aboutir à pareille durée.

Article L. 316-3. — Les actes visés aux articles L. 316-1 et L. 316-2 doivent être transcrits sur le registre prévu à l'article L. 311-4 et inscrits au dos de l'acte de naturalisation. Jusqu'à l'accomplissement de cette double formalité, ils ne peuvent être opposés aux tiers qui ont acquis de bonne foi des droits sur le navire et les ont conservés conformément aux lois.

Article L. 316-4. — Celui qui a construit un navire pour le compte d'autrui en demeure propriétaire jusqu'à la livraison, sauf convention contraire.

Le contrat de construction doit être rédigé par écrit. Il en est de même des modifications au contrat initial.

Le transfert de propriété se réalise au moment de la réception du navire après essai concluant.

Le constructeur est garant des vices cachés, malgré la réception du navire sans réserve par l'acheteur.

L'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an. Ce délai commence à courir en ce qui concerne les vices cachés du jour de leur découverte.

Article L. 316-5. — Lorsque le constructeur est déclaré en règlement judiciaire ou liquidation des biens et lorsque, du fait de cette situation, il ne termine pas la construction, celui pour le compte duquel la construction est en cours a le droit de se faire attribuer le navire et les matériaux approvisionnés moyennant versement du prix d'estimation sous déduction des acomptes payés. Il peut ensuite terminer le navire à ses frais, sauf indemnité pour occupation du chantier.

Chapitre VII

La propriété du navire

Article L. 317-1. — Le navire peut être la propriété d'une personne physique ou morale.

Article L. 317-2. — Le navire peut également être exploité en copropriété. Les conventions relatives à la propriété doivent être rédigées par écrit, à peine de nullité.

Article L. 317-3. — La copropriété est divisée en parts ou quirats. L'indication du nombre de parts et de leur affectation à chacun des copropriétaires doit être portée sur le registre prévu à l'article L. 311-4.

Article L. 317-4. — Les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts, sauf ce qui est dit à l'article L. 317-21.

Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de copropriété.

Les décisions sont notifiées à tous les copropriétaires.

Article L. 317-5. — Nonobstant toute clause contraire, les décisions à la majorité sont susceptibles de recours en justice de la part de la minorité. Ce recours doit être exercé dans un délai de trois ans à compter de la notification de la décision.

L'annulation d'une décision est prononcée en cas de vice de forme ou si la décision attaquée est contraire à l'intérêt général de la copropriété et prise dans l'unique dessein de favoriser la majorité au détriment de la minorité.

Article L. 317-6. — Lorsqu'aucune majorité ne peut se dégager, ou en cas d'annulation répétée des décisions de la majorité, le tribunal peut, à la requête de l'un des copropriétaires, soit désigner un gérant provisoire, soit ordonner la licitation du navire, soit prendre l'une et l'autre de ces mesures.

Article L. 317-7. — La majorité peut confier la gestion du navire à un ou plusieurs gérants, copropriétaires ou étrangers à la copropriété.

Article L. 317-8. — La nomination, la démission, la révocation des gérants doit être portée à la connaissance des tiers par une mention sur le registre prévu à l'article L. 311-4.

Article L. 317-9. — Faute de désignation d'un gérant ou de la publicité prévue à l'article précédent portant l'existence d'un ou plusieurs gérants à la connaissance des tiers, tous les copropriétaires du navire sont réputés gérants.

Article L. 317-10. — En cas de pluralité, les gérants agissent d'un commun accord.

Article L. 317-11. — Le gérant a tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété en toutes circonstances.

Toute limitation contractuelle des pouvoirs des gérants est sans effet à l'égard des tiers.

Article L. 317-12. — Le capitaine doit se conformer aux instructions du gérant.

Article L. 317-13. — Les copropriétaires participent aux profits et pertes de l'exploitation au prorata de leurs intérêts dans le navire. Ils doivent, dans la même proportion, contribuer aux dépenses de la copropriété et répondre aux appels de fonds du gérant.

Article L. 317-14. — Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété.

Il en est de même, mais sauf convention contraire, des copropriétaires non gérants.

Les conventions contraires visées à l'alinéa précédent ne sont opposables aux tiers qu'après la publicité sur le registre prévu à l'article L. 311-4.

Article L. 317-15. — La mort, l'incapacité ou la liquidation des biens d'un copropriétaire n'entraîne pas de plein droit la dissolution de la copropriété.

Article L. 317-16. — Chaque copropriétaire peut disposer de sa part. L'aliénation de sa part par un copropriétaire doit être mentionnée sur le registre visé à l'article L. 311-4.

Article L. 317-17. — Chaque copropriétaire reste tenu des dettes contractées antérieurement à la publicité de l'aliénation prévue par l'article L. 311-4

Article L. 317-18. — Nonobstant toute clause contraire, l'aliénation qui doit entraîner la perte de nationalité monégasque du navire n'est permise qu'avec l'autorisation des autres copropriétaires.

Article L. 317-19. — Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété et obtenir de celle-ci le remboursement de leur part. En cas de désaccord et sauf compromis, le prix est fixé par le tribunal.

Sauf convention contraire des parties, le règlement du prix doit être effectué dans le mois de sa fixation définitive, amiable ou judiciaire.

Article L. 317-20. — Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et les formes prévues aux articles L. 313-1 et suivants.

Article L. 317-21. — Le gérant peut hypothéquer le navire avec le consentement d'une majorité des intérêts représentant les trois quarts de la valeur du navire.

Article L. 317-22. — Il est mis fin à l'exploitation en commun du navire par sa vente forcée aux enchères, par licitation volontaire ou par décision de justice.

Article L. 317-23. — La licitation volontaire est décidée par une majorité représentant les deux tiers des intérêts. La décision de licitation définit les modalités de la vente.

Article L. 317-24. — Le tribunal qui prononce la dissolution de la copropriété en application de l'article L. 317-6 ordonne les conditions de la vente du navire.

Article L. 317-25. — Si une saisie porte sur des parts représentant plus de la moitié du navire, la vente est étendue à tout le navire, sauf opposition des autres copropriétaires pour des motifs reconnus sérieux et légitimes.

TITRE II

LES ÉVÉNEMENTS DE LA MER

Chapitre I

L'abordage

Article L. 321-1. — L'abordage est la collision survenue soit entre un navire et tout autre bâtiment de navigation, soit entre un navire et tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe.

Il ne peut y avoir abordage qu'entre des navires qui naviguent ou sont susceptibles de naviguer.

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il fait connaître à l'autre navire le nom, la nationalité et le port d'immatriculation de son navire ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

En cas d'abordage, les indemnités dues en raison des dommages causés aux navires, aux personnes ou aux choses se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Article L. 321-2. — Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, ont été au mouillage au moment de l'abordage.

Article L. 321-3. — Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation incombe à celui qui l'a commise.

Article L. 321-4. — S'il y a faute commune, les responsabilités respectives sont proportionnelles à la gravité des fautes commises par chacun. Toutefois, si la proportion ne peut être établie, la responsabilité est également partagée.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont réparés dans les mêmes conditions, sans solidarité à l'égard des tiers.

Il y a néanmoins solidarité à l'égard des tiers pour les dommages consécutifs à la mort ou aux blessures, sauf recours de celui qui a payé plus que la part à laquelle il était légalement tenu.

Article L. 321-5. — La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque le pilotage est obligatoire.

Article L. 321-6. — Les dispositions qui précèdent sont applicables à la réparation des dommages qui sont causés par le fait d'un navire à un autre, même s'il n'y a pas eu abordage.

Article L. 321-7. — Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Les actions en recours prévues par l'alinéa 3 de l'article L. 321-4 se prescrivent par une année à partir du jour du paiement.

Les délais de prescription ne courent pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction monégasque ou à la juridiction française.

Les règles relatives à la limitation de responsabilité du propriétaire du navire sont applicables aux actions nées au titre des dispositions du présent chapitre.

Article L. 321-8. — Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles de l'article L. 321-7, alinéa 3, sont applicables aux navires de l'Etat ou affectés à un service public.

Chapitre II

L'assistance

Article L. 322-1. — L'assistance des navires en danger par d'autres navires ainsi que les services de même nature rendus entre navires sont soumis aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où ils sont prêtés.

Article L. 322-2. — Toute assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération, même si les navires appartiennent au même propriétaire.

Sauf convention contraire, aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile, la prévention ou la limitation de la pollution ou de toute autre atteinte à l'environnement étant considérée comme un résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées. Toutefois, au cas où l'assistant est intervenu auprès d'un navire qui, par lui-même ou par sa cargaison, menaçait de causer un dommage à l'environnement, il a droit à une indemnité égale à ses dépenses, y inclus l'amortissement raisonnable du matériel utilisé par lui.

Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Les sauveteurs des vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Article L. 322-3. — N'ont droit à aucune rémunération ceux qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Article L. 322-4. — Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance du navire qu'il remorque que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'exécution du contrat de remorquage.

Article L. 322-5. — Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le tribunal.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage de chacun des navires assistants.

Si le navire assistant est un navire étranger, la répartition est réglée selon sa loi nationale.

Article L. 322-6. — Les difficultés nées d'une opération d'assistance, qu'elle ait ou non donné lieu à convention, sont de la compétence du tribunal de première instance.

Le tribunal a tout pouvoir pour apprécier la validité de la convention et son caractère équitable.

Il fixe ou modifie la rémunération due à l'assistant, compte tenu des circonstances, notamment de la valeur du navire ou de la cargaison et du péril couru par eux comme par l'assistant.

Article L. 322-7. — L'assistant n'est pas responsable envers l'assisté ou envers les tiers.

Toutefois, sa responsabilité peut être recherchée en cas de faute intentionnelle ou inexcusable. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

Article L. 322-8. — L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance sont terminées.

Toutefois, le délai de prescription ne court pas lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction monégasque ou française.

L'action en responsabilité contre l'assistant se prescrit par le même délai.

Article L. 322-9. — Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable des contraventions à la disposition de l'alinéa précédent, sauf s'il est intervenu effectivement et directement.

Article L. 322-10. — Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles de l'article L. 322-8, alinéa 2, sont applicables aux navires de l'Etat ou à ceux qui sont affectés à un service public.

Les dispositions de l'article L. 322-5, alinéa 2, ne sont pas applicables aux navires de l'Etat.

Il n'y a pas lieu à rémunération lorsque l'assistance est prêtée entre navires appartenant à l'Etat.

TITRE III

LE CAPITAIN

Article L. 330-1. — Le capitaine est le chef de la société du bord, le chef de l'expédition maritime et le représentant de l'armateur.

A défaut de capitaine en titre, ses fonctions sont exercées par la personne qui exerce régulièrement en fait le commandement du navire.

Article L. 330-2. — Le capitaine est désigné par l'armateur du navire ou, en cas d'affrètement transférant à l'affréteur les pouvoirs de l'armateur, par cet affréteur.

En cas de décès, d'indisponibilité due à une maladie, à une blessure ou à toute autre cause, du capitaine, le capitaine en second exerce de plein droit le commandement du navire jusqu'à l'arrivée au premier port touché.

En cas de décès, d'indisponibilité due à une maladie, à une blessure ou à toute autre cause, du second appelé dans les conditions définies ci-dessus à prendre le commandement du navire, les fonctions de capitaine sont dévolues, jusqu'à l'arrivée au premier port touché, à l'officier de service-pont porté sur le rôle d'équipage avec le grade le plus élevé et, en cas d'épuisement de la liste de ces officiers, à l'officier de service-machine avec le grade le plus élevé et ainsi de suite dans l'ordre de la hiérarchie.

Article L. 330-3. — Il doit être titulaire du diplôme ou brevet exigé pour le genre de navigation pratiqué par le navire.

Article L. 330-4. — L'engagement du capitaine est soumis aux dispositions du livre VI.

Article L. 330-5. — Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

Article L. 330-6. — Sauf empêchement, le capitaine est tenu de conduire personnellement son navire à l'entrée et à la sortie des ports, rades, canaux et rivières, même lorsque les règlements imposent la présence d'un pilote à bord.

Le capitaine de tout navire monégasque ou étranger est astreint, dans les eaux territoriales et intérieures monégasques, au respect des règles de circulation maritime résultant des usages internationaux et des règles concernant les distances minimales de passage le long des côtes monégasques.

Article L. 330-7. — Le capitaine est tenu de veiller à l'exécution des visites imposées par les règlements.

Article L. 330-8. — Le capitaine doit avoir à bord pour tous les navires :

— L'acte de naturalisation;

— Les titres de sécurité et les attestations réglementaires des visites prescrites;

et selon le genre de navigation :

— Le rôle d'équipage;

— La charte-partie et les manifestes commerciaux;

— Les manifestes et autres documents de douane concernant le navire et sa cargaison;

et tous autres documents prescrits par les règlements.

Article L. 330-9. — Le capitaine doit rédiger son journal de mer et veiller à la bonne tenue des autres journaux de bord.

En cas d'événement particulier, il doit en outre rédiger un rapport circonstancié et le faire affirmer dans les vingt-quatre heures de son arrivée devant le magistrat compétent et, à l'étranger, devant le consul de Monaco ou, à défaut, devant le magistrat compétent du lieu d'arrivée.

Article L. 330-10. — Le journal de mer et le livre de bord font foi jusqu'à preuve contraire des faits qu'ils relatent.

Article L. 330-11. — En terminant son voyage, le capitaine accomplit les formalités requises par l'arrivée au port.

Article L. 330-12. — Si, au cours du voyage, le capitaine est obligé de faire une escale imprévue, il est tenu, sans préjudice des formalités douanières, de déclarer la cause de sa relâche au consul de Monaco ou, à défaut, au magistrat compétent du lieu.

Article L. 330-13. — Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec tout ou partie de son équipage est tenu de se présenter devant le magistrat compétent du lieu et, à l'étranger, devant le consul de Monaco ou, à défaut, devant le magistrat compétent du lieu d'arrivée, d'y faire son rapport et de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient encore avec lui. Il se fait délivrer une expédition de son rapport.

Le magistrat saisi peut procéder à toute mesure d'instruction sur les faits relatés dans le rapport.

Article L. 330-14. — Le capitaine exerce un pouvoir disciplinaire sur l'équipage, sur les passagers et sur toute personne embarquée, par des mesures réglementaires, par des ordres individuels ou par les sanctions prévues aux articles L. 632-6 et L. 632-8.

Il remplit à bord les fonctions d'officier d'état civil et il reçoit les testaments, dans les conditions prévues par le code civil. Les originaux des actes d'état civil ainsi dressés demeurent annexés au rôle d'équipage du navire jusqu'à leur notification à la première autorité monégasque compétente à terre en matière d'état civil.

Il est officier de police judiciaire pour les crimes et délits commis à bord.

Article L. 330-15. — Hors les lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

Il exerce les fonctions commerciales de la manière fixée par la législation et les usages maritimes dans l'intérêt de l'armateur qui ne peut, à l'égard des tiers, ni les limiter, ni les restreindre. Notamment, il passe les contrats de transport de passagers ou de marchandises, signe et délivre les connaissements, reçoit la marchandise à bord et en effectue la délivrance, perçoit le fret lorsqu'il reste dû et prend toutes mesures pour en assurer le paiement.

Article L. 330-16. — Le capitaine ne peut prendre d'autres engagements qu'en vertu d'un mandat exprès de l'armateur ou, en cas de communications impossibles avec lui, avec l'autorisation du consul de Monaco ou du magistrat compétent du lieu.

Article L. 330-17. — Hors les lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine peut, en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs.

L'armateur est alors réputé avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et des chargeurs.

Article L. 330-18. — Il est interdit au capitaine de charger sur son navire des marchandises pour son propre compte sans l'autorisation écrite de l'armateur.

En cas d'infraction à cette défense, le capitaine doit à l'armateur une indemnité égale au double du fret correspondant à son chargement.

Article L. 330-19. — Le capitaine a qualité pour recevoir tous actes judiciaires ou extrajudiciaires adressés à l'armateur.

LIVRE IV

De la navigation

TITRE I

LES RÈGLES DE NAVIGATION

Chapitre I

Définitions

Article L. 411-1. — Est réputée maritime toute navigation exercée en mer, dans les ports et rades, jusqu'aux points de cessation de salure des eaux ainsi que dans les estuaires et les fleuves jusqu'au premier obstacle au passage des bâtiments de mer.

Article L. 411-2. — La navigation maritime se devise en :

1. Navigation commerciale.
2. Navigation de plaisance.
3. Navigation scientifique.

Article L. 411-3. — La navigation commerciale est celle qui est pratiquée dans un but lucratif.

La navigation de plaisance est celle qui est pratiquée dans un but d'agrément et sans esprit de trafic commercial.

La navigation scientifique est celle qui est pratiquée dans un but de recherche et sans esprit lucratif et conformément aux dispositions des conventions internationales.

Article L. 411-4. — La navigation commerciale comporte les trois catégories suivantes :

- 1) La navigation de commerce proprement dite.
- 2) La navigation de pêche.
- 3) Les navigations spéciales.

Article L. 411-5. — La navigation de commerce proprement dite a pour effet le transport des passagers ou des marchandises.

Elle se devise elle-même en long cours, cabotage et navigation côtière.

Article L. 411-6. — Est réputée long cours la navigation pratiquée au-delà de la zone délimitée comme suit :

— Au nord : le parallèle 72° nord.

— A l'ouest : une ligne suivant le méridien de 12° 40' ouest depuis le parallèle 72° nord jusqu'à celui de 30° nord, ce dernier parallèle jusqu'à 27° ouest, le méridien de cette dernière longitude jusqu'au parallèle de 10° nord.

— Au sud : le parallèle de 10° nord à l'ouest du méridien de Greenwich et le parallèle de 30° nord à l'est du méridien de Greenwich.

— A l'est : le méridien de 46° 20' est.

Article L. 411-7. — Est réputée cabotage la navigation pratiquée en-deçà des limites du long cours définies ci-dessus et qui n'est pas classée navigation côtière.

Article L. 411-8. — Est réputée côtière la navigation pratiquée par les navires suivants :

- a) Navires d'une jauge brute au plus égale à trois cents unités de jauge ne naviguant qu'à l'intérieur d'une zone déterminée par ordonnance souveraine et ne s'écartant pas de plus de vingt milles des côtes;
- b) Chalands et autres engins de tout tonnage remorqués en mer dans les limites géographiques définies à l'alinéa précédent;
- c) Navires de tout tonnage ne sortant pas habituellement des ports et des rades.

Article L. 411-9. — La navigation de pêche comprend la pêche côtière, la pêche au large et la grande pêche.

Elle a pour objet la capture ou l'élevage des poissons, animaux marins, crustacés, coquillages ou autres espèces vivantes utiles à l'homme.

Article L. 411-10. — Est réputée « pêche côtière » la navigation de pêche pratiquée le long des côtes lorsqu'elle ne répond pas à la définition de pêche au large.

Est réputée « pêche au large » la navigation de pêche pratiquée par des navires d'une jauge brute supérieure à vingt-cinq unités de jauge s'éloignant habituellement du port pour une durée supérieure à soixante-douze heures dans les limites suivantes :

— Au nord : le 72° de latitude nord;

— Au sud : l'équateur;

— A l'ouest : le 28° de longitude ouest (Greenwich);

— A l'est : le 26° de longitude est (Greenwich).

Est réputée « grande pêche » la navigation de pêche pratiquée au-delà des limites fixées à l'alinéa 2 ci-dessus.

Article L. 411-11. — Les navigations spéciales sont celles qui ne relèvent ni de l'article L. 411-5, ni de l'article L. 411-9.

Chapitre II

Les titres de navigation

Article L. 412-1. — Tout bâtiment exerçant une navigation maritime doit obligatoirement posséder un titre de navigation.

Article L. 412-2. — Le rôle d'équipage est le titre de navigation délivré aux navires dont l'équipage est composé de marins professionnels salariés.

Article L. 412-3. — Le permis de circulation est le titre de navigation délivré aux navires de commerce dont le personnel n'est pas composé de marins professionnels.

Article L. 412-4. — L'acte de naturalisation tient lieu de titre de navigation pour les navires de plaisance sans équipage salarié.

Article L. 412-5. — Des ordonnances souveraines, prises après avis du Conseil de la mer, déterminent les conditions de délivrance et de renouvellement des titres de navigation prévus aux articles L. 412-2 et L. 412-3.

Article L. 412-6. — Sans préjudice des sanctions pénales susceptibles d'être encourues par les contrevenants, le rôle d'équipage sera refusé ou retiré à tout navire dont le capitaine ou les officiers ne réuniraient pas ou ne réuniraient plus les conditions exigées pour l'exercice de leurs fonctions.

Article L. 412-7. — Les énonciations du rôle d'équipage font foi en justice jusqu'à inscription de faux.

Article L. 412-8. — Aucun navire ne peut prendre la mer sans être muni de ses titres de navigation. Ceux-ci doivent être produits sur toute réquisition de l'autorité compétente, soit en mer, soit au port. En cas de désarmement du navire pendant la période de validité des titres de navigation, ainsi que dans tous les autres cas prévus par ordonnances souveraines, ces documents doivent être déposés auprès de l'autorité compétente.

Chapitre III

L'identification du navire

Article L. 413-1. — Sont considérés comme navires tous bâtiments de mer, quels qu'ils soient, y compris les engins flottants, qui effectuent une navigation de surface ou sous-marine, ou qui stationnent en mer, à l'exclusion des embarcations et engins flottants visés à l'article L. 311-3.

Article L. 413-2. — Tout navire doit être immatriculé auprès de la Direction des affaires maritimes.

Article L. 413-3. — Les conditions de cette immatriculation sont fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 413-4. — Tout navire ou embarcation exerçant une navigation maritime doit porter à la poupe le nom du navire et celui du port de Monaco.

En outre, tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à vingt-cinq unités de jauge doit porter son nom à l'avant sur chaque bord.

Les formes de ces inscriptions sont fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 413-5. — Tout navire doit arborer les autres marques de signalement extérieur déterminées par ordonnance souveraine.

TITRE II

LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION MARITIME

Chapitre I

Dispositions générales

Article L. 421-1. — Le présent titre est applicable aux navires monégasques qui ressortissent au titre I du livre III.

Il est également applicable :

- 1) Aux navires monégasques non mentionnés à l'alinéa précédent;
- 2) Dans des conditions déterminées par ordonnance souveraine aux navires étrangers touchant un port de la Principauté.

Article L. 421-2. — Les règles destinées à assurer la sécurité du navire, de l'équipage et des personnes embarquées comprennent :

- 1) Les règles pour prévenir les abordages;
- 2) Les règles fixant les limites autorisées pour l'immersion des navires effectuant des voyages internationaux telles que codifiées par la Convention de Londres du 5 avril 1966 sur les lignes de charge;
- 3) Les règles qui ont pour but de sauvegarder la vie humaine en mer et d'assurer l'habitabilité des navires;
- 4) Les règles visant à la prévention de la pollution sans préjudice des dispositions du titre II du livre II du code;
- 5) Les règles fixant les conditions d'aptitude au commandement et à la conduite des navires.

Ces règles sont fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 421-3. — Les titres de sécurité et les certificats de prévention de la pollution ne peuvent être délivrés par le Ministre d'Etat que sur l'avis conforme de la commission visée au titre II du livre I.

Au cas où le navire ne pourrait prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage et les personnes embarquées ou le milieu marin et ses intérêts connexes tels que définis par la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, le Directeur des affaires maritimes peut interdire ou ajourner son départ jusqu'à ce qu'il ait été remédié aux irrégularités contrôlées après visite.

Les titres de sécurité et les certificats de prévention de la pollution sont retirés par l'autorité qui les a délivrés, avant l'expiration de leur durée de validité, si le navire cesse de satisfaire aux conditions fixées pour leur délivrance. Ils sont restitués lorsque ces conditions sont à nouveau remplies.

Article L. 421-4. — Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du code de procédure pénale, ont libre accès à bord de tout navire pour procéder aux visites prévues par les articles L. 120-1 et L. 421-3 ou y participer :

- Les agents de la Direction des affaires maritimes;
- Le Directeur de la sûreté publique, chef de la police maritime;
- Le médecin délégué par le Directeur de l'action sanitaire et sociale;
- L'inspecteur du travail;
- Les agents de l'administration des télécommunications chargés du contrôle des installations radioélectriques;
- Les membres de la Commission des visites.

Chapitre II

Dispositions pénales

Article L. 422-1. — Sans préjudice des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les infractions aux ordonnances souveraines rendues pour l'application des traités ou accords internationaux, à la présente loi et aux ordonnances souveraines prises pour son application sont constatées par le Directeur des affaires maritimes, par le Directeur de la Sûreté publique, chef de la police maritime, chacun en ce qui le concerne, ou par ceux de leurs agents habilités régulièrement commissionnés et assermentés à cet effet.

Article L. 422-2. — Les procès-verbaux dressés en application de l'article L. 422-1 font foi jusqu'à preuve du contraire.

Ils sont transmis immédiatement au procureur général.

Les infractions sont jugées par les juridictions répressives de la Principauté.

Article L. 422-3. — Est puni de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal tout constructeur, armateur, propriétaire ou capitaine qui enfreint les dispositions de l'article L. 421-2 et des ordonnances souveraines prises pour son application.

Les mêmes peines sont applicables aux responsables des opérations de chargement, de déchargement, d'emballage et de manutention qui ne respectent pas les obligations réglementaires sur le transport des grains, des marchandises dangereuses et des substances nuisibles.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un navire défini au chiffre 1 de l'alinéa 2 de l'article L. 421-1, l'amende est celle prévue à l'article 26, 1) du code pénal.

Article L. 422-4. — Est puni d'un emprisonnement de un mois à un an et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement, tout armateur, tout capitaine ou tout propriétaire de navire qui fait naviguer ou tente de faire naviguer un navire sans titre de sécurité ou sans certificat de prévention de la pollution en cours de validité.

Toutefois, s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre de l'armateur ou du propriétaire, la peine qu'il encourt est de un mois à trois mois d'emprisonnement et l'amende est celle prévue à l'article 26, 2) du code pénal.

Article L. 422-5. — Est punie d'un emprisonnement de un mois à un an et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui fabrique en vue de la vente ou qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité ou de prévention de la pollution qui ne remplissent pas les conditions réglementaires d'agrément.

Article L. 422-6. — Les peines d'emprisonnement et d'amendes prévues aux articles précédents peuvent être portées au double en cas de récidive.

LIVRE V

De l'exploitation des navires

TITRE I

L'ARMEMENT

Chapitre I

L'armateur

Article L. 511-1. — L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire.

Article L. 511-2. — L'armateur peut être une personne physique, une copropriété de navire ou une personne morale constituée conformément au droit commun.

Article L. 511-3. — Le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en être l'armateur.

En cas d'affrètement, l'affréteur devient l'armateur du navire, si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié au registre prévu par l'article L. 311-4.

Article L. 511-4. — L'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les termes du droit commun. Il est notamment personnellement responsable des obligations dérivant des actes accomplis et des contrats conclus par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions légales ainsi que des faits et fautes du capitaine, de l'équipage et de toute autre personne au service du navire, agissant dans le cadre de leurs fonctions respectives.

L'armateur bénéficie de la limitation de responsabilité prévue par l'article L. 312-1 sous réserve des dispositions de l'article L. 623-47.

Cette limitation de responsabilité n'est cependant pas opposable aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contributions aux avaries communes.

Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine ou un membre de l'équipage dont les engagements, faits ou fautes sont de nature à entraîner la responsabilité de l'armateur, celui-ci est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article L. 312-1.

Chapitre II

Les auxiliaires de l'armement

SECTION I

Les courtiers maritimes

Article L. 512-1. — Les courtiers maritimes sont nommés et peuvent être destitués par ordonnance souveraine sur la proposition du Ministre d'Etat.

Leur nombre n'est pas limité.

Article L. 512-2. — Les courtiers maritimes sont agents accrédités, dans des conditions fixées par ordonnance souveraine, auprès des diverses administrations; ils sont habilités à effectuer, tant à l'entrée qu'à la sortie, les opérations de conduite des navires devant l'autorité compétente, direction du port, tribunal de première instance, douane, service sanitaire.

Ils font le courtage des affrètements.

Ils ont le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats et tous documents ou pièces dont la traduction serait nécessaire.

Hors le cas de vente sur saisie et sous réserve des dispositions de l'article L. 315-19, alinéa 2, ils procèdent à la vente publique aux enchères des navires. Ils ne peuvent se rendre acquéreurs, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'un tiers, des navires ou de leurs accessoires dont la vente ou l'estimation leur a été confiée.

Article L. 512-3. — Les courtiers maritimes sont autorisés à se livrer à des activités commerciales. Ils peuvent notamment être armateurs ou consignataires.

Article L. 512-4. — Les courtiers maritimes tiennent un répertoire sur lequel ils inscrivent jour par jour sans blanc ni rature et par ordre de numéros tous les actes, formalités ou opérations quelconques pour l'accomplissement desquels ils sont autorisés à percevoir une rétribution.

Article L. 512-5. — Peuvent donner lieu à rétribution, au profit des courtiers maritimes, les services suivants :

1) La conduite du navire, qui comprend l'accomplissement des obligations et formalités à remplir auprès du tribunal de première instance, de la douane et des autres administrations publiques;

2) L'affrètement ou le fret procuré;

3) La vente des navires;

4) La traduction des documents rédigés en langues étrangères.

Le montant des commissions d'intervention est fixé d'un commun accord entre les courtiers maritimes et les armements concernés.

SECTION II

Les consignataires de navires

Article L. 512-6. — Le consignataire du navire agit comme mandataire salarié de l'armateur; à ce titre, il accomplit pour les besoins et pour le compte du navire et de l'expédition les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même.

Aux lieu et place du capitaine, il procède au départ, à la réception et à l'arrivée, à la livraison des marchandises, ainsi qu'aux autres opérations normalement liées au séjour du navire dans le port.

Il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

Article L. 512-7. — Le consignataire du navire peut recevoir de l'armateur ou du capitaine toutes autres missions.

Article L. 512-8. — Les créances qu'engendrent à la charge de l'armateur les actes du consignataire lorsque celui-ci, conformément à l'article L. 512-6, alinéa 3 ci-dessus, pourvoit aux besoins normaux du navire aux lieu et place du capitaine sont assorties du privilège de l'article L. 314-1, 6).

Article L. 512-9. — Tous actes judiciaires ou extrajudiciaires que le capitaine est habilité à recevoir peuvent être notifiés au consignataire du navire.

Article L. 512-10. — Toutes actions contre l'armateur consécutives aux opérations définies à l'article L. 512-6 ci-dessus peuvent, nonobstant toute clause contraire, être portées devant le tribunal du domicile du consignataire qui a accompli ces opérations.

Article L. 512-11. — Pour les pertes et avaries subies par les marchandises qu'il garde ou manutentionne, le consignataire du navire n'est responsable que dans les conditions et limites définies par les articles L. 523-3 à L. 523-6, ci-dessous.

Pour les autres opérations accomplies par lui par application de l'article L. 512-6, alinéa premier ci-dessus, le consignataire du navire est responsable dans les termes du droit commun.

SECTION III

Les consignataires de la cargaison

Article L. 512-12. — Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire salarié des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paie le fret quand il est dû.

Article L. 512-13. — Le consignataire de la cargaison doit prendre contre le transporteur ou son représentant les réserves que commandent l'état et la quantité de la marchandise dans les conditions et délais prévus par la loi applicable.

Faute de ces réserves, il est réputé avoir reçu la marchandise dans l'état et la quantité décrits au connaissement; toutefois, cette présomption souffre la preuve contraire dans les rapports du consignataire et du transporteur.

Article L. 512-14. — Pour les avaries ou pertes subies par la marchandise, le consignataire de la cargaison n'est responsable que dans les conditions et limites définies par les articles L. 523-3 à L. 523-6 ci-dessous.

SECTION IV

Dispositions communes

Article L. 512-15. — Toutes actions contre le consignataire sont prescrites par un an courant à compter du jour de la conclusion ou de l'exécution de l'opération litigieuse.

Article L. 512-16. — En matière internationale, les actes et contrats des consignataires sont régis par la loi du port où ces professionnels opèrent

Article L. 512-17. — Les qualités du consignataire du navire ou de la cargaison ou d'entrepreneur de manutention peuvent se cumuler.

Dans ce cas, les règles applicables sont celles de la fonction exercée au moment de la surveillance du fait générateur de droits.

Chapitre III

Les opérations de remorquage

Article L. 513-1. — Il y a convention de remorquage lorsqu'un ou plusieurs remorqueurs fournissent à un navire la puissance lui permettant de se déplacer ou de manœuvrer sans que ce service ait un caractère d'assistance ou de sauvetage.

La convention de remorquage se prouve par tous moyens, notamment par l'acceptation par le capitaine du navire remorqué des services offerts par le navire remorqueur.

Le prix du remorquage est fixé par les règlements ou les usages du port du navire remorqueur ou, à défaut, par la convention des parties.

Article L. 513-2. — Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué.

Les dommages de tous ordres causés au cours des opérations de remorquage soit par le navire remorqué, soit par le remorqueur, sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

Les parties peuvent, par convention, expresse et écrite, confier au capitaine du navire remorqueur la direction des opérations; les dommages sont alors à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute lourde du navire remorqué.

Article L. 513-3. — Les opérations de remorquage en dehors des limites des eaux intérieures monégasques s'effectuent sous la direction du capitaine du remorqueur.

Les dommages de tous ordres causés au cours des opérations de remorquage, soit par le navire remorqué, soit par le remorqueur, sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au capitaine du navire remorqué la direction des opérations; les dommages sont alors à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute lourde du remorqueur.

Article L. 513-4. — Est un contrat de transport le contrat par lequel un entrepreneur de remorquage se charge de conduire par voie maritime un engin flottant, un dock, une citerne ou tout autre corps dépourvu de moyens de propulsion.

Le personnel embarqué sur l'engin remorqué devient le préposé de l'entrepreneur de remorquage pendant la durée du transport, quelles que soient les conditions de son embauche et de sa rémunération.

Entre les parties et sauf convention contraire, les obligations de l'entrepreneur de remorquage sont celles fixées par le droit commun du transport. Les règles de l'affrètement ne sont pas applicables à ce contrat.

Vis à vis des tiers, le remorqueur et l'engin remorqué constituent un ensemble dont la responsabilité incombe entièrement à l'entrepreneur de remorquage, sauf la clause étrangère.

Article L. 513-5. — Les actions nées des opérations de remorquage sont prescrites deux ans après l'achèvement de ces opérations.

TITRE II

L'AFFRÈTEMENT ET LES TRANSPORTS MARITIMES

Chapitre I

L'affrètement du navire

SECTION I

Règles générales

Article L. 521-1. — Par le contrat d'affrètement ou de charte-partie, un armateur appelé fréteur, s'engage, moyennant un fret, à mettre, en tout ou en partie, un navire à la disposition de l'affréteur.

Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut, par les dispositions du présent titre.

Le changement de propriétaire ou de fréteur du navire au cours de l'affrètement ne produit pas d'effet sur l'exécution de la charte-partie. Le fréteur qui a conclu un contrat d'affrètement demeure cependant responsable vis-à-vis du nouveau propriétaire ou fréteur du navire de toutes les obligations résultant du contrat d'affrètement.

Article L. 521-2. — En matière internationale, il est fait application au contrat d'affrètement, sauf convention contraire des parties, de la loi du pavillon du navire.

Article L. 521-3. — L'affrètement est prouvé par écrit. La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent pas aux navires de moins de dix unités de jauge brute.

La charte-partie énonce :

- 1) Les noms, prénoms, qualité, lieu de résidence des parties;
- 2) Les éléments d'individualisation du navire;

- 3) Les obligations réciproques des parties;
- 4) La portée de l'affrètement, total ou partiel, et dans ce dernier cas l'indication des cales ou autres espaces mis à la disposition de l'affréteur;
- 5) Selon le cas, l'acceptation ou le refus par le fréteur de charger ou faire charger des substances nocives ou dangereuses ou des marchandises contenant de telles substances;
- 6) Le taux du fret.

Article L. 521-4. — Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret.

Le destinataire ou réceptionnaire de la marchandise qui en demande livraison devient de plein droit débiteur du fret éventuellement dû.

Article L. 521-5. — Si le fréteur n'est point payé lors du déchargement des marchandises, il ne peut les retenir à bord du navire, mais il peut les consigner en mains tierces et les faire vendre, sauf à l'affréteur à fournir caution.

La consignation est autorisée par ordonnance sur requête et la vente par ordonnance de référé.

Article L. 521-6. — La prescription des actions nées du contrat d'affrètement est d'un an. Elle produit ses effets et peut être suspendue ou interrompue conformément au droit commun.

Le délai de prescription court selon ce qui est dit aux articles L. 521-14, L. 521-23, L. 521-38 et L. 521-42.

SECTION II

Affrètement coque nue

Article L. 521-7. — Par contrat d'affrètement coque nue, le fréteur s'oblige, moyennant le paiement d'un loyer, à mettre, pour un temps défini, à la disposition d'un affréteur, un navire déterminé sans armement ni équipement ou avec un armement et un équipement incomplets.

Outre les mentions prévues à l'article L. 521-3, le contrat d'affrètement coque nue doit indiquer :

- 1) Le temps pendant lequel le navire est mis à la disposition de l'affréteur;
- 2) Les équipements ou armements laissés par le fréteur en cas d'armement incomplet.

Article L. 521-8. — Le fréteur s'oblige à présenter, à la date et au lieu convenus, le navire désigné en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné.

Article L. 521-9. — Le fréteur a la charge des réparations et des remplacements dus au vice propre du navire.

Si, par suite d'un vice propre, le navire se trouve immobilisé, aucun loyer n'est dû pendant la durée de l'immobilisation si celle-ci dépasse vingt-quatre heures.

Article L. 521-10. — L'affréteur peut utiliser le navire à toutes fins conformes à sa destination normale.

Il a l'usage du matériel et des équipements du bord, à charge d'en restituer, en fin de contrat, la même quantité de la même qualité sauf usure normale.

Article L. 521-11. — Sont à la charge de l'affréteur l'entretien du navire et les réparations et remplacements autres que ceux qui sont visés à l'article L. 521-9 ci-dessus.

L'affréteur recrute l'équipage, paie ses salaires, sa nourriture et les dépenses annexes. Il supporte tous les frais d'exploitation. Il assure le navire.

Il garantit le fréteur contre tous recours qui sont la conséquence de l'exploitation du navire.

L'affréteur a la gestion nautique et commerciale du navire. Il est responsable des obligations nées du capitaine pour le service du navire.

Article L. 521-12. — L'affrèteur doit restituer le navire en fin de contrat dans l'état où il l'a reçu, sauf l'usure normale du navire et des agrès et apparaux.

Article L. 521-13. — En cas de retard dans la restitution du navire et sauf preuve par le fréteur d'un préjudice plus élevé, l'affrèteur doit une indemnité égale pendant les quinze premiers jours au prix du loyer et, postérieurement, au double de ce prix.

Article L. 521-14. — Le délai de prescription des actions nées du contrat d'affrètement court depuis l'expiration de la durée du contrat ou l'interruption définitive de son exécution.

SECTION III

Affrètement à temps

Article L. 521-15. — Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'oblige à mettre, pour un temps défini, un navire armé à la disposition de l'affrèteur.

Article L. 521-16. — Outre les mentions prévues à l'article L. 521-3, le contrat d'affrètement à temps énonce obligatoirement :

- 1) La durée du contrat;
- 2) Les limites géographiques dans lesquelles l'affrètement peut utiliser le navire;
- 3) Les opérations prévues.

Article L. 521-17. — Le fréteur s'oblige à présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant la durée du contrat le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et convenablement équipé pour accomplir les opérations prévues à la charte-partie.

Article L. 521-18. — Le fréteur conserve la gestion nautique du navire.

Il est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de fréteur. Il n'est cependant pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

Article L. 521-19. — La gestion commerciale du navire appartient à l'affrèteur.

Tous les frais inhérents à l'exploitation commerciale du navire sont à sa charge.

L'affrèteur est responsable des dommages subis par le navire du fait de son exploitation commerciale.

Article L. 521-20. — Pour tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire, le capitaine doit, dans les limites tracées par la charte-partie, se conformer aux instructions qu'il reçoit de l'affrèteur.

Article L. 521-21. — Le fret court du jour où le navire est mis à la disposition de l'affrèteur dans les conditions du contrat.

Il est payable par mensualité et d'avance.

Il n'est pas acquis à tout événement.

L'affrèteur peut résilier le contrat en cas de retard dans la mise à disposition du navire et demander des dommages et intérêts pour le préjudice subi, sauf au fréteur à établir la cause étrangère ou que le retard est sans conséquence pour l'affrèteur. Si le fréteur informe l'affrèteur que le navire sera délivré en retard, l'affrèteur peut déclarer son intention de résilier ou de maintenir le contrat.

Article L. 521-22. — Le fret n'est pas dû pour les périodes durant lesquelles le navire est commercialement inutilisable si l'immobilisation du navire dépasse vingt-quatre heures.

Lorsque le navire objet de l'affrètement est perdu, détruit ou est devenu irréparable, le fret est dû jusqu'au moment où le navire a été effectivement à la disposition de l'affrèteur.

Article L. 521-23. — Le délai de prescription des actions nées du contrat d'affrètement court depuis l'expiration de la durée du contrat ou l'interruption de son exécution.

SECTION IV

Affrètement au voyage

Article L. 521-24. — Pour le contrat d'affrètement au voyage, le frèteur met, en tout ou partie, un navire à la disposition de l'affrèteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages déterminés.

Article L. 521-25. — Outre les mentions prévues à l'article L. 521-3, le contrat d'affrètement au voyage énonce obligatoirement :

- 1) La nature et l'importance de la cargaison;
- 2) Les lieux de chargement et de déchargement;
- 3) Les temps prévus pour le chargement et le déchargement;
- 4) Les opérations prévues.

Article L. 521-26. — Le frèteur s'oblige :

- 1) A présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant le voyage le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues au contrat;
- 2) A faire toutes les diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus à la charte-partie.

Article L. 521-27. — Le frèteur conserve la gestion nautique et la gestion commerciale du navire.

Il est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues à la charte-partie.

Il se libère de cette responsabilité en établissant soit qu'il a satisfait à ses obligations de frèteur, soit que les dommages ne proviennent pas d'un manquement à ces obligations, soit que le dommage est dû à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

Article L. 521-28. — L'affrèteur doit mettre à bord la quantité de marchandises prévue par le contrat. A défaut, il devra néanmoins le fret prévu pour cette quantité ainsi que les frais qui ont pu en résulter pour le navire, mais, réciproquement, il doit lui être déduit les dépenses épargnées au navire, ainsi que les trois-quarts du fret des marchandises qui auront été éventuellement prises en remplacement.

Sous réserve des dispositions de l'article L. 521-3, alinéa 3, 5), l'affrèteur qui a embarqué des marchandises dangereuses, nuisibles ou prohibées est responsable à l'égard du frèteur, de la cargaison et de tous les tiers qui y sont intéressés des dommages qu'elles ont pu causer. L'acceptation de telles marchandises par le capitaine ne fait disparaître cette responsabilité qu'à l'égard du frèteur.

Article L. 521-29. — L'affrèteur doit charger et décharger la marchandise dans les délais qui lui sont alloués par la charte-partie.

Si celle-ci établit distinctement un délai pour le chargement et un délai pour le déchargement, ces délais ne sont pas réversibles et doivent, dès lors, être décomptés distinctement.

Article L. 521-30. — Le point de départ et la computation des jours de chargement et de déchargement appelés *surestaries* sont réglés par la convention des parties, à défaut suivant l'usage du port où ont lieu les opérations, à défaut encore suivant les usages maritimes.

Article L. 521-31. — Le dépassement des délais impartis rend de plein droit l'affrèteur débiteur de *surestaries* qui sont considérées comme un supplément de fret.

Le montant des *surestaries* est réglé par la convention des parties ou, à défaut, suivant l'usage du port où ont lieu les opérations.

Article L. 521-32. — Le contrat est résolu sans dommages-intérêts de part ni d'autre si, avant le départ du navire, survient une interdiction de commercer avec le pays pour lequel il est destiné ou tout autre événement de force majeure qui rende impossible l'exécution du voyage.

Article L. 521-33. — L'affrètement peut résilier le contrat avant tout commencement de chargement. Il doit, en pareil cas, une indemnité correspondant au préjudice subi par le fréteur et au plus égale au montant du fret.

Article L. 521-34. — S'il existe un cas de force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, la convention subsiste et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard.

Elle subsiste également et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret si la force majeure survient pendant le voyage et suspend ce dernier pour un temps.

L'affrètement peut, en ce cas, décharger la marchandise à ses frais; il doit alors le fret entier.

Article L. 521-35. — En cas d'empêchement durable d'entrée dans le port, le capitaine doit obéir aux ordres donnés d'un commun accord par le fréteur ou l'affrètement ou, à défaut, se rendre dans un port voisin où il pourra décharger.

Article L. 521-36. — En cas d'arrêt définitif du navire en cours de route, par l'effet d'un événement non imputable au fréteur, l'affrètement doit le fret de distance.

Article L. 521-37. — En cours de route et à condition que le navire soit l'objet d'un seul affrètement, l'affrètement peut faire décharger la marchandise : il doit alors payer le fret entier stipulé pour le voyage ainsi que les frais entraînés par l'opération.

Article L. 521-38. — Le délai de prescription des actions nées du contrat d'affrètement court depuis le déchargement complet de la marchandise ou l'événement qui a mis fin au voyage.

SECTION V

Sous-affrètement

Article L. 521-39. — L'affrètement peut sous-fréteur le navire ou l'utiliser à des contrats de transport.

L'affrètement coque nue ne peut sous-fréteur coque nue le navire qu'avec le consentement écrit du fréteur et dans les limites et conditions du contrat approuvé par ce dernier.

Article L. 521-40. — Le sous-affrètement ne libère pas l'affrètement qui demeure tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

Article L. 521-41. — Dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affrètement, le fréteur peut agir contre le sous-affrètement en paiement du fret encore dû par celui-ci.

Le sous-affrètement n'établit aucun autre rapport direct entre le fréteur et le sous-fréteur.

Article L. 521-42. — Le délai de prescription des actions nées d'un sous-affrètement court à compter :

— De l'expiration de la durée du contrat ou de l'interruption définitive de son exécution, si le contrat a été conclu à temps;

— Du déchargement complet de la marchandise ou de l'événement qui a mis fin au voyage, si le contrat a été conclu au voyage.

Chapitre II

Le transport de marchandises

SECTION I

Règles générales

Article L. 522-1. — Dans le présent chapitre :

— Le terme « transporteur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne avec laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

— Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre.

Article L. 522-2. — Le contrat est résolu si, par cas de force majeure, le départ du navire qui devait exécuter le transport est empêché ou retardé d'une manière telle que le transport ne puisse plus se faire utilement pour le chargeur ou sans risque d'engager sa responsabilité pour le transporteur.

En ce cas, la résolution a lieu sans dommages-intérêts de part ni d'autre.

Article L. 522-3. — Si le même effet est produit par la faute du transporteur, le contrat peut être résolu à la demande du chargeur.

Celui-ci a droit à des dommages-intérêts d'après le préjudice qu'il subit. Le montant ne peut en excéder le chiffre fixé en application de l'article L. 522-35.

Article L. 522-4. — Les dispositions du présent chapitre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

Article L. 522-5. — Le présent chapitre est applicable aux transports effectués au départ ou à destination de Monaco, sauf s'ils sont soumis à une convention internationale à laquelle Monaco est partie.

Article L. 522-6. — Les dispositions du présent titre s'appliquent :

- 1) Entre tous les intéressés au transport en l'absence d'un contrat d'affrètement;
- 2) Dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'un contrat d'affrètement.

SECTION II

Le connaissement

Article L. 522-7. — Le transporteur ou son représentant doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement après réception des marchandises.

Le connaissement constate la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ou son mandataire, ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de l'original dûment accompli de ce document.

Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à une personne dénommée, ou à ordre ou au porteur.

Le connaissement nominatif n'est pas négociable. Le transporteur ou son mandataire ne peut remettre la marchandise qu'à la personne dénommée munie du connaissement original.

Le connaissement à ordre est négociable par endossement. Le transporteur ou son mandataire ne peut délivrer la marchandise qu'au porteur du connaissement endossé, même en blanc.

Le connaissement au porteur est négociable par simple remise. Le transporteur ou son mandataire doit délivrer la marchandise à toute personne qui se présente à lui en possession de ce connaissement.

Article L. 522-8. — Le connaissement doit mentionner :

- La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à son identification, le cas échéant une déclaration expresse du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou pièces, ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;
- Le nom et l'établissement principal du transporteur;
- Le nom, la signature du chargeur ou celle de son représentant;
- Le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;
- Le port de chargement prévu et la date de prise en charge des marchandises au port;
- Le port de déchargement;
- Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement;
- Le lieu d'émission du connaissement;
- La signature du transporteur ou de son représentant;
- Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;
- La mention qu'il est soumis aux dispositions du présent chapitre qui frappe de nullité toute disposition y dérogeant au préjudice du chargeur et du destinataire;
- L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;
- La date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord entre les parties.

La mention « embarqué » apposée sur le connaissement fait foi du chargement de la marchandise à bord du navire.

Le connaissement vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y ont été décrites. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

Article L. 522-9. — Chaque connaissement est établi en deux originaux au moins, un pour le chargeur et l'autre pour le transporteur. Les originaux sont signés par le transporteur ou son représentant et par le chargeur au plus tard dans les vingt-quatre heures après le chargement.

Les originaux sont datés. Le nombre des originaux émis est mentionné sur chaque exemplaire.

Article L. 522-10. — Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrites sur ses déclarations au connaissement.

Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur.

Celui-ci ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur.

Article L. 522-11. — Si le connaissement contient des indications particulières concernant la nature, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom sait, ou a des raisons de soupçonner, qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge, ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrô-

ler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissance une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

Article L. 522-12. — Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par celui-ci, ou par son représentant, d'un connaissance sans réserve quant aux indications fournies par le chargeur, ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard des tiers.

Si la réserve volontaire omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissance, il ne peut se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficie pas de la limitation de responsabilité prévue à l'article L. 522-35 ci-dessous. Il ne peut non plus invoquer la lettre de garantie contre le chargeur, s'il a agi dans l'intention de léser un tiers.

SECTION III

L'exécution du contrat

Article L. 522-13. — Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises aux temps et lieu fixés par la convention des parties ou l'usage du port de chargement.

Le chargeur qui ne présente pas sa marchandise en temps et lieu paie une indemnité correspondant au préjudice subi par le transporteur, et au plus égale au montant du fret convenu.

Article L. 522-14. — Le chargeur doit apposer sur la marchandise des marques suffisantes pour leur identification, et de manière que ces marques restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage.

Il doit apposer, s'il y a lieu, sur les marchandises les marques spéciales prévues par la réglementation sur les marchandises dangereuses.

Article L. 522-15. — Le chargeur doit déclarer, le cas échéant, le caractère dangereux des marchandises par lui présentées, et si besoin indiquer les précautions à prendre.

Les marchandises de matière inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur ou son représentant n'eût pas consenti s'il avait connu leur nature, peuvent, à tout moment et en tous lieux, être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le capitaine, et ce sans indemnité; le chargeur est en outre responsable de tous les dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement.

Lorsque le transporteur, connaissant la nature de ces marchandises, a consenti à leur embarquement, le capitaine ne peut les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives que dans le cas où elles mettent en danger le navire ou la cargaison; aucune indemnité n'est due, sinon à titre d'avaries communes s'il y a lieu.

Article L. 522-16. — Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.

Article L. 522-17. — Le montant du prix du transport, ou fret, est établi par la convention des parties. Il est dû par le chargeur.

En cas de fret payable à destination, le réceptionnaire en est également débiteur s'il accepte la livraison de la marchandises.

Article L. 522-18. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par fortune de mer ou par suite de la négligence du transporteur à satisfaire aux obligations prévues par les articles L. 522-20 et L. 522-21.

Le transporteur est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à charge de contribution.

Article L. 522-19. — Le transporteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret, pendant la quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

Ce privilège subsiste en cas de liquidation des biens ou d'admission au règlement judiciaire du chargeur ou du réclamateur survenue pendant cette quinzaine.

Article L. 522-20. — Nonobstant toute stipulation contraire, le transporteur est tenu, avant et au début du voyage :

- a) De mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter;
- b) De convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
- c) D'approprier et mettre en bon état tout ou partie du navire où les marchandises doivent être déchargées.

Article L. 522-21. — Nonobstant toute stipulation contraire, le transporteur est tenu de procéder, de façon appropriée et soigneuse, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement de la marchandise.

Article L. 522-22. — Sauf en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport, le transporteur commet une faute si, en absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, il arrime la marchandise sur le pont du navire.

Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises sont transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fait mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer.

Article L. 522-23. — Un transport de marchandises effectué en pontée, contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale, est considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article L. 522-39.

Article L. 522-24. — Le transporteur est tenu d'effectuer le transport en droiture. Il doit s'abstenir de tout déroutement non justifié.

Article L. 522-25. — En cas d'interruption du voyage, ou au cas où le voyage s'achève dans un port autre que le port de destination prévu au contrat, le transporteur ou son représentant doit, à peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination prévu.

Cette obligation pèse sur le transporteur, quelle que soit la cause de l'interruption ou du déroutement du navire.

Article L. 522-26. — En cas de transbordement sur un autre navire en application de l'article L. 522-25 ci-dessus, les frais de transbordement et le fret dû pour achever le déplacement de la marchandise sont à la charge de celle-ci, sauf au cas où l'interruption est due à un événement dont le transporteur est responsable, aux termes des dispositions de l'article L. 522-31.

Dans tous les cas, le transporteur conserve le fret prévu pour le voyage entier.

Article L. 522-27. — Le transporteur ou son représentant doit livrer la marchandise à son destinataire ou au représentant de celui-ci.

Le destinataire est celui dont le nom est indiqué dans le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur; c'est le dernier endossataire dans le connaissement à ordre.

Article L. 522-28. — La remise d'un original du connaissement établit la livraison, sauf preuve contraire.

L'un des connaissements une fois accompli, les autres originaux sont sans valeur.

Article L. 522-29. — Le transporteur ou son représentant ne peut retenir les marchandises dans le navire faute de paiement du fret.

Article L. 522-30. — A défaut de réclamation des marchandises, ou au cas de contestation relative à la livraison ou au paiement du fret, le transporteur ou son représentant peut, par autorité de justice :

- a) Faire vendre tout ou partie pour le paiement du fret, sauf au destinataire à fournir caution;
- b) Faire ordonner le dépôt du surplus.

S'il y a insuffisance, le transporteur conserve son recours en paiement du fret contre le chargeur.

SECTION IV

La responsabilité du transporteur

Article L. 522-31. — Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

Article L. 522-32. — Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il est raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances.

Article L. 522-33. — Le transporteur n'est pas responsable pour perte, dommage aux marchandises ou retards provenant :

- a) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;
- b) Des faits de guerre, émeutes, troubles civils, pirateries, arrêt ou contrainte de l'autorité publique ou restriction de quarantaine;
- c) De grèves, lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;
- d) De toute autre cause extérieure ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute de ses agents ou préposés;
- e) Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises;
- f) Du vice propre ou nature spéciale de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure de la tolérance d'usage au port de destination;
- g) Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur;
- h) D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin;
- i) D'un incendie;
- j) De l'innavigabilité ou du vice caché du navire, à condition que le transporteur établisse qu'il a fait toute diligence pour mettre le navire en état de navigabilité ou que le vice a échappé à son examen vigilant.

Article L. 522-34. — Le chargeur ou son ayant droit peut néanmoins, dans les cas énumérés ci-dessus, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés autre que la faute prévue à la lettre « g » de l'article précédent.

Article L. 522-35. — La responsabilité du transporteur ne peut dépasser, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, une somme qui est déterminée par colis ou unité, ou par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées et dont le montant est fixé par ordonnance souveraine, la limite la plus élevée étant applicable.

Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper les marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans ce conteneur, cette palette ou cet engin est considéré comme colis ou unité au sens de l'alinéa premier. Dans les autres cas, ce conteneur, cette palette ou cet engin est considéré comme un colis ou unité au sens de l'alinéa premier.

Article L. 522-36. — La limite établie ci-dessus n'est pas appliquée lorsque la nature et la valeur des marchandises ont été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration a été insérée au connaissement. Pareille déclaration fait foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.

Article L. 522-37. — Les dispositions des articles L. 522-35 et L. 522-36 ci-dessus ne privent pas le transporteur du droit de demander à bénéficier de la limitation de responsabilité de l'armateur prévue à l'article L. 321-1.

Article L. 522-38. — La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison est limitée à une somme n'excédant pas le montant du fret total payable en vertu du contrat de transport des marchandises par mer.

Article L. 522-39. — Le transporteur ne peut bénéficier de la limitation de responsabilité établie par les articles L. 522-35 et L. 522-38 s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission de sa part qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Il en est de même dans les cas visés aux articles L. 522-10, L. 522-15 et L. 522-23.

Article L. 522-40. — Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

- a) De soustraire le transporteur à la responsabilité définie à l'article L. 522-31; ou
- b) De renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de la présente loi; ou
- c) De limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application des articles L. 522-35 et L. 522-38; ou
- d) De céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

Article L. 522-41. — Par dérogation à l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées dans les transports d'animaux vivants et dans les transports de marchandises chargées sur le pont conformément à l'article L. 522-22 ci-dessus, sauf en ce qui concerne les conteneurs chargés à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

Article L. 522-42. — Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises.

SECTION V

Les actions en justice

Article L. 522-43. — Nonobstant toute clause contraire, les actions nées du contrat de transport de marchandises peuvent être portées devant la juridiction monégasque, si le chargement ou le déchargement ont été effectués à Monaco. Elles peuvent également être portées devant la juridiction monégasque si celle-ci est compétente selon les règles du droit commun, ou si elle a été choisie par les parties.

Article L. 522-44. — En cas de perte ou dommage survenu aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser ses réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, au plus tard au moment de la livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissance.

S'il s'agit de pertes ou de dommages non apparents, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours francs de la livraison.

Le transporteur a toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de la prise en charge.

Article L. 522-45. — Toutes actions contre le transporteur à raison de pertes, dommages ou retards, se prescrivent par un an.

Article L. 522-46. — Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire se prescrivent par un an.

Article L. 522-47. — Le délai de prescription des actions contre le transporteur ou le destinataire court à compter du jour où les marchandises sont remises ou offertes au destinataire ou, en cas de perte totale, du jour où elles devaient être livrées.

Article L. 522-48. — Les actions récursoires peuvent être intentées soit dans le délai d'un an fixé ci-dessus, soit, même après ce délai, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice et l'action contre le garanti, ou du jour où celui-ci a, à l'amiable, réglé la réclamation.

Chapitre III

Les entreprises de manutention

Article L. 523-1. — L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises, y compris les opérations de remise ou de reprise sous hangar et sur terre-plein qui en sont le préalable à la suite nécessaire.

Outre les opérations matérielles définies à l'alinéa précédent, l'entrepreneur de manutention effectue pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire :

- a) La réception et la reconnaissance à terre des marchandises à embarquer ainsi que leur garde jusqu'à l'embarquement;
- b) La réception et la reconnaissance à terre des marchandises débarquées ainsi que leur garde et leur délivrance.

Les services définis à l'alinéa 2 ci-dessus sont dus à moins qu'ils n'aient été expressément exclus.

Article L. 523-2. — Si le transporteur est chargé par l'ayant droit et pour son compte de faire exécuter par un entrepreneur de manutention tout ou partie des opérations visées à l'article L. 523-1 ci-dessus, il doit en aviser cet entrepreneur.

Article L. 523-3. — L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui a requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci qui seul dispose d'une action contre lui : cette action est exercée devant le tribunal compétent en vertu de l'article L. 523-7.

Article L. 523-4. — Quel que soit celui pour le compte de qui l'entrepreneur de manutention manipule, reçoit ou garde la marchandise, sa responsabilité est engagée dans les conditions et limites fixées ci-dessus :

- a) Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article L. 523-1, alinéa premier, il est responsable des dommages qui lui sont imputables;
- b) Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article L. 523-1, alinéa 2, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant.

Il répond des dommages subis par la marchandise sauf s'il établit qu'ils proviennent :

- 1) D'un incendie;
- 2) De faits constituant une cause étrangère non imputable à l'entrepreneur;
- 3) De grèves, lock-out ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;
- 4) D'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises;
- 5) Du vice propre de la marchandise.

Dans tous les cas, le demandeur peut néanmoins faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou partie, à une faute de l'entrepreneur de manutention ou de ses préposés.

Article L. 523-5. — La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser une somme fixée par ordonnance souveraine à moins d'une déclaration de valeur qui lui a été notifiée.

Article L. 523-6. — Est nulle à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

- a) De soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie à l'article L. 523-4 ci-dessus; ou
- b) De renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de l'article L. 523-4 ci-dessus; ou
- c) De limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle qui est prévue par l'article L. 523-5 ci-dessus; ou
- d) De céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

Article L. 523-7. — Nonobstant toute clause contraire, les actions nées des opérations de manutention peuvent être portées devant la juridiction monégasque si le chargement ou le déchargement ont été effectués à Monaco. Elles peuvent également être portées devant la juridiction monégasque si celle-ci est compétente selon les règles de droit commun ou si elle a été choisie par les parties.

Article L. 523-8. — Toutes actions contre l'entrepreneur de manutention se prescrivent par un an; ce délai court à compter du jour où les marchandises ont été remises ou offertes au destinataire ou, en cas de perte totale, du jour où elles devaient être livrées.

Article L. 523-9. — En matière internationale, les opérations visées au présent chapitre sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur de manutention.

Chapitre IV

Le transport de passagers

SECTION I

Règles générales

Article L. 524-1. — Le présent titre est sans application aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

Article L. 524-2. — Les dispositions du présent article s'appliquent à tout transport de passagers par mer, quel que soit le type de bâtiment utilisé.

Elles ne peuvent pas être écartées au détriment des passagers.

SECTION II

Le contrat de passage

Article L. 524-3. — Par le contrat de passage, le transporteur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Les obligations des parties sont constatées dans le billet de passage que le transporteur doit délivrer au passager.

Article L. 524-4. — Le billet de passage mentionne :

Les parties au contrat (transporteur et passager);

— Le voyage qui en est l'objet (nom du bâtiment, date et lieu d'embarquement, port de débarquement et, le cas échéant, escales prévues);

— La classe et le numéro de cabine;

— Sauf dans le cas de l'article L. 524-13, alinéa 2, le prix du passage;

— L'indication que le transport est soumis aux dispositions de la présente loi qui frappe de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du voyageur.

Article L. 524-5. — Sur les bâtiments de moins de dix unités de jauge brute et sur ceux qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

Article L. 524-6. — Sauf dans les transports visés à l'article L. 524-5 ci-dessus, le passager ne peut pas, à moins d'un accord du transporteur, céder à un tiers le bénéfice de son contrat.

Article L. 524-7. — Le passager est tenu de se présenter à l'embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage.

En cas de retard ou de renonciation au voyage, il reste débiteur du prix intégral du passage, sauf convention contraire.

En cas d'empêchement de force majeure ou de décès du passager, le contrat est résolu par l'avis qu'en donnent, avant l'embarquement, le passager ou ses ayants droit. Le quart du prix du passage est, en pareil cas, dû au transporteur : les mêmes dispositions s'appliquent, sur leur demande, aux membres de la famille du passager éméché ou décédé qui devaient voyager avec lui.

Le voyage une fois commencé, les événements qui surviennent en la personne du passager restent sans influence sur sa dette.

Article L. 524-8. — Si le départ n'a pas lieu pour une cause non imputable au transporteur, le contrat est résolu sans indemnité.

Faute pour le transporteur d'établir que l'événement ne lui est pas imputable, il doit une indemnité égale à la moitié du prix du passage.

Article L. 524-9. — A défaut pour le transporteur d'avoir fait diligence, toute modification substantielle dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues donne au passager le droit de demander la résolution ou la résiliation du contrat et, le cas échéant, des dommages-intérêts.

Article L. 524-10. — L'interruption prolongée du voyage pour une cause dont le transporteur n'établit pas qu'elle ne lui est pas imputable entraîne la résiliation, sans préjudice d'éventuels dommages-intérêts, à moins que le transporteur ne pourvoie au transport du passager à destination sur un navire de même qualité ou, en accord avec le passager, par tout autre moyen de transport.

Article L. 524-11. — Les passagers sont soumis à la discipline du bord.

Article L. 524-12. — Les actions nées du contrat de passage sont portées devant la juridiction compétente selon les règles du droit commun.

SECTION III

La responsabilité du transporteur

Article L. 524-13. — Les dispositions de la section III du présent titre ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.

Article L. 524-14. — Le transporteur, qu'il soit ou non propriétaire du navire, est tenu de mettre et de conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré au début du transport et à tout moment durant le transport et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers à tous égards.

Article L. 524-15. — L'accident corporel survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escale, donne lieu à réparation par le transporteur s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article précédent ou qu'une faute a été commise par lui-même ou par un de ses préposés.

Article L. 524-16. — Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des passagers causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés.

Article L. 524-17. — Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation de l'article L. 524-14 ou à la faute de ses préposés.

Article L. 524-18. — La réparation est due par le transporteur dans les limites établies par ordonnance souveraine.

Ces limites sont inapplicables en cas de dol ou faute inexcusable du transporteur ou de ses préposés. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

Article L. 524-19. — L'action en responsabilité se prescrit par deux ans.

Ce délai court à compter du jour où le passager a débarqué ou doit débarquer.

En cas de décès du passager postérieur au débarquement, ce délai court du jour du décès sans pouvoir excéder trois ans à compter du débarquement.

En cas de dommages corporels, des protestations écrites doivent être adressées par le passager ou pour son compte quinze jours au plus tard après la date du débarquement : faute de ce faire, le passager n'est pas recevable à intenter l'action en responsabilité, à moins qu'il ne prouve que l'absence de protestation est la conséquence d'un retard qui ne lui est pas imputable.

Article L. 524-20. — Toute action en responsabilité à quelque titre que ce soit ne peut être exercée que dans les conditions et limites de la présente section.

Les frais de justice alloués et taxés par le tribunal dans une instance en dommages-intérêts ne sont pas inclus dans la limite de responsabilité énoncée à l'article L. 524-18.

SECTION IV

Les biens des passagers

Article L. 524-21. — Les véhicules de tourisme, les bagages enregistrés et les biens précieux déposés entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord donnent lieu à la délivrance d'un récépissé par le transporteur qui en est responsable comme en matière de transport de marchandises.

Article L. 524-22. — Le transporteur est responsable des bagages enregistrés et des véhicules de tourisme, y compris tous les bagages transportés dans les véhicules ou sur ceux-ci à concurrence d'un maximum fixé par ordonnance souveraine.

Article L. 524-23. — Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés.

Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, une somme dont le montant est fixé par ordonnance souveraine.

Article L. 524-24. — Pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord, le transporteur est responsable à concurrence d'un maximum fixé par ordonnance souveraine à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément à l'article L. 524-25 ci-après.

Article L. 524-25. — Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles qui résultent des articles L. 524-21 à L. 524-23 ci-dessus.

Article L. 524-26. — Le capitaine ne peut retenir à bord les bagages de cabine faute de paiement du prix de passage. Il peut, dans le temps de la décharge, demander leur dépôt en mains tierces jusqu'au paiement du prix de passage.

Article L. 524-27. — Les créances du transporteur nées à l'occasion du contrat de passage sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages et véhicules enregistrés.

Article L. 524-28. — Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an à compter du débarquement des bagages ou du jour où le débarquement aurait dû avoir lieu.

Les intérêts et frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles L. 524-22, L. 524-23 et L. 524-24.

SECTION V

Les organisateurs de croisières maritimes

Article L. 524-29. — A peine de nullité du contrat que seul le passager peut invoquer, les organisateurs de croisière maritime doivent délivrer à chaque passager ou groupe de passagers un titre de croisière.

Article L. 524-30. — Le billet de croisière porte les mentions suivantes :

- Le nom et le type du navire;
- Les nom et adresse de l'organisateur de la croisière;
- Les nom et adresse du transporteur;
- Les nom et adresse du passager ou de son représentant;
- La classe, le numéro de cabine et le prix du voyage ainsi que les frais qui y sont compris;
- Les ports de départ et de destination;
- Les dates et heures prévues de départ et d'arrivée;
- Les escales prévues;
- Les services accessoires promis au passager.

Article L. 524-31. — Outre le billet de croisière qui constate le contrat de passage, chaque passager doit recevoir des coupons correspondants pour chaque escale aux services à fournir à terre réunis en un carnet de croisière.

Le billet de croisière et le carnet de croisière constituent le titre de croisière.

Article L. 524-32. — Le manquement de l'organisateur de croisière à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage sa responsabilité sauf s'il établit qu'il s'agit de l'exécution du contrat de transport proprement dit.

Article L. 524-33. — L'organisateur de croisière maritime est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages.

Si le dommage résulte de l'exécution du contrat de transport maritime, l'organisateur de croisière est responsable dans les conditions et les limites des articles L. 524-15 à L. 524-25 ci-dessus.

TITRE III

LES AVARIES

Chapitre I

Dispositions communes

Article L. 531-1. — Sont réputées avaries tous les dommages ou pertes subis par le navire, la cargaison et le fret, conjointement ou séparément, ainsi que toutes dépenses extraordinaires faites pour eux au cours de l'expédition maritime. Les avaries sont communes ou particulières.

A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, les avaries communes sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

L'option que dans un connaissement le transporteur se réserverait entre les dispositions du présent titre et toutes autres dispositions est réputée non écrite : en pareil cas, ce sont les premières qui s'appliqueront à l'exclusion des secondes.

Sont particulières toutes les avaries non admises en avaries communes. Elles sont supportées par le propriétaire de la chose qui a subi le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

Chapitre II

Classement en avaries communes

Article L. 532-1. — Sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime.

Article L. 532-2. — Sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine : celui-ci, lorsqu'il a décidé les sacrifices et les dépenses qui doivent être faits, porte sur le journal de mer les date, heure et lieu de l'événement, les motifs qui ont déterminé sa décision et les mesures qu'il a ordonnées.

Dans les vingt-quatre heures de son arrivée au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu d'affirmer les faits ainsi consignés sur le journal de mer.

Article L. 532-3. — La preuve qu'un dommage ou une dépense doit être classé en avarie commune incombe à celui qui le demande.

Article L. 532-4. — Sont seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine.

Article L. 532-5. — Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'y a pas moins lieu à règlement d'avaries communes, sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable.

Article L. 532-6. — Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui a été classée en avaries communes, est elle-même bonifiée comme telle à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

Chapitre III

La contribution aux avaries communes

Article L. 533-1. — Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évalués comme il est dit ci-après.

Article L. 533-2. — Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée, s'il y a lieu, du montant des sacrifices qu'il a subis.

Le fret brut et le prix du passage non acquis à tout événement contribuent pour les deux-tiers.

Article L. 533-3. — Les marchandises sauvées contribuent en proportion de leur valeur marchande réelle et les marchandises sacrifiées en proportion de leur valeur supposée au port de déchargement.

Article L. 533-4. — Le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est déterminé, pour le navire, au port où s'achève l'expédition.

Il est égal au coût des réparations consécutives aux sacrifices subis : coût réel si elles ont été effectuées, coût estimatif s'il n'y a pas été procédé.

Article L. 533-5. — Le montant des dommages ou pertes à admettre en avaries communes est déterminé, pour les marchandises, au port de déchargement.

Il est égal au coût des sacrifices faits, calculé sur la base de la valeur marchande de ces marchandises à l'état sain au même port.

Article L. 533-6. — Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que leur valeur réelle contribuent à proportion de leur valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.

Article L. 533-7. — Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

La même règle s'applique aux marchandises chargées en pontée, sauf lorsqu'elles sont chargées en conteneurs à bord de navires munis d'installations appropriées à ce type de transport. Dans ce cas, elles sont traitées comme les marchandises en cale.

Article L. 533-8. — En cas de jet à la mer de marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens de l'article L. 522-22, la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes.

Article L. 533-9. — Les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissance ni reçu ainsi que les envois postaux de toute nature sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés; ils participent néanmoins à la répartition s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles L. 532-1 à 532-6.

Article L. 533-10. — La répartition se fait au marc le franc.

En cas d'insolvabilité de l'un des contribuables, sa part est répartie entre les autres proportionnellement à leurs intérêts.

L'obligation de chacun des intéressés est limitée à la valeur de sa contribution.

Chapitre IV

Règlement des avaries communes

Article L. 534-1. — Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.

Article L. 534-2. — A défaut d'accord entre les parties sur le règlement d'avaries communes, un ou plusieurs experts répartiteurs sont, à la requête de la partie la plus diligente, nommés par le président du tribunal de première instance.

Article L. 534-3. — S'il n'est pas accepté à l'amiable par toutes les parties intéressées, le règlement est soumis à l'homologation du tribunal de première instance à la requête de la partie la plus diligente.

En cas de refus d'homologation, le tribunal désigne de nouveaux experts.

Article L. 534-4. — Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

Article L. 534-5. — Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur incombe sauf caution suffisante de l'ayant droit.

Article L. 534-6. — L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant, pendant quinze jours après leur délivrance si elles n'ont passé en mains tierces.

TITRE IV

LES ASSURANCES MARITIMES

Chapitre I

Dispositions générales

Article L. 541-1. — Il Est régi par la présente loi tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime.

Article L. 542-2. — Ne peuvent être écartées par les parties au contrat les dispositions des articles L. 541-3, L. 542-5, L. 542-6, L. 542-9, L. 542.11, L. 542-12, alinéa 1, L. 542-16, alinéa 2, L. 542-20, L. 542-23, L. 542-24, L. 542-25, L. 542-31, L. 542-33, L. 542-36 et L. 542-37.

Article L. 543-3. — Tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, peut faire l'objet d'une assurance.

Nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance s'il n'a pas éprouvé un préjudice.

Article L. 541-4. — L'assurance peut être contractée, soit pour le compte du souscripteur de la police, soit pour le compte d'une autre personne déterminée, soit pour le compte de qui il appartiendra.

La déclaration que l'assurance est contractée pour le compte de qui il appartiendra vaut tant comme assurance au profit du souscripteur de la police que comme stipulation pour autrui au profit du bénéficiaire de ladite clause.

Chapitre II

Dispositions communes aux diverses assurances

SECTION I

Conclusion du contrat

Article L. 542-1. — La preuve du contrat d'assurance doit être faite par écrit.

Article L. 542-2. — Le contrat d'assurance est constaté par une police, authentique et sous seing privé.

Avant l'établissement de la police ou d'un avenant, la preuve de l'engagement des parties peut être établie par tout autre écrit, notamment par arrêté d'assurance ou note de couverture.

Article L. 542-3. — Le contrat d'assurance est daté du jour où il est souscrit.

Il indique :

- Le lieu de souscription;
- Le nom et le domicile des parties contractantes, avec l'indication, le cas échéant, que celui qui fait assurer agit pour le compte d'autrui;
- La chose ou l'intérêt assuré;
- Les risques assurés et les risques exclus;
- Le temps et le lieu de ces risques;
- La somme assurée;
- La prime;
- La clause à ordre ou au porteur, si elle a été convenue.

Article L. 542-4. — L'assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de l'engagement des parties ou de la date qui a été fixée pour prise en charge.

Cette disposition n'est applicable aux polices d'abonnement que pour le premier aliment.

Article L. 542-5. — Toute omission ou toute déclaration inexacte de l'assuré de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque, qu'elle ait ou non influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré, annule l'assurance à la demande de l'assureur.

Toutefois, si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, l'assureur est, sauf stipulation plus favorable à l'égard de l'assuré, garant du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'il a dû percevoir, sauf les cas où il établit qu'il n'a pas couvert les risques s'il les a connus.

La prime demeure acquise à l'assureur en cas de fraude de l'assuré.

Article L. 542-6. — Toute modification en cours de contrat, soit de ce qui a été convenu lors de sa formation, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque, entraîne la résiliation de l'assurance si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les trois jours où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris, à moins que celui-ci n'apporte la preuve de sa bonne foi, auquel cas il est fait application des dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 542-5.

Si cette aggravation n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue, moyennant une augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue.

Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut, soit résilier le contrat dans les trois jours à partir du moment où il en a eu connaissance, la prime lui étant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue.

Article L. 542-7. — Toute assurance faite après le sinistre ou l'arrivée des objets assurés ou du navire transporteur est nulle, si la nouvelle en était connue avant la conclusion du contrat, au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvait l'assuré ou l'assureur.

Article L. 542-8. — L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est nulle s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, l'assuré avait personnellement connaissance du sinistre ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés.

Article L. 542-9. — Si l'assureur établit qu'il y a eu fraude de la part de l'assuré ou de son mandataire, l'assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée est nulle, et la prime lui reste acquise.

Il en est de même si la valeur assurée est une valeur agréée.

Article L. 542-10. — En l'absence de fraude, le contrat est valable à concurrence de la valeur réelle des choses assurées et, si elle a été agréée, pour toute la somme assurée.

Article L. 542-11. — Les assurances cumulatives pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurée sont nulles si elles ont été contractées dans une intention de fraude.

Article L. 542-12. — Les assurances cumulatives contractées sans fraude pour une somme excédant la valeur de la chose assurée ne sont valables que si l'assuré les porte à la connaissance de l'assureur à qui il demande son règlement.

Chacune d'elles produit ses effets en proportion de la somme à laquelle elle s'applique, jusqu'à concurrence de l'entière valeur de la chose assurée.

Article L. 542-13. — Lorsque la somme assurée est inférieure à la valeur réelle des objets assurés et, sauf le cas de valeur agréée, l'assuré demeure son propre assureur pour la différence.

SECTION II

Obligations de l'assureur et de l'assuré

Article L. 542-14. — L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un événement de force majeure.

L'assureur répond également :

- 1) De la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance;
- 2) Des frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel ou de limiter le dommage.

Article L. 542-15. — La clause « franc d'avarie » affranchit l'assureur de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement; dans ces cas, l'assuré a option entre le délaissement et l'action d'avarie.

La clause « franc d'avarie particulière sauf... » affranchit l'assureur de toutes avaries particulières, à l'exception de celles causées par l'un des événements énumérés à la clause et des cas qui donnent ouverture au délaissement.

Article L. 542-16. — Les risques assurés demeurent couverts, même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins que l'assureur n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour mettre les objets à l'abri des risques survenus.

L'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré.

Article L. 542-17. — Les risques demeurent couverts dans les mêmes conditions en cas de faute du capitaine ou de l'équipage, sauf ce qui est dit à l'article L. 543-5.

Article L. 542-18. — Les risques assurés demeurent couverts même en cas de changement forcé de route, de voyage ou de navire, ou en cas de changement décidé par le capitaine en dehors de l'armateur et de l'assuré.

Article L. 542-19. — L'assureur ne couvre pas les risques :

- a) De guerre civile ou étrangère; de mines et tous engins de guerre;
- b) De piraterie;
- c) De capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques;
- d) D'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme;
- e) Des dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes, sauf ce qui est dit à l'article L. 543-9;
- f) Des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atomes ou de la radioactivité ainsi que des sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.

Article L. 542-20. — Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer.

Article L. 542-21. — L'assureur n'est pas garant :

- a) Des dommages et pertes matériels provenant du vice propre de l'objet assuré, sauf ce qui est dit à l'article L. 534-4 quant au vice caché du navire;
- b) Des dommages et pertes matériels résultant des amendes, confiscations, mises sous séquestres, réquisitions, mesures sanitaires ou de désinfection ou consécutifs à des violations de blocus, actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin;
- c) Des dommages-intérêts ou autres indemnités à raison de toutes saisies ou cautions données pour libérer les objets saisis;

d) Des préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matériels atteignant directement l'objet assuré, tels que chômage, retard, différence de cours, obstacle apporté au commerce de l'assuré.

Article L. 542-22. — L'assuré doit :

- 1) Payer la prime et les frais, au lieu et aux époques convenus;
- 2) Apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou à la marchandise;
- 3) Déclarer exactement, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge;
- 4) Déclarer à l'assureur, dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenues au cours du contrat;
- 5) Conserver au profit de l'assureur tous ses droits et recours contre le responsable.

Article L. 542-23. — Le défaut de paiement d'une prime permet à l'assureur, soit de suspendre l'assurance, soit d'en demander la résiliation.

La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu de l'assureur, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer.

Article L. 542-24. — La suspension et la résiliation de l'assurance pour défaut de paiement d'une prime sont sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, bénéficiaires de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à la notification de la suspension ou de la résiliation.

En cas de sinistre, l'assureur pourra, par une clause expresse figurant à l'avenant documentaire, opposer à ces bénéficiaires, à due concurrence, la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.

Article L. 542-25. — En cas de liquidation des biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assuré, l'assureur peut, si la mise en demeure n'a pas été suivie de paiement, résilier la police en cours, mais la résiliation est sans effet à l'égard du tiers de bonne foi, bénéficiaire de l'assurance, en vertu d'un transfert antérieur à tout sinistre et à la notification de résiliation.

En cas de retrait d'agrément, de liquidation des biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assureur, l'assuré a les mêmes droits.

Article L. 542-26. — L'assuré doit contribuer au sauvetage des objets assurés et prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.

Il est responsable envers l'assureur du dommage causé par l'inexécution de cette obligation résultant de sa faute ou de sa négligence.

SECTION III

Règlement de l'indemnité

Article L. 542-27. — Les dommages et pertes sont réglés en avarie, sauf faculté d'opter pour le délaissement dans les cas déterminés par la loi ou par convention.

Article L. 542-28. — L'assureur ne peut être contraint de réparer ou de remplacer les objets assurés.

Article L. 542-29. — La contribution à l'avarie commune, qu'elle soit provisoire ou définitive, ainsi que les frais d'assistance et de sauvetage sont remboursés par l'assureur, proportionnellement à la valeur assurée par lui, diminuée, s'il y a lieu, des avaries particulières à sa charge.

Article L. 542-30. — Le délaissement est notifié à l'assureur par lettre recommandée ou par acte extrajudiciaire.

Il doit intervenir dans les trois mois de la connaissance de l'événement qui y donne lieu, ou de l'expiration du délai qui le permet.

Article L. 542-31. — En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

Article L. 542-32. — Le délaissement ne peut être ni partiel ni conditionnel.

Il transfère les droits de l'assuré sur les objets assurés à l'assureur, à charge par lui de payer la totalité de la somme assurée, et les effets de ce transfert remontent entre les parties au moment où l'assuré notifie à l'assureur sa volonté de délaisser.

L'assureur peut refuser le délaissement. Il n'est alors tenu que du paiement de la totalité de la somme assurée.

Article L. 542-33. — L'assuré qui a fait de mauvaise foi une déclaration inexacte relative au sinistre est déchu du bénéfice de l'assurance.

Article L. 542-34. — L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie.

Article L. 542-35. — Si un même risque a été couvert par plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée, laquelle constitue la limite de son engagement.

Article L. 542-36. — Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans.

La prescription court contre les mineurs et les autres incapables.

Article L. 542-37. — Le délai de prescription des actions nées du contrat d'assurance court :

- 1) En ce qui concerne l'action en paiement de la prime, de la date d'exigibilité;
- 2) En ce qui concerne l'action d'avarie pour le navire, de la date de l'événement qui donne lieu à l'action; pour la marchandise, de la date de l'arrivée du navire ou autre véhicule de transport ou, à défaut, de la date à laquelle il aurait dû arriver ou, si l'événement est postérieur, de la date de cet événement;
- 3) Pour l'action en délaissement, de la date de l'événement qui y donne droit ou, si un délai est fixé pour donner ouverture à l'action, de la date d'expiration de ce délai;
- 4) Lorsque l'action de l'assuré a pour cause la contribution d'avarie commune, la rémunération d'assistance ou le recours d'un tiers, du jour de l'action en justice contre l'assuré ou du jour du paiement.

Pour l'action en répétition de toute somme payée en vertu du contrat d'assurance, le délai court alors de la date du paiement indu.

Chapitre III

Dispositions particulières aux diverses assurances

SECTION I

Assurances sur corps

Article L. 543-1. — L'assurance des navires est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée.

Article L. 543-2. — Dans l'assurance au voyage, la garantie court depuis le début du chargement jusqu'à la fin du déchargement et au plus tard quinze jours après l'arrivée du navire à destination.

En cas de voyage sur lest, la garantie court depuis le moment où le navire démarre jusqu'à l'amarrage du navire à son arrivée.

Article L. 543-3. — Dans l'assurance à temps, les risques du premier et du dernier jour sont couverts par l'assurance.

Les jours se comptent de zéro à vingt-quatre heures, d'après l'heure du pays où la police a été émise.

Article L. 543-4. — L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes résultant d'un vice propre du navire, sauf s'il s'agit d'un vice caché.

Article L. 543-5. — L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du capitaine.

Article L. 543-6. — Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation, réserve faite des dispositions des articles L. 542-9 et L. 542-29.

Article L. 543-7. — La valeur agréée comprend indivisément le corps et les appareils moteurs du navire, ainsi que tous les accessoires et dépendances dont l'assuré est propriétaire et dans lesquels sont compris les approvisionnements et les mises dehors.

Toute assurance, quelle que soit sa date, faite séparément sur des accessoires et dépendances appartenant à l'assuré, réduit d'autant, en cas de perte totale ou de délaissement, la valeur agréée.

Article L. 543-8. — L'assurance sur bonne arrivée ne peut être contractée, à peine de nullité, qu'avec l'accord des assureurs du navire.

Lorsqu'une somme est assurée à ce titre, la justification de l'intérêt assurable résulte de l'acceptation de la somme ainsi garantie.

L'assureur n'est tenu que dans les cas de perte totale ou de délaissement du navire à la suite d'un risque couvert par la police. Il n'a aucun droit sur les biens délaissés.

Article L. 543-9. — A l'exception des dommages aux personnes, l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré est tenu sur le recours des tiers au cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt de ce navire contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant.

Article L. 543-10. — Dans l'assurance au voyage ou pour plusieurs voyages consécutifs, la prime entière est acquise à l'assureur, dès que les risques ont commencé à courir.

Article L. 543-11. — Dans l'assurance à temps, la prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge de l'assureur. Si la perte totale ou le cas de délaissement n'est pas à sa charge, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu'à la perte totale ou à la notification du délaissement.

Article L. 543-12. — Dans le règlement d'avaries, l'assureur ne rembourse que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité, à l'exclusion de toute autre indemnité pour dépréciation ou chômage ou quelque autre cause que ce soit.

Article L. 543-13. — Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de la police, l'assuré est garanti pour chaque événement jusqu'au montant du capital assuré, sauf le droit pour l'assureur de demander après chaque événement un complément de prime.

Le montant de la garantie due par l'assureur pourra être reconstitué pendant la durée de la police après chaque événement moyennant un complément de prime.

Article L. 543-14. — Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

- 1) Perte totale;
- 2) Réparation devant atteindre les trois-quarts de la valeur agréée;
- 3) Impossibilité de réparer;
- 4) Défaut de nouvelles depuis plus de trois mois; la perte est réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles.

Article L. 543-15. — En cas d'aliénation ou d'affrètement coque nue du navire, l'assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou de l'affréteur, à charge pour lui d'en informer l'assureur dans le délai de dix jours et d'exécuter toutes les obligations dont l'assuré était tenu envers l'assureur en vertu du contrat.

Il est toutefois loisible à l'assureur de résilier le contrat dans le mois du jour où il a reçu notification de l'aliénation ou de l'affrètement. Cette résiliation ne prend effet que quinze jours après sa notification.

L'aliéneur ou le frèteur reste tenu au paiement des primes échues antérieurement à l'aliénation ou à l'affrètement.

Article L. 543-16. — L'aliénation de la majorité des parts d'un navire en copropriété entraîne seule l'application de l'article précédent.

Article L. 543-17. — Les dispositions de la présente section sont également applicables aux contrats d'assurance concernant le navire qui n'est assuré que pour la durée de son séjour dans les ports, rades ou autres lieux, qu'il soit à flot ou en cale sèche.

Elles sont applicables aux navires en construction.

SECTION II

Assurances sur facultés

Article L. 543-18. — Les marchandises sont assurées soit par une police n'ayant d'effet que pour un voyage, soit par une police dite « flottante ».

Article L. 543-19. — Les marchandises sont assurées sans interruption, en quelque endroit qu'elles se trouvent, dans les limites du voyage défini par la police.

Article L. 543-20. — Lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à l'ensemble du voyage, sauf convention contraire des parties.

Article L. 543-21. — Quel que soit le risque couvert, l'assureur n'est pas garant :

- 1) Des freintes de route;
- 2) Des dommages résultant de l'insuffisance des emballages de marchandise.

Article L. 543-22. — La valeur assurée ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées : soit par le prix d'achat ou, à défaut, par le prix courant aux temps et lieu du chargement augmenté de tous les frais jusqu'à destination et du profit espéré; soit par la valeur à destination à la date d'arrivée ou, si les marchandises n'arrivent pas, à la date à laquelle elles auraient dû arriver; soit si les marchandises ont été vendues par l'assuré, par le prix de vente augmenté s'il y a lieu des majorations stipulées au contrat de vente.

Article L. 543-23. — L'importance des avaries est déterminée par comparaison de la valeur de la marchandise en état d'avarie à celle qu'elle aurait eue à l'état sain aux mêmes temps et lieu, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué à la valeur d'assurance.

Article L. 543-24. — Au cas où les parties sont convenues d'une franchise, celle-ci est toujours indépendante de la freinte normale de route.

Article L. 543-25. — Le délaissement des facultés peut être effectué dans les cas où les marchandises sont :

- 1) Perdues totalement;
- 2) Perdues ou détériorées à concurrence des trois quarts de leur valeur;
- 3) Vendues en cours de route pour cause d'avaries matérielles des objets assurés par suite d'un risque couvert.

Article L. 543-26. — Il peut également avoir lieu dans les cas :

- 1) D'innavigabilité du navire et si l'acheminement des marchandises par quelque moyen de transport que ce soit n'a pu commencer dans le délai de trois mois;
- 2) De défaut de nouvelles du navire depuis plus de trois mois.

Article L. 543-27. — Dans la police flottante, l'assuré s'oblige à déclarer à l'assureur et l'assureur s'oblige à accepter en aliment dans le cadre de la police :

- 1) Toutes les expéditions faites pour son compte ou en exécution des contrats d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer;
- 2) Toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui ont laissé à l'assuré le soin de pourvoir à l'assurance, si l'assuré est intéressé à l'expédition comme commissionnaire, consignataire ou autrement. L'intérêt de l'assuré qui ne consiste que dans l'exécution de l'ordre d'assurance confié par un tiers ne donne pas le droit à l'application de la police.

Article L. 543-28. — Ces expéditions sont couvertes, au premier cas visé à l'article précédent, automatiquement à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis, à la condition que la déclaration d'aliment en soit faite à l'assureur dans les délais impartis au contrat, au second cas, à compter de la déclaration.

Article L. 543-29. — Au cas où l'assuré qui a contracté une police flottante ne s'est pas conformé aux obligations prévues par l'article L. 543-27 ci-dessus, le contrat peut être résilié sans délai à la demande de l'assureur, qui a droit, en outre, aux primes correspondant aux expéditions non déclarées.

Si l'assuré est de mauvaise foi, l'assureur peut exercer le droit de répétition sur les versements qu'il a effectués pour les sinistres relatifs aux expéditions postérieures à la première omission intentionnelle de l'assuré.

SECTION III

Assurance de responsabilité

Article L. 543-30. — L'assurance de responsabilité ne donne droit au remboursement à l'assuré que si le tiers lésé a été indemnisé et dans cette mesure, sauf en cas d'affectation de l'indemnité d'assurance à la constitution du fonds de limitation, dans les termes de l'article L. 312-1.

Article L. 543-31. — En cas de constitution d'un fonds de limitation, les créanciers dont le droit est sujet à limitation, dans les termes de l'article L. 312-1, n'ont pas d'action contre l'assureur.

Article L. 543-32. — L'assurance de responsabilité qui a pour objet la réparation des dommages causés aux tiers par le navire et qui sont garantis dans les termes de l'article L. 543-9, ne produit d'effet qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police sur corps.

Article L. 543-33. — Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de l'assurance de responsabilité, la somme souscrite par chaque assureur constituée, par événement, la limite de son engagement.

LIVRE VI

Des gens de mer

TITRE I

L'APTITUDE PROFESSIONNELLE

Article L. 610-1. — Est considéré comme marin :

— Quiconque s'engage envers l'armateur ou son représentant pour servir soit à la conduite et à la marche d'un navire, soit pour assurer des tâches sans rapport avec la navigation, mais utiles à l'équipage et aux passagers;

— Quiconque est embarqué sur son propre navire à des fins professionnelles.

Les services des marins sont constatés par l'inscription au rôle d'équipage dans les conditions qui sont fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 610-2. — Sauf dérogations individuelles accordées dans le cadre des conventions internationales, tout navire battant pavillon monégasque doit avoir un état-major et un équipage de nationalité monégasque ou française en ce qui concerne les emplois du pont, de la machine et du service radioélectrique et de nationalité monégasque ou fran-

çaise dans la proportion de trois emplois sur quatre pour chaque navire en ce qui concerne les emplois du service général.

Les règles édictées par l'alinéa précédent ne sont pas applicables aux navires battant pavillon du Prince, aux navires qui, en France, ne sont pas soumis à francisation, aux navires de pêche dont l'équipage n'excède pas cinq hommes et aux navires de plaisance dont les propriétaires sont des ressortissants de pays tiers ayant la qualité de résidents monégasques.

Article L. 610-3. — Tout membre de l'équipage d'un navire armé au commerce ou à la pêche doit, s'il est de nationalité française, être titulaire du diplôme, du brevet ou du certificat délivré par l'Etat français et correspondant au genre de navigation du navire ou à la fonction qu'il exerce à bord.

S'il est de nationalité monégasque, il doit être titulaire d'un brevet d'aptitude déterminé par ordonnance souveraine.

Article L. 610-4. — Tout membre de l'équipage d'un navire armé à la plaisance doit, s'il est de nationalité monégasque ou française, être titulaire des diplômes, brevets ou certificats visés à l'article L. 610-3.

S'il est d'une autre nationalité, il doit justifier des diplômes, brevets ou certificats délivrés par l'Etat dont il est le ressortissant ou dans lequel il exerçait son commandement.

Article L. 610-5. — Tout propriétaire d'un navire armé à la plaisance qui exerce les fonctions de capitaine en titre ou toute personne qui exerce régulièrement en fait le commandement du navire doit, sans distinction de nationalité, être titulaire d'un certificat d'aptitude au commandement ou à la conduite des navires délivré dans les conditions fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 610-6. — Tout marin doit remplir les conditions d'aptitude qui sont fixées par ordonnance souveraine.

TITRE II

LE STATUT

Chapitre I

Dispositions générales

Article L. 621-1. — Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition ou d'un voyage maritime est un contrat d'engagement régi par les dispositions du présent titre.

Ce contrat n'est valable que s'il est constaté par écrit.

Article L. 621-1. — Est considéré comme armateur, pour l'application du présent titre, tout particulier, toute société, tout service public pour le compte duquel le navire est armé.

Article L. 621-3. — Est considéré comme marin, pour l'application du présent titre, celui qui, remplissant les conditions requises par les articles L. 610-1, L. 610-2, L. 610-3, L. 610-4 et L. 610-6, s'engage envers l'armateur ou son représentant pour servir au cours de l'expédition ou du voyage.

Article L. 621-4. — Le contrat de louage de services conclu entre un armateur ou son représentant et un marin est régi, en dehors des périodes d'embarquement du marin, par les dispositions de la loi n° 729 du 16 mars 1963 concernant le contrat de travail. Toutefois, ce contrat n'est valable que s'il est constaté par écrit.

Chapitre II

Formation et preuve du contrat d'engagement

Article L. 622-1. — L'engagement d'un marin est soumis aux dispositions de la loi n° 629 du 17 juillet 1957.

Toutefois, ces dispositions ne sont pas applicables :

— Lorsque le marin est embarqué au cours d'un voyage et que son engagement répond à une impérieuse nécessité;

— Lorsque l'éloignement habituel du navire rend impossible l'accomplissement à Monaco des formalités prévues par la loi.

L'armateur ou son représentant doit néanmoins se conformer aux prescriptions des articles L. 625-3 et L. 625-4.

Article L. 622-2. — En matière d'engagement maritime, la capacité de contracter est soumise aux règles du droit commun.

Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime s'il n'est libre de tout autre engagement maritime.

Article L. 622-3. — Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement doivent, à peine de nullité, être inscrites ou annexées au rôle d'équipage.

Article L. 622-4. — Le contrat d'engagement doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectifs.

Il doit indiquer si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, pour une durée indéterminée ou pour un voyage.

Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, le contrat doit contenir l'indication de cette durée.

Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties. Ce délai, sous réserve de l'application des dispositions de l'article L. 624-5, doit être le même pour les deux parties. Il ne peut être inférieur à vingt-quatre heures.

Si l'engagement est conclu au voyage, le contrat doit mentionner le nom du port où le voyage prend fin et fixer à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port le voyage est réputé accompli.

Dans tous les cas, le contrat doit fixer une durée maximale au voyage, au-delà de laquelle le marin peut exiger son transport dans les conditions fixées par la section IV du chapitre IV du présent titre.

Article L. 622-5. — Le contrat d'engagement maritime doit mentionner le service pour lequel le marin s'engage et la fonction qu'il doit exercer, le montant des salaires et accessoires ou les bases de détermination des profits. Le lieu et la date de l'embarquement du marin doivent être mentionnés au rôle d'équipage.

Article L. 622-6. — Les conditions générales d'engagement doivent être tenues à la disposition des marins par l'armateur ou son représentant.

Elles doivent aussi être affichées dans les locaux d'équipage.

Les textes des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement doivent, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord, pour être communiqué par le capitaine au marin, sur sa demande.

Article L. 622-7. — Le contrat d'engagement est visé par le Directeur des affaires maritimes.

Celui-ci ne peut régler les conditions de l'engagement. Toutefois, il a le droit de refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions d'ordre public inscrites dans le présent code.

Article L. 622-8. — L'engagement maritime est mentionné sur un livret qui est délivré gratuitement au marin par la Direction des affaires maritimes et qui reste en sa possession.

Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus.

Chapitre III

Exécution du contrat d'engagement

SECTION I

Obligations du marin à bord des navires

Article L. 623-1. — Le marin est tenu de se rendre sur le navire à bord duquel il doit exercer son service, au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

Article L. 623-2. — Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat et par les lois, règlements et usages en vigueur.

Article L. 623-3. — Le marin ne peut pas refuser d'exécuter les tâches pour lesquelles il n'a pas été engagé, que le capitaine est amené à lui confier occasionnellement et pour une durée limitée, en cas de nécessité justifiée.

Article L. 623-4. — Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin qui n'est pas de service peut descendre à terre.

Article L. 623-5. — Le marin est tenu d'accomplir en dehors des heures de service le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste, de ses objets de couchage et des ustensiles de plat, sans que ce travail puisse donner lieu à rémunération.

Article L. 623-6. — Le marin est tenu de travailler au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

Article L. 623-7. — En l'absence d'une clause du contrat l'y autorisant, le marin ne peut, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour son propre compte sans la permission de l'armateur ou de son représentant.

En cas d'infraction aux dispositions de l'alinéa précédent, le marin contrevenant est tenu de payer le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce que celles qui ont été indûment chargées sur le navire, sans préjudice des dommages-intérêts.

En outre, le capitaine :

- 1) A le droit de jeter à la mer les marchandises indûment chargées, si elles sont de nature à mettre en péril le navire, les personnes embarquées ou la cargaison;
- 2) A l'obligation de saisir les marchandises indûment chargées, dans la mesure où leur détention à bord n'entraîne pas les conséquences visées au chiffre 1, si elles sont de nature à faire encourir des sanctions pénales pour infraction soit aux lois douanières, soit aux lois et aux règlements sanitaires, soit aux lois réprimant le trafic illicite de stupéfiants et de substance psychotropes.

Les opérations effectuées sur la base des dispositions des chiffres 1 et 2 donnent lieu à la rédaction d'un rapport circonstancié rédigé conformément aux termes de l'article L. 330-9.

SECTION II

Durée du travail et repos hebdomadaire

Article L. 623-8. — Les règles sur la durée du travail fixées par l'ordonnance-loi n° 677 du 2 décembre 1959 subissent les dérogations nécessitées par les conditions de travail à bord des navires sans que la durée totale du travail effectif accompli dans les limites d'une période de douze mois dépasse le nombre d'heures fixé par ordonnance souveraine.

Article L. 623-9. — Des ordonnances souveraines déterminent, par genre de navigation ou catégorie de personnel, les modalités d'application de l'article précédent. Elles fixent notamment l'aménagement et la répartition des horaires

de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine pour tenir compte des contraintes propres au genre de navigation pratiqué.

Article L. 623-10. — A la mer et sur les rades foraines, le personnel du pont et celui de la machine marchent par bordées ou par quarts.

L'armateur ou le capitaine est tenu de faire connaître aux marins qui vont s'engager et de déclarer lors de la confection du rôle d'équipage, à la suite des conditions d'engagement, la composition de l'équipage et les conditions de travail à bord.

Article L. 623-11. — Sauf les exceptions et dérogations prévues à l'article L. 623-13, un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime est d'une durée supérieure à six jours.

Lorsque le repos hebdomadaire n'a pu être donné à sa date normale, il doit être remplacé par un repos de vingt-quatre heures accordé soit au cours du voyage dans un port d'escale avec l'accord du marin intéressé soit à l'issue de l'embarquement.

Article L. 623-12. — Une journée de repos hebdomadaire s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives, comptées à partir de l'heure normale où le marin intéressé devait prendre son travail journalier.

Tout travail effectué le jour de repos hebdomadaire en suspend l'effet, à moins que ce travail ne soit occasionné par un cas fortuit et que sa durée n'excède pas deux heures.

Article L. 623-13. — Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire et sont obligatoires sans aucune compensation de la part de l'armateur, tous travaux nécessités par les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, ou par les opérations d'assistance.

SECTION III

Les salaires

Article L. 623-14. — Sous réserve des dispositions de la loi n° 739 du 16 mars 1963, le marin est rémunéré soit à salaires fixes soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

Article L. 623-15. — Tout contrat d'engagement, aux termes duquel la rémunération du marin consiste, en tout ou en partie, en une part sur le profit ou sur le fret, doit déterminer les dépenses et charges à déduire du produit brut, pour former le produit net. Aucune déduction autre que celles stipulées ne peut être admise au détriment du marin.

Article L. 623-16. — Le marin payé au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de ses salaires, au cas de prolongation de voyage et à une indemnité, au cas de retardement, à moins que cette prolongation et ce retardement ne proviennent d'un cas de force majeure.

Il ne subit aucune réduction de salaires en cas d'abréviation du voyage, quelle qu'en soit la cause.

Article L. 623-17. — Le marin rémunéré au profit ou au fret a droit, en sus de sa part, à une indemnité en cas de retardement, prolongation ou abréviation du voyage provenant du fait de l'armateur ou du capitaine lorsqu'il a subi un dommage.

Si ces événements sont le fait d'un chargeur ou d'un tiers, il participe aux indemnités qui seraient adjudgées au navire dans la proportion où il a droit au profit ou au fret.

Article L. 623-18. — Quand le contrat est conclu pour la durée d'un voyage, la rupture du voyage par le fait de l'armateur ou de son représentant donne lieu à une indemnité au profit du marin.

Si la rupture du voyage a lieu avant le départ, le marin retient pour indemnité les avances reçues. A défaut d'avances, le marin reçoit un mois de salaires, tels qu'ils ont été fixés au contrat, si le marin est payé au mois, ou tels qu'ils peuvent être évalués d'après la durée présumée du voyage, si le marin est payé au voyage. En outre, le marin est payé des journées employées par lui au service du navire.

Si la rupture du voyage a lieu après que le voyage a commencé, le marin payé au mois reçoit les salaires stipulés pour le temps qu'il a servi et, pour indemnité, la moitié des salaires, tels qu'ils peuvent être évalués d'après la durée présumée du voyage, et, s'il est payé au voyage, l'intégralité des salaires stipulés au contrat.

Outre les salaires et indemnités prévus ci-dessus, l'armateur ou son représentant a l'obligation de rapatrier le marin au port d'embarquement ou en un lieu convenu par les parties.

Article L. 623-19. — En cas de rupture du voyage par le fait de l'armateur ou de son représentant, soit avant le départ, soit après que le voyage a commencé, le marin rémunéré au profit ou au fret a droit à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord ou par voie de justice.

Si la rupture du voyage est le fait des chargeurs, le marin participe aux indemnités qui sont adjugées au navire dans la proportion où il aurait participé au fret.

Article L. 623-20. — Lorsque, par suite d'un cas de force majeure, le voyage ne peut être commencé, la rupture du voyage ne donne droit à aucune indemnité au profit du marin. Toutefois, le marin payé au mois ou au voyage est rémunéré des journées passées par lui au service du navire.

Article L. 623-21. — Lorsque, par suite d'un cas de force majeure visé à l'article précédent, la continuation du voyage commencé devient impossible, le marin payé au mois reçoit les salaires dus pour le temps qu'il a servi, le marin payé au voyage reçoit la totalité des salaires stipulés au contrat et le marin rémunéré au profit ou au fret reçoit la part lui revenant en vertu du contrat sur le profit réalisé ou le fret gagné pendant la partie du voyage effectuée.

Toutefois, en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, le marin payé au mois ou au voyage ne reçoit ses salaires que jusqu'au jour de la cessation de ses services. Quel que soit son mode d'engagement, le marin est payé des journées employées par lui à sauver les débris du navire, les effets naufragés et la cargaison.

Article L. 623-22. — Lorsque le voyage du navire a été rompu par suite du cas de force majeure visé à l'article L. 623-20, le marin qui n'a pas reçu la totalité des salaires auxquels il a droit pour la durée présumée du voyage, en exécution des dispositions de l'alinéa 1 de l'article L. 623-21, participe aux indemnités qui peuvent être allouées au navire.

Article L. 623-23. — En cas de mort du marin pendant la durée du contrat, ses salaires, s'il est payé, soit à forfait, soit au profit ou au fret, et pour un voyage d'aller seulement, la totalité de ses salaires ou de sa part est due s'il meurt après que le voyage a commencé. Si l'engagement avait pour objet un voyage aller et retour, la moitié de ses salaires ou de sa part est due, si le marin meurt au cours du voyage d'aller ou au port d'arrivée; la totalité est due s'il meurt au cours du voyage de retour.

Pour les opérations de la grande pêche, la moitié des salaires du marin ou de sa part est due s'il meurt pendant la première moitié de la campagne. La totalité est due s'il meurt pendant la seconde moitié.

Quel que soit le mode d'engagement, les salaires du marin tué en défendant le navire ou en accomplissant, pour le salut du navire, un acte de dévouement, sont dus en entier si le navire arrive à bon port et, en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, jusqu'au jour de la cessation de services de l'équipage.

Article L. 623-24. — En cas de perte sans nouvelles, il est dû aux ayants droit du marin, outre les salaires échus jusqu'aux dernières nouvelles, un mois en sus si le marin était payé au mois et, s'il était payé au voyage, la moitié des salaires afférents à la traversée d'aller et de retour au cours de laquelle le sinistre a eu lieu.

Article L. 623-25. — Les marins d'un navire qui a prêté assistance ont droit à une part de la rémunération allouée au navire assistant dans les conditions fixées par l'article L. 322-5.

Article L. 623-26. — Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est engagé et comportant un salaire minimum plus élevé que le sien a droit à une augmentation de salaires calculée d'après la différence existant entre son salaire et le salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie.

Article L. 623-27. — Le marin qui, étant de service, s'absente sans autorisation au moment où il doit prendre son service, perd le droit aux salaires afférents au temps de son absence.

L'armateur peut, s'il y a lieu, réclamer des dommages-intérêts pour le préjudice qu'a pu lui occasionner le marin qui, étant de service, s'absente du bord sans autorisation, en inobservation des mesures prises par le capitaine conformément aux dispositions de l'article L. 623-4.

Le marin perd son salaire à partir du moment où il a été privé de sa liberté comme inculpé en raison d'une infraction à la loi pénale.

Article L. 623-28. — La liquidation des salaires est effectuée lorsque le navire arrive au port où il termine son voyage.

Les conventions des parties peuvent, selon la durée du voyage ou le genre de navigation, prévoir la liquidation des salaires par périodes fixées d'avance, à condition que dans tous les cas, la liquidation des salaires ait lieu au plus tard lors de la clôture du rôle d'équipage.

Pour tout marin embarqué isolément avant l'expiration du voyage, la liquidation des salaires a lieu au moment du débarquement.

Article L. 623-29. — Quel que soit le lieu où sont liquidés les salaires, le paiement est effectué à l'endroit qu'a choisi le marin.

Article L. 623-30. — Les parts de profit sont payées conformément aux conventions et usages.

Article L. 623-31. — Lors du débarquement du marin mettant fin à son contrat d'engagement, l'autorité maritime reçoit, s'il y a lieu, les contestations ou réserves faites par les parties sur le paiement des salaires.

En aucun lieu il ne peut être utilisé de moyens de paiement ayant pour objet de suppléer ou de remplacer les signes monétaires ayant cours légal. Si le paiement est fait à l'étranger en monnaie étrangère, il est effectué sous le contrôle de l'autorité consulaire, au taux de change fixé pour les opérations de chancellerie.

Article L. 623-32. — Les salaires du marin absent ou disparu au moment du paiement sont versés à la caisse des dépôts et consignations pour le compte des ayants droit.

Article L. 623-33. — Le marin peut demander des avances ou des acomptes sur ses salaires.

Les avances, quel qu'en soit le montant, ne sont imputables sur les salaires et parts à échoir du marin que jusqu'à concurrence de trois mois de salaires. La partie de l'avance dépassant cette somme reste acquise au marin à titre de prime d'engagement ou avance perdue.

Les avances peuvent être déléguées.

Article L. 623-34. — En cours de route, des acomptes sur les salaires gagnés peuvent être versés au marin.

Tout versement doit être précédé de sa mention sur le livre de bord, avec la signature du marin.

Les acomptes ne peuvent pas dépasser le tiers des salaires gagnés par le marin au moment où l'acompte est demandé, déduction faite, s'il y a lieu, des avances et délégations.

Article L. 623-35. — Le marin peut, lors de l'embarquement, déléguer ses salaires et profits, mais seulement en faveur d'une personne qui est légalement ou en fait à sa charge, sans toutefois que le montant total des délégations puisse en aucun cas excéder les deux tiers desdits salaires et profits.

Le montant des délégations, le nom des bénéficiaires et les époques de paiement sont mentionnés sur le livre de bord.

Article L. 623-36. — Les délégations peuvent être consenties au cours du voyage, dans les conditions et limites indiquées à l'article précédent, par les marins qui n'ont pas usé, lors de leur embarquement, de la faculté de déléguer.

Leur demande est remise au capitaine.

Elle est transmise sans délai par le capitaine à l'armateur. Mention en est faite au livre de bord.

Article L. 623-37. — Les avances et les délégations d'avances ne sont pas sujettes à restitution en cas de rupture du contrat d'engagement par le fait de l'armateur, du capitaine ou des affréteurs. Il en est de même en cas de rupture d'engagement par force majeure, à moins d'une convention contraire.

En cas de rupture du contrat d'engagement par le fait du marin, les avances et délégations d'avances sont toujours sujettes à restitution, même si elles constituent des primes d'engagement ou avances perdues.

Article L. 623-38. — Il y a lieu à restitution des sommes perçues qui, au moment du décompte, excèdent le montant des salaires ou parts dus effectivement au marin.

Article L. 623-39. — Les salaires, profits et autres rémunérations des marins sont saisissables ou cessibles dans les conditions fixées par le titre II du livre IV première partie du code de procédure civile.

Article L. 623-40. — En dehors des biens, sommes et valeurs déclarés insaisissables par la loi, sont insaisissables, pour quelque cause que ce soit :

- 1) Les vêtements, sans exception, des marins;
- 2) Les instruments et autres objets aux marins et servant à l'exercice de leur profession;
- 3) Les sommes dues au marin pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour transport en fin de contrat.

SECTION IV

Les avantages en nature

Article L. 623-41. — Les marins ont droit à la nourriture ou à une allocation équivalente pendant toute la durée de leur inscription au rôle d'équipage.

Article L. 623-42. — Sur tout bâtiment où les marins sont nourris par l'armateur, il doit y avoir un cuisinier apte à cet emploi, âgé de plus de dix-huit ans. Si l'équipage comprend plus de vingt hommes, le cuisinier ne peut être distrait de son emploi pour être affecté à un autre service du bord.

Article L. 623-43. — Il est interdit à tout armateur de charger à forfait le capitaine ou un membre quelconque de l'état-major de la nourriture de l'équipage.

Article L. 623-44. — Nul ne peut introduire de boissons alcoolisées à bord sans l'autorisation du capitaine.

Toute boisson alcoolisée introduite à bord en contravention aux dispositions de l'alinéa précédent est confisquée par le capitaine, sans préjudice des sanctions disciplinaires ou pénales contre le contrevenant.

Article L. 623-45. — Il est interdit à tout armateur :

- 1) D'exploiter à terre un économat où il vendrait directement ou indirectement aux marins par lui employés, ou à leurs familles, des denrées et marchandises de quelque nature que ce soit;
- 2) D'imposer auxdits marins l'obligation de dépenser leur salaire, en totalité ou en partie, dans les magasins indiqués par lui.

Article L. 623-46. — Sur les navires armés au long cours, au cabotage international et à la grande pêche, les objets de couchage sont fournis par l'armateur conformément aux dispositions réglementaires relatives à l'hygiène à bord des navires.

SECTION V

Les créances et privilèges

Article L. 623-47. — Les dispositions de l'article L. 312-1 accordant au propriétaire d'un navire la faculté de limiter sa responsabilité ne sont pas applicables aux créances des marins résultant du contrat d'engagement.

Article L. 623-48. — Les créances des marins résultant du contrat d'engagement sont privilégiées conformément aux dispositions des articles L. 314-1 et 1938 du code civil.

SECTION VI

Les congés payés

Article L. 623-49. — Les marins embarqués pour servir à bord d'un navire ont droit à un congé payé à la charge de l'armateur, calculé à raison de trois jours par mois de service.

Chapitre IV

La fin du contrat d'engagement

SECTION I

Dispositions communes à tous les contrats d'engagement

Article L. 624-1. — Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement prend fin :

- 1) A la suite de circonstances de force majeure et notamment en cas de décès du marin, de maladie ou d'accident nécessitant le débarquement du marin, de vente, de prise, de naufrage ou d'innavigabilité du navire;
- 2) A la suite du débarquement régulier du marin résultant de la résiliation ou de la rupture du contrat d'engagement dans les conditions prévues au présent chapitre, soit par l'armateur, soit par le marin, soit par le consentement mutuel des parties.

SECTION II

Dispositions spéciales aux contrats d'engagement à durée indéterminée

Article L. 624-2. — Le contrat d'engagement à durée indéterminée peut toujours cesser par la volonté de l'une des parties. Il prend fin au terme du préavis.

Article L. 624-3. — Le délai de préavis, ou délai-congé, court à partir de l'envoi d'une lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Cette lettre peut être remplacée par la remise au marin d'une notification écrite constatée par procès-verbal ou encore par une mention au journal de bord signée par le marin.

Article L. 624-4. — Le point de départ du délai-congé doit être fixé de telle manière que le marin dispose à terre, dans le port le plus proche de sa résidence, d'une période rémunérée au moins égale au quart de la durée du délai-congé.

Pour le calcul de cette période, ne peuvent être prises en compte les périodes rémunérées en raison des congés acquis par le marin à quelque titre que ce soit.

Article L. 624-5. — L'existence et la durée du délai de préavis, ou délai-congé, résultent de la loi, du contrat d'engagement, du règlement intérieur, des conventions collectives de travail ou, à défaut, des usages.

A moins que les conventions collectives de travail ou, à défaut, les usages, ne prévoient un délai-congé d'une durée supérieure ou une condition d'ancienneté inférieure, le marin a droit, sauf en cas de faute grave ou de force majeure :

- a) Si l'ancienneté au service d'un même armateur est supérieure à six mois ininterrompus, à un délai-congé d'une durée d'un mois;
- b) Si l'ancienneté au service d'un même armateur est supérieure à deux années ininterrompues, à un délai-congé d'une durée de deux mois.

Est nulle de plein droit toute clause d'un contrat d'engagement, d'un règlement intérieur ou d'une convention collective de travail fixant une durée de préavis inférieure ou une condition d'ancienneté supérieure à celles prévues par le présent article.

Article L. 624-6. — Par dérogation aux dispositions qui précèdent, la durée du délai-congé résultant de l'application du second alinéa de l'article précédent est réduite de moitié lorsque le marin prend l'initiative de dénoncer le contrat.

Toute stipulation contraire est nulle de plein droit.

Article L. 624-7. — Pendant la durée du délai de préavis, l'armateur et le marin sont tenus au respect de toutes les obligations réciproques qui leur incombent.

La dispense par l'armateur de l'exécution du travail pendant le délai-congé ne doit entraîner jusqu'à l'expiration de ce délai aucune diminution du salaire et avantages auxquels le marin a droit s'il a accompli son service.

Article L. 624-8. — En aucun cas le droit pour le marin de résilier le contrat d'engagement ne peut avoir effet au terme du délai de préavis :

- 1) Lorsque ce terme se place après le moment fixé par le capitaine du navire en partance pour le commencement du service par quart en vue de l'appareillage. Toutefois, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstance imprévue dûment justifiée, vingt-quatre heures avant le moment fixé pour l'appareillage;
- 2) Lorsque ce terme se place avant le moment fixé par le capitaine arrivant dans le port pour la cessation du service par quart.

Toutefois, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, vingt-quatre heures après l'arrivée du navire à son poste d'amarrage.

Article L. 624-9. — Toute rupture de contrat d'engagement à durée indéterminée sans préavis, ou sans que le délai-congé ait été intégralement observé, emporte obligation pour la partie responsable de verser à l'autre une indemnité dont le montant correspond à la rémunération et aux avantages de toute nature dont aurait bénéficié le marin durant le délai de préavis prévu à l'article L. 624-5 qui n'aurait pas été effectivement respecté.

Cependant, la rupture du contrat peut intervenir sans préavis en cas de faute grave ou de force majeure.

Article L. 624-10. — Toute rupture abusive d'un contrat d'engagement par l'une des parties peut donner lieu au profit de l'autre partie à des dommages-intérêts qui sont fixés par le juge à défaut d'accord des parties. Le jugement doit mentionner expressément le motif allégué par la partie qui a rompu le contrat.

Article L. 624-11. — Les parties ne peuvent renoncer par anticipation à leur droit éventuel à des dommages-intérêts prévus aux articles L. 624-9 et L. 624-10.

Article L. 624-12. — S'il survient une modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société, tous les contrats d'engagement en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel armateur et le personnel de l'entreprise.

SECTION III

Dispositions spéciales aux contrats d'engagement à durée déterminée

Article L. 624-13. — Le contrat d'engagement conclu pour un temps déterminé prend normalement fin par l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Le contrat d'engagement conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage ou par la rupture volontaire ou forcée du voyage.

Article L. 624-14. — Le contrat d'engagement conclu pour un temps déterminé ne peut cesser avant son terme par la volonté d'une seule partie que pour de justes motifs ou dans le cas de faute grave, de force majeure ou dans ceux prévus ou déterminés par le règlement intérieur.

Article L. 624-15. — Lorsque le terme d'un contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée vient à échoir au cours d'un voyage, l'engagement du marin prend fin à l'arrivée au premier port d'escale.

Toutefois, l'engagement est prolongé jusqu'à l'arrivée du navire dans la Principauté ou dans un port du pays limitrophe si le bâtiment doit y faire escale dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du contrat d'engagement.

SECTION IV

Le transport du marin en fin de contrat

Article L. 624-16. — Le marin débarqué doit être ramené aux frais du navire jusqu'au port le plus proche de son domicile.

Article L. 624-17. — Le transport comprend les frais de voyage, de logement et de nourriture.

Article L. 624-18. — Les frais occasionnés par le transport d'un marin débarqué en cours de route, après résiliation de l'engagement par la volonté commune des parties, sont réglés par la convention des parties.

Les frais restent à la charge du marin lorsque celui-ci est débarqué pour raison disciplinaire.

Chapitre V

La protection sociale

SECTION I

Dispositions générales

Article L. 625-1. — Est qualifiée « d'autorité maritime » au sens du présent chapitre :

- 1) A Monaco, le Directeur des affaires maritimes;
- 2) En France, les consuls de Monaco ou, à défaut, les chefs des quartiers des affaires maritimes en leur qualité de représentant des caisses auxquelles sont affiliés les marins;
- 3) Dans les autres pays, les consuls de Monaco. A défaut de représentant consulaire dans le port ou à proximité, les capitaines des navires de commerce sont habilités à remplir toutes formalités administratives se rapportant au rôle d'équipage, sous réserve de dresser un rapport relatant les circonstances d'exception et de le faire parvenir à leur armateur qui le transmet au Directeur des affaires maritimes. En revanche, les capitaines de navires de plaisance ne peuvent procéder à aucun embarquement ou débarquement d'un marin salarié de nationalité monégasque ou française sans l'autorisation soit de l'autorité consulaire monégasque la plus proche, soit du Directeur des affaires maritimes de Monaco, saisi au besoin par la voie de communication la plus rapide.

Article L. 625-2. — L'exécution des obligations laissées à la charge de l'employeur par le régime de sécurité sociale dont il relève par application des dispositions légales ou réglementaires doit être garantie par un contrat d'assurance souscrit à Monaco auprès d'une société d'assurance ou d'un assureur agréé par application des dispositions de l'article n° 7 de la loi n° 609 du 11 avril 1956.

SECTION II

La protection sociale

Article L. 625-3. — Le régime applicable aux marins de nationalité monégasque ou française en matière de protection sociale est déterminée dans les conditions prévues par les conventions franco-monégasques.

Article L. 625-4. — Les marins de nationalité autre que monégasque ou française et les membres d'équipage n'ayant pas la qualité de marin sont assujettis à la législation sociale monégasque.

CHAPITRE VI

Dispositions spéciales applicables à certaines catégories de marins

SECTION I

Dispositions spéciales applicables au capitaine

Article L. 626-1. — Les conventions passées entre l'armateur et le capitaine relativement à la fonction commerciale du capitaine en qualité de mandataire de l'armateur peuvent être valablement constatées sans l'intervention de l'autorité maritime.

Article L. 626-2. — Les dispositions des articles L. 623-8 à L. 623-13 relatifs à la durée du travail et au repos hebdomadaire ne sont pas applicables au capitaine.

Article L. 626-3. — Les dispositions des articles L. 623-16 et L. 623-17 concernant le règlement des salaires en cas de retardement, prolongation ou abréviation du voyage ne s'appliquent pas au capitaine quand ces événements proviennent de son fait.

Les dispositions de l'article L. 623-27 sont également inapplicables au capitaine.

Article L. 626-4. — Les dispositions de l'article L. 623-34 relatif aux acomptes ne sont pas applicables au capitaine.

Article L. 626-5. — La solde fixe du capitaine n'est saisissable que pour les causes et dans les limites fixées à l'article L. 623-39.

Les rémunérations du capitaine autres que sa solde fixe peuvent être retenues en totalité pour sommes dues par lui à l'armateur en qualité de mandataire de celui-ci.

Article L. 626-6. — Tout capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever, à peine de dommages-intérêts envers les propriétaires et affrêteurs.

Article L. 626-7. — L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages-intérêts en cas de renvoi injustifié.

SECTION II

Dispositions spéciales applicables aux marins en état de minorité civile

Article L. 626-8. — L'autorisation donnée au premier embarquement par la personne ou l'autorité investie du droit de garde à son égard ou, à défaut, par le juge tutélaire confère au mineur capacité pour accomplir tous les actes se rattachant à son engagement, notamment pour toucher les salaires.

Le retrait de l'autorisation ne peut être opposé aux tiers s'il n'a pas été porté à leur connaissance avant la formation du contrat.

L'autorisation ne peut être retirée quand le mineur a atteint l'âge de dix-huit ans.

Article L. 626-9. — Sous réserve de l'application des dispositions de la loi n° 719 du 27 décembre 1961 relative à l'âge d'admission au travail, tout mineur embarqué pour un emploi du pont, de la machine ou du service général est qualifié « mousse » s'il est âgé de moins de seize ans, « novice » s'il est âgé de plus de seize ans et de moins de dix-huit ans.

Article L. 626-10. — Sur les navires de plus de 250 unités de jauge brute, il est interdit de faire prendre aux mous-
ses le service du quart de nuit de vingt heures à quatre heures. Les mousses et les novices ne peuvent être employés au
travail des machines et des soutes.

Les mousses et les novices ne peuvent accomplir plus de huit heures de travail au cours d'une même journée, sauf
pour les manœuvres d'entrée et de sortie des ports. Les mousses doivent obligatoirement jouir du repos hebdomadaire,
tant à la mer qu'au port, à la date normale, ou exceptionnellement avec un retard ne pouvant dépasser quarante-huit
heures.

Dans les services de la machine, les mousses ou les novices ne peuvent pas être compris dans les bordées de quart.
Ils ne doivent pas être employés plus de quatre heures par jour dans les compartiments des machines ni lorsque l'élé-
vation de la température peut constituer un danger pour leur santé.

Article L. 626-11. — Les enfants âgés de moins de quinze ans révolus ne peuvent être embarqués à titre profes-
sionnel sur un navire. Toutefois, l'embarquement professionnel d'un enfant de quatorze ans au moins peut être excep-
tionnellement autorisé par l'autorité maritime lorsqu'il est effectué dans l'intérêt de l'enfant. Il est subordonné à la
présentation d'un certificat d'aptitude physique délivré par un médecin agréé par l'autorité maritime.

En outre, les enfants de moins de quinze ans, mais de plus de treize ans, peuvent, pendant les vacances scolaires,
prendre part occasionnellement aux activités à bord des bateaux de pêche côtière, sous réserve de la présentation du
certificat médical prévu à l'alinéa précédent et à condition que cet embarquement ne soit pas réalisé dans un but lucra-
tif.

Article L. 626-12. — Le capitaine ou le patron doit exercer sur le marin mineur une surveillance attentive, veiller
à ce qu'il ne soit employé qu'aux travaux de service en rapport avec ses aptitudes physiques et se rattachant à l'exercice
de sa profession. Il lui enseigne ou lui fait enseigner, progressivement, la pratique de son métier.

Article L. 626-13. — Une ordonnance souveraine, prise après avis du Conseil de la mer, déterminera dans quelles
conditions les prescriptions de l'article L. 626-10 sont applicables sur les navires de jauge brute égale ou inférieure à
250 unités de jauge.

Chapitre VII

Litiges entre armateurs et marins

Article L. 627-1. — Les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne les contrats d'engagement régis par le présent
code entre les armateurs ou leurs représentants et les marins, à l'exception des capitaines, sont portés devant le tribunal
du travail.

Les litiges survenus entre les armateurs et le capitaine sont soumis au tribunal de première instance.

TITRE III

LES INFRACTIONS EN MATIÈRE DISCIPLINAIRE ET PÉNALE

Chapitre I

Dispositions générales

Article L. 631-1. — Sont soumises aux dispositions du présent titre, en quelque lieu que se trouve le navire, toutes
les personnes de quelque nationalité qu'elles soient, qui se trouvent à bord, soit comme membre de l'équipage, soit à
tout autre titre.

Il en est de même, en cas de perte du navire, des membres de l'équipage, jusqu'à ce qu'ils aient pu être remis à
l'autorité publique compétente, et des autres personnes embarquées qui ont demandé à suivre la fortune de l'équipage.

Article L. 631-2. — L'expression « à bord » désigne le navire, ses embarcations et ses moyens de communication fixes avec la terre.

Est qualifiée « d'autorité maritime » :

— A Monaco, le Directeur des affaires maritimes;

— Dans les autres pays, les consuls de Monaco.

Article L. 631-3. — La connaissance des crimes, délits et contraventions commis par les personnes visées à l'article L. 631-1 appartient aux juridictions de droit commun.

Article L. 631-4. — Les délais de prescription de l'action publique, de l'exécution de la peine et de l'action civile sont fixés conformément au droit commun.

Toutefois, en ce qui concerne les fautes graves contre la discipline prévues à l'article L. 632-7, les délais de prescription sont ceux prévus pour les contraventions de police.

Les délais prévus aux alinéas précédents ne commencent à courir qu'à partir du jour où l'auteur de l'infraction a été remis à l'autorité judiciaire compétente.

Article L. 631-5. — Pour l'application des dispositions de l'article 10 du code pénal, est réputé en état de détention préventive tout individu privé de sa liberté en vertu des dispositions spéciales du présent titre.

Article L. 631-6. — Les dispositions de l'article 392 du code pénal sont applicables aux crimes et délits prévus par le présent titre.

Article L. 631-7. — Les articles 393 à 405 du code pénal sur le sursis à l'exécution de la peine sont applicables sous les réserves ci-après, aux peines d'emprisonnement ou d'amende prononcées en vertu du présent titre.

Lorsqu'une condamnation prononcée pour un crime ou un délit de droit commun a fait l'objet d'un sursis à l'exécution, la condamnation encourue dans le délai de cinq ans pour un crime ou un délit prévu par le présent titre ne fait perdre au condamné le bénéfice du sursis que s'il s'agit de crimes ou de délits prévus par les articles L. 633-20, L. 623-21 (§ 2, 3, 4 et 5), L. 633-23, L. 633-24, L. 633-25, L. 633-28, L. 633-33, L. 633-42 et L. 633-43.

Les condamnations antérieures prononcées pour un délit prévu par les articles L. 633-10 à L. 633-12, L. 633-16, L. 633-17, L. 633-22, L. 633-29, L. 633-32, L. 633-34, L. 633-35 à L. 633-44, L. 633-46 à L. 633-54, L. 633-62 à L. 633-65 du présent titre ne font pas obstacle à l'obtention du sursis lorsque l'individu qui les a encourues est condamné pour un crime ou un délit de droit commun.

Chapitre II

Les fautes en matière disciplinaire

SECTION I

Dispositions générales

Article L. 632-1. — Le capitaine a, dans l'intérêt commun sur toutes les personnes présentes à bord, pour quelque cause que ce soit et autant que la nécessité l'exige, l'autorité que comporte le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise.

Il peut employer à ces fins tous moyens de coercition utiles, et requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte.

Article L. 632-2. — Un livre spécial dit « livre de discipline » est tenu à bord de tout navire pratiquant la navigation au long cours ou le cabotage.

Le capitaine mentionne immédiatement au livre de discipline la nature des fautes contre la discipline commises à bord, les circonstances qui les ont motivées, les résultats des enquêtes effectuées, les noms et déclarations des témoins, les explications du marin coupable, les sanctions infligées et les mesures prises.

Le livre de discipline doit être présenté au visa de l'autorité maritime toutes les fois qu'une faute de discipline a été commise dans l'intervalle compris entre le dernier départ et l'arrivée ou la relâche du navire. Le capitaine remet en même temps à l'autorité maritime le dossier de l'enquête préliminaire à laquelle il a procédé.

Article L. 632-3. — Les punitions disciplinaires, avec l'indication des fautes qui les ont motivées, sont inscrites à la diligence de l'autorité maritime à l'article matriculaire du marin.

SECTION II

Les fautes légères contre la discipline

Article L. 632-4. — Sont réputées fautes légères contre la discipline :

- 1) La désobéissance simple à tout ordre concernant le service, sans résistance à une sommation formelle, faite devant témoin, par un supérieur;
- 2) L'ivresse à bord, sans désordre et en dehors du service;
- 3) L'absence irrégulière du bord en dehors des heures de service;
- 4) Les querelles et disputes sans voies de fait;
- 5) Et généralement, toute faute non spécifiée à l'article L. 63207.

Article L. 632-5. — Lorsque le capitaine a connaissance d'une faute légère contre la discipline, il fait comparaître le coupable de cette faute devant lui, en particulier, dans un délai de vingt-quatre heures.

Le capitaine interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend les témoins à charge et à décharge. Le capitaine peut prononcer, selon les circonstances, l'une des sanctions prévues à l'article L. 632-6.

Le capitaine, après avoir porté sur le livre de discipline les mentions prescrites par l'article L. 632-2, requiert l'intéressé de procéder lui-même à leur lecture et de signer, à défaut de quoi le refus de signer est enregistré.

Article L. 632-6. — Le capitaine peut prononcer contre le coupable d'une faute légère contre la discipline l'une des sanctions suivantes :

- 1) Le blâme;
- 2) La consigne à bord pour quatre jours au plus pour les officiers, maîtres et hommes d'équipage;
- 3) Les arrêts pour quatre jours au plus.

Pour les officiers, maîtres et hommes d'équipage, cette sanction n'emporte ni interruption de service ni suspension de salaire.

Toute personne punie d'arrêts doit garder sa chambre et ne peut la quitter sans autorisation.

SECTION III

Les fautes graves contre la discipline

Article L. 632-7. — Sont réputées fautes graves contre la discipline et entraînent l'une des punitions prévues à l'article L. 632-8 :

- 1) Toute nouvelle faute légère contre la discipline qui est commise au cours d'un même embarquement par toute personne embarquée, lorsque le coupable a déjà encouru l'une des sanctions prévues à l'article L. 632-6 depuis moins d'un mois;

- 2) Toute faute dans l'exercice de la profession de nature à nuire à la sécurité du navire;
- 3) Le refus d'obéir ou la résistance à tout ordre concernant le service, après sommation préalable faite par un supérieur hors le cas prévu par l'article L. 633-34 ou par le seul capitaine, s'il s'agit d'un passager;
- 4) L'ivresse à bord, avec désordre, sauf ce qui est prévu à l'article L. 633-31;
- 5) Le manque de respect envers un supérieur ou les insultes directement adressées à un subordonné à bord;
- 6) L'emploi non autorisé, sans perte, dégradation ou abandon, d'une embarcation du navire;
- 7) L'absence irrégulière à bord pendant les heures de service;
- 8) Les larcins ou filouteries, lorsque la victime n'a pas porté plainte;
- 9) Le non-respect de la consigne ou des arrêts.

Article L. 632-8. — Sous réserve des dispositions de l'article L. 633-35, le capitaine peut infliger les punitions suivantes :

Pour les officiers, maîtres ou hommes d'équipage :

- 1) La consigne à bord pendant huit jours au plus;
- 2) Les arrêts pendant quinze jours au plus, sans suspension de salaires et avec continuation de service.

Pour les passagers : les arrêts pendant quinze jours au plus.

Article L. 632-9. — Lorsque le capitaine a connaissance d'une faute grave contre la discipline, il procède immédiatement à une enquête.

Il interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend les témoins à charge et à décharge.

Les résultats de l'enquête sont consignés dans un procès-verbal, signé des témoins, qui relate la nature de l'infraction relevée, les noms et les déclarations des témoins et les explications de l'intéressé. Celui-ci procède ensuite à la lecture du procès-verbal, qu'il est requis de signer, à défaut de quoi son refus de signer est enregistré.

Le capitaine peut prononcer l'une des sanctions prévues à l'article L. 632-8.

Le procès-verbal d'enquête et, s'il y a lieu, la punition qui a suivi, sont transcrits au livre de discipline.

SECTION IV

Retrait des prérogatives attachées aux brevets et diplômes

Article L. 632-10. — Le Ministre d'Etat peut prononcer contre tout marin breveté, diplômé ou certifié le retrait temporaire pour trois ans au plus, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents au brevet, diplôme ou certificat dont ce dernier est titulaire, pour faute contre l'honneur, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour condamnation devenue définitive pour une infraction prévue au chapitre III du présent titre ou par l'article L. 421-2, alinéa premier, lorsqu'elle est commise en violation des règles qui ont pour but de sauvegarder la vie humaine en mer.

Toutefois, le retrait peut être prononcé à titre définitif dans le cas :

- De condamnation à une peine afflictive ou infamante;
- De perte totale du navire; ou
- Si le marin a déjà été l'objet de l'une des sanctions prévues à l'alinéa premier du présent article.

Le retrait ne peut intervenir qu'après avis motivé d'un conseil de discipline. Le Ministre d'Etat ne peut prendre une décision plus sévère que celle qui lui est proposée par le conseil de discipline.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par ordonnance souveraine.

Chapitre III

Les infractions en matière pénale

SECTION I

Compétence et procédure

Article L. 633-1. — Les crimes, délits et contraventions commis à bord sont recherchés, soit sur plainte, soit sur dénonciation, soit d'office :

- 1) Par les officiers de police judiciaire;
- 2) A l'étranger, par les consuls de Monaco;
- 3) Par les capitaines des navires à bord desquels les infractions ont été commises.

Article L. 633-2. — Les procès-verbaux sont établis conformément aux dispositions du code de procédure pénale. Ils en suivent les règles.

Article L. 633-3. — Dès que le capitaine a connaissance d'un crime, d'un délit ou d'une contravention commis à bord, il procède à une enquête préliminaire conformément aux dispositions du titre IV du livre du code de procédure pénale. Les circonstances de l'infraction et les énonciations du procès-verbal de l'enquête préliminaire sont mentionnées au livre de discipline.

En cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement l'auteur du crime ou du délit.

Pour l'exercice de ce pouvoir, le capitaine peut employer tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte.

S'il s'agit d'un mineur de dix-huit ans, il devra être séparé de tout autre détenu.

Si les aménagements du navire ne permettent pas la détention, le capitaine peut remettre le détenu, soit au capitaine d'un autre navire monégasque comportant les aménagements convenables, soit au consul de Monaco le plus proche, lequel procède sur place à son incarcération provisoire. Dans tous les cas, le détenu doit être remis aussitôt que possible à l'autorité judiciaire monégasque.

L'emprisonnement préventif est subordonné à l'observation des règles prévues par ordonnance souveraine.

L'imputation de la détention préventive se fera conformément aux dispositions de l'article 10 du code pénal.

Article L. 633-4. — Le capitaine adresse les pièces de l'enquête préliminaire au procureur général et il en informe la Direction des affaires maritimes. Celui-ci, s'il en est requis par le procureur général, donne son avis motivé sur la suite à réserver à l'affaire.

Article L. 633-5. — Lorsque l'infraction a été commise par le capitaine ou avec sa complicité, l'enquête préliminaire prévue à l'article L. 633-3 est diligentée par le Chef de la police maritime. Celui-ci procède comme il est dit aux articles L. 633-2 à 4.

Article L. 633-6. — Le procureur général procède comme il est dit au titre II du livre I du code de procédure pénale. Toutefois, pour les infractions prévues aux articles L. 633-17, L. 633-20, L. 633-22, L. 633-33, L. 633-38 à L. 633-40, L. 633-42, L. 633-44, L. 633-56 à L. 633-61, L. 633-66, il ne peut engager de poursuites qu'après avoir consulté le Directeur des affaires maritimes. Celui-ci doit, s'il le demande, être entendu par le tribunal.

Article L. 633-7. — Les mineurs de dix-huit ans sont poursuivis et jugés conformément aux dispositions de la loi qui leur est propre.

Article L. 633-8. — La victime de l'infraction peut se constituer partie civile conformément aux dispositions du code de procédure pénale.

Toutefois, notwithstanding l'article 368 dudit code, elle ne peut donner citation directement au prévenu devant le tribunal correctionnel, mais doit saisir le juge d'instruction.

Article L. 633-9. — Lorsqu'il s'agit des faits prévus par les articles L. 633-36 à L. 633-49 et imputables à une ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage d'un navire étranger, le procureur général ou le juge d'instruction peut ordonner l'immobilisation provisoire du navire.

L'auteur de la décision peut ordonner à tout moment la levée de l'immobilisation, soit purement et simplement, soit en imposant un cautionnement dont il fixe le montant et les modalités de versement.

Les conditions d'affectation d'emploi et de restitution du cautionnement sont réglées conformément aux dispositions des articles 193 à 200 du code de procédure pénale.

SECTION II

Absence irrégulière et abandon de poste

Article L. 633-10. — Est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'absence irrégulière à bord lorsqu'il est affecté à un poste de garde ou de sécurité ou lorsque, étant de service, son absence irrégulière est susceptible d'entraîner des conséquences dommageables.

Article L. 633-11. — Tout capitaine qui, hors le cas de force majeure, rompt son engagement et abandonne son navire avant d'avoir été remplacé est puni, si le navire se trouvait en sûreté dans un port, d'un emprisonnement de un mois à un an et, si le navire était en rade foraine ou en mer, d'un emprisonnement de un à deux ans.

Article L. 633-12. — Est puni de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal tout capitaine qui enfreint l'obligation énoncée à l'article L. 330-6.

SECTION III

Infractions touchant à la police intérieure du navire

Article L. 633-13. — Tout capitaine, officier ou maître qui abuse de son autorité ou qui ordonne, autorise ou tolère l'abus d'autorité vis-à-vis d'un homme de l'équipage, d'un passager ou de toute personne embarquée est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois et de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

Est puni de la même peine tout capitaine, officier ou maître coupable d'outrage caractérisé par parole, geste ou menace envers les hommes de l'équipage, les passagers ou toute personne embarquée.

Est puni de la même peine tout capitaine qui a négligé de relever du poste qu'il occupe le marin arrivé à l'expiration de son contrat d'engagement de manière qu'il puisse quitter librement le bord.

Tout capitaine, officier ou maître qui, hors les cas légitimes visés à l'article L. 633-3, alinéa 2, a usé ou fait user de violences dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions est puni des peines prévues aux articles 126 et 127 du code pénal.

Article L. 633-14. — Est puni, pour chacune des infractions visées ci-après, de l'amende prévue à l'article 29, 3) du code pénal tout capitaine qui néglige ou refuse sans motif légitime :

- 1) De faire les constatations requises en cas de crime, de délit ou de contravention commis à bord;
- 2) De rédiger les actes de l'état civil, les procès-verbaux de disparition ou les testaments dans les cas prévus par les articles 50, 65, 851, 852 et 854 du code civil;
- 3) De tenir régulièrement les journaux, livre de discipline et autres documents réglementaires.

Article L. 633-15. — Est puni de la réclusion de dix à vingt ans tout capitaine, officier, maître ou homme d'équipage qui inscrit frauduleusement sur les documents du bord des faits altérés ou contraires à la vérité.

Article L. 633-16. — Est puni d'un emprisonnement de un mois à un an et de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal tout capitaine qui, hors le cas de force majeure, abandonne l'exercice du commandement de son navire.

Les mêmes peines sont encourues par toute personne qui exerce indûment le commandement du navire et par l'armateur qui serait son complice.

Article L. 633-17. — Toute personne embarquée qui commet, ou tente de commettre dans une intention coupable, à l'insu de l'armateur, un acte de fraude ou de contrebande de nature à engager la responsabilité pénale de l'armateur, est punie d'un emprisonnement de six jours à trois mois.

Si le coupable est la capitaine, la peine peut être doublée.

Article L. 633-18. — Est puni de cinq à dix ans de réclusion tout capitaine qui détourne à son profit le navire dont la conduite lui est confiée ou qui, dans une intention criminelle, fait fausse route ou détruit tout ou partie de la cargaison, des vivres ou des effets du bord.

Article L. 633-19. — Est puni de cinq à dix ans de réclusion tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse :

- 1) Vend le navire;
- 2) Opère des déchargements de quelque nature que ce soit;
- 3) Détourne ou dissipe au préjudice de l'armateur des fonds ou des meubles sur le corps, ravitaillement ou équipement du navire ou sur les avaries.

Article L. 633-20. — Tout capitaine, officier maître ou homme d'équipage qui altère des marchandises faisant partie de la cargaison est puni d'un emprisonnement de deux à cinq ans et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal.

Article L. 633-21. — Toute personne embarquée qui falsifie les vivres, boissons et autres objets de consommation est punie d'un emprisonnement de trois mois à un an et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si la substance falsifiée est nuisible à la santé humaine, ou si elle est toxique, l'emprisonnement est de six mois à trois ans et l'amende est celle qui est prévue à l'article 26, 3) du code pénal.

S'il est résulté de l'absorption de la substance falsifiée une maladie ou une incapacité de travail personnel d'une durée excédant vingt jours, l'emprisonnement est de un à cinq ans et l'amende est celle qui est prévue à l'article 26, 4) du code pénal.

S'il en est résulté une infirmité permanente grave, la peine est la réclusion de cinq à dix ans.

S'il en est résulté la mort, la peine est la réclusion de dix à vingt ans.

Article L. 633-22. — Toute personne embarquée qui, frauduleusement, détourne, détériore ou vend un objet utile à la navigation, à la manœuvre ou à la sécurité du navire ou qui vend des vivres embarqués pour le service du bord est punie d'un emprisonnement de un à cinq ans et de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal.

Lorsque le détournement, la détérioration ou la vente a compromis la sécurité du navire ou des personnes embarquées, la peine est la réclusion de cinq à dix ans.

Article L. 633-23. — Les personnes embarquées qui, individuellement ou collectivement :

- 1) Commettent un acte compromettant la sécurité du navire ou des personnes ou des biens à bord;
- 2) Par menace de violences ou par violence s'emparent d'un navire ou s'en attribuent le contrôle;

sont punies de la réclusion de dix à vingt ans.

Article L. 633-24. — Sont punies de la réclusion de dix à vingt ans les personnes embarquées qui se soulèvent collectivement contre l'autorité du capitaine et refusent, après une sommation formelle, de rentrer dans l'ordre.

Est passible de la même peine la résolution d'agir concertée entre deux ou plusieurs personnes en vue de commettre un ou plusieurs des actes visés à l'alinéa précédent.

Article L. 633-25. — Est punie de la réclusion à perpétuité quiconque a volontairement :

- 1) Commis un acte de violence sur une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de ce navire ou des personnes ou des biens à bord;
- 2) Détruit en totalité ou en partie un navire, par quelque moyen que ce soit;
- 3) Commis un acte de piraterie. Est considéré comme pirate :
 - a) Toute personne se trouvant à bord d'un navire et agissant à des fins privées, qui commet un acte illicite de violence, de destruction ou de déprédation contre un autre navire en mer ou contre des personnes ou des biens se trouvant à son bord;
 - b) Toute personne qui participe volontairement à l'utilisation d'un navire pour commettre les actes visés à la lettre a) ci-dessus;
 - c) Toute personne qui incite à la commission des actes visés à la lettre a) ci-dessus ou qui fournit les facilités pour ce faire;
 - d) Toute personne qui, après avoir participé à une mutinerie sur un navire et s'en être rendu maître, commet les actes visés à la lettre a) ci-dessus.

Article L. 633-26. — Dans les cas prévus aux articles L. 633-23, L. 633-24 et L. 633-25, la résistance du capitaine et des personnes qui lui prêtent main forte est considérée comme un acte de légitime défense.

Article L. 633-27. — Est puni d'un emprisonnement de un à cinq ans et de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal quiconque a communiqué une information qu'il savait fausse ou s'est abstenu de communiquer une information exacte dans des conditions susceptibles de compromettre la sécurité d'un navire en cours de voyage.

Article L. 633-28. — Les vols commis à bord sont punis conformément aux dispositions du code pénal.

Ces dispositions ne font pas obstacle à l'application de l'article L. 632-7, 8).

Article L. 633-29. — Tout marin qui, après avoir reçu des avances sur salaires ou parts, s'abstient, sans motif légitime, de prendre son service à bord et ne se met pas en mesure de rembourser les avances qui lui ont été accordées est puni des peines prévues à l'article 337, alinéa 1 du code pénal.

Article L. 633-30. — Est puni d'un emprisonnement de six jours à un mois toute personne embarquée coupable d'avoir introduit de l'alcool ou des boissons spiritueuses ou d'en avoir facilité l'introduction à bord sans l'autorisation expresse du capitaine.

Est puni d'une peine double le capitaine ou l'armateur qui a embarqué ou fait embarquer de l'alcool ou des boissons spiritueuses, destinés à la consommation de l'équipage, en quantités supérieures aux quantités réglementaires, ou en a autorisé l'embarquement.

Article L. 633-31. — Est puni d'un emprisonnement de six jours à un mois tout capitaine qui s'est trouvé en état d'ivresse à bord de son navire et tout officier, maître ou homme d'équipage qui s'enivre habituellement ou qui s'est trouvé en état d'ivresse pendant le quart.

Est puni d'une peine double le capitaine qui s'enivre habituellement, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues à l'article L. 632-10.

Article L. 633-32. — Est puni d'un emprisonnement de un à six mois et de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable par parole, geste ou menace envers un supérieur.

Article L. 633-33. — Est punie d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal toute personne embarquée qui se rend coupable de violences ou de voies de fait contre le capitaine.

Si les violences ou les voies de fait ont occasionné une incapacité de travail personnel d'une durée excédant vingt jours, la peine est l'emprisonnement de trois à cinq ans et l'amende est celle prévue à l'article 26, 4) du code pénal .

Si les violences ou les voies de fait ont occasionné la mutilation, l'amputation ou la privation de l'usage d'un membre, la cécité, la perte d'un œil ou une autre infirmité permanente grave, la peine est la réclusion de cinq à dix ans.

Si les violences ou les voies de fait commises sans l'intention de donner la mort l'ont pourtant occasionnée, la peine est la réclusion de dix à vingt ans.

Article L. 633-34. — Est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois tout homme d'équipage qui, après une sommation formelle du capitaine ou d'un officier spécialement désigné à cet effet par le capitaine, a refusé d'obéir ou résisté à un ordre concernant le service.

Lorsque le refus d'obéissance ou la résistance est susceptible d'entraîner des conséquences dommageables, la peine est l'emprisonnement de six mois à un an.

Si le coupable est un officier ou maître, les peines prévues aux deux alinéas précédents sont portées au double.

Article L. 633-35. — La troisième faute grave et les fautes graves subséquentes contre la discipline commises au cours du même embarquement sont considérées comme délit et punies d'un emprisonnement de six jours à six mois.

Toutefois, lorsque la nature de la faute et les circonstances dans lesquelles elle a été commise paraissent le permettre, le procureur général, sur l'avis conforme du Directeur des affaires maritimes, peut conserver à l'infraction son caractère de faute contre la discipline.

Les fautes légères, réputées fautes graves en vertu de l'article L. 632-7, 1), ne peuvent jamais constituer des délits.

SECTION IV

Infractions concernant la police de la navigation

Article L. 633-36. — Sans préjudice des dispositions des alinéas 2 et 3 du présent article, toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire monégasque ou étranger qui, dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales, ne se conforme pas aux dispositions législatives ou réglementaires ou aux ordres émanant des autorités maritimes, relatifs soit à la police des eaux et rades, soit à la police de la navigation maritime, est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois et de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal.

Le capitaine de tout navire monégasque ou étranger qui a enfreint dans les eaux territoriales ou intérieures monégasques soit les règles de circulation maritime édictées en application de la Convention internationale de Londres du 20 octobre 1972, pour prévenir les abordages en mer et relatives aux dispositifs de séparation de trafic, soit les règles édictées en ce qui concerne les distances minimales de passage le long des côtes monégasques, est puni d'un emprisonnement de un mois à deux ans et de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal. Est puni des mêmes peines le capitaine de tout navire monégasque qui a commis une des infractions prévues à l'alinéa précédent hors des eaux territoriales ou intérieures monégasques.

Toutefois, lorsque l'infraction est commise par le capitaine d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par ordonnance souveraine, les taux de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal sont multipliés par le coefficient 10.

Article L. 633-37. — Est puni d'un emprisonnement de un mois à deux ans et de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal, les taux de celle-ci étant multipliés par le coefficient 50, le capitaine de tout navire monégasque ou étranger transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par ordonnance souveraine, qui a pénétré dans les eaux territoriales ou intérieures monégasques sans avoir signalé à l'autorité maritime la date et l'heure d'entrée, la position, la destination, la route, la vitesse du navire, ainsi que la nature et l'importance du chargement et, le cas échéant, tout accident de mer au sens des dispositions de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 dont il a été victime.

Article L. 633-38. — Toute personne qui, sur un navire monégasque, exerce, sans l'autorisation de l'autorité maritime, et hors le cas de force majeure, soit le commandement, soit toute autre fonction de bord sans satisfaire aux conditions prévues par les articles L. 610-3, L. 610-4 et 610-5 est punie d'un emprisonnement de six jours à un an et de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal.

Article L. 633-39. — Toute personne qui se livre à une navigation maritime sans être munie de l'un des titres de navigation visés au chapitre I du titre I du livre IV, ou qui se refuse à exhiber ce titre à la première réquisition de l'autorité compétente, est passible de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal.

Article L. 633-40. — Tout capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions de l'article L. 413-5 sur les marques de signalement extérieur du navire ou qui efface, altère, couvre ou masque lesdites marques est passible de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal.

Article L. 633-41. — Tout capitaine qui n'obéit pas aux injonctions émanant d'un navire armé par une autorité de police monégasque et le contraint à faire usage de la force est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans.

Article L. 633-42. — Toute personne qui monte frauduleusement à bord d'un navire avec l'intention de faire un voyage est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois et de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal.

En cas de récidive, l'emprisonnement est de six mois à deux ans et l'amende est celle prévue à l'article 26, 2) du code pénal.

Article L. 633-43. — Toute personne qui, soit à bord, soit à terre, a favorisé l'embarquement d'un passager clandestin, l'a dissimulé ou lui a fourni des vivres est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois et de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal.

Le maximum des peines visées à l'alinéa précédent doit être prononcé contre les personnes qui se sont groupées pour favoriser les embarquements clandestins.

En cas de récidive, l'emprisonnement est de six mois à deux ans et l'amende est celle prévue à l'article 26, 2) du code pénal.

Le maximum des peines qui doit être prononcé selon l'alinéa 2 du présent article est porté au double.

Article L. 633-44. — Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine, introduit dans un navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois et de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal, sans préjudice du droit du capitaine de jeter à la mer, dans les conditions de l'article L. 623-7, les marchandises indûment chargées sur le navire.

SECTION V

Destructions volontaires et pertes de navires, abordages, échouements et autres accidents de navigation

Article L. 633-45. — Toute personne qui, volontairement échoue, perd ou détruit un navire quelconque, par quelque moyen que ce soit, est punie, selon le cas des peines prévues par les articles 369, 370, 373 et 374 du code pénal.

Le maximum de la peine est appliqué à l'auteur de l'infraction lorsqu'il est chargé à quelque titre que ce soit, de la conduite du navire.

Article L. 633-46. — Est puni d'un emprisonnement de six jours à trois mois et de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal tout capitaine ou chef de quart qui se rend coupable d'une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes concernant les feux à allumer la nuit, les signaux à faire en temps de brume, la route à suivre ou les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment.

Est puni des mêmes peines tout pilote qui se rend coupable d'une infraction aux règles sur la conduite du navire.

Article L. 633-47. — Si l'une des infractions prévues à l'article précédent ou tout autre fait de négligence imputable au capitaine, chef de quart ou pilote a occasionné soit un sabotage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave à un navire ou à sa cargaison, le coupable est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois et de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal.

Si l'infraction ou le fait de négligence a entraîné la perte ou l'innavigabilité d'un navire, ou la perte d'une cargaison, le coupable est puni d'un emprisonnement de trois mois à un an et de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal.

Si l'infraction ou le fait de négligence a entraîné des blessures ou la mort, le coupable est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal.

Article L. 633-48. — Toute personne de l'équipage autre que le capitaine, le chef de quart ou le pilote qui se rend coupable, pendant son service, d'un fait de négligence sans excuse ayant occasionné soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave à un navire ou à sa cargaison est punie d'un emprisonnement de six jours à quatre mois et de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal.

Si le fait de négligence a entraîné la perte ou l'innavigabilité d'un navire ou la perte d'une cargaison, le coupable est puni d'un emprisonnement de un mois à six mois et de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal.

Si le fait de négligence a entraîné des blessures ou la mort, le coupable est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal.

Article L. 633-49. — Est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal tout capitaine qui, après abordage, et autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, néglige d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par l'abordage l'autre bâtiment, son équipage et ses passagers.

Est puni de la même peine le capitaine qui, hors le cas de force majeure, s'éloigne du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers et, si ce bâtiment a sombré, avant d'avoir tout fait pour recueillir les naufragés.

Si une ou plusieurs personnes ont péri par suite de l'inexécution des obligations visées au présent article, la peine peut être portée au double.

Article L. 633-50. — Après abordage, le capitaine de chacun des navires abordés qui ne fait pas connaître au capitaine de l'autre navire le nom et le port d'attache de son propre navire est puni d'un emprisonnement de six jours à trois mois et de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal.

Article L. 633-51. — Est puni d'un emprisonnement de un à deux ans et de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal tout capitaine qui, en cas d'événement nécessitant l'abandon du navire, néglige d'organiser le sauvetage des personnes embarquées et des documents de bord.

Article L. 633-52. — Est puni des peines prévues à l'article précédent tout capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne reste pas à bord le dernier.

Article L. 633-53. — Tout capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne trouvée en mer, en danger de se perdre, est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal.

Article L. 633-54. — Les dispositions des articles L. 633-46 à L. 633-50 sont applicables aux personnes, même étrangères, qui se trouvent sur un navire étranger, lorsque l'infraction a lieu dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales monégasques.

Article L. 633-55. — Dans le cas où l'une des infractions prévues par les articles L. 633-46, L. 633-47, L. 633-49 et L. 633-50 a été commise par une personne exerçant le commandement du navire dans les conditions irrégulières prévues à l'article L. 633-38, les peines sont portées au double.

SECTION VI

Infractions à diverses dispositions du statut du marin

Article L. 633-56. — Les infractions aux dispositions de l'article L. 623-49 sont punies de l'amende prévue à l'article 29, 3) du code pénal.

En cas de récidive dans le délai d'une année, l'amende est celle prévue à l'article 26, 1) du code pénal.

Il est prononcé autant de condamnations que d'infractions constatées.

Article L. 633-57. — Les infractions aux dispositions des articles L. 623-14 à L. 623-18, L. 623-19, alinéa 2, L. 623-20 à L. 623-26, L. 623-28, L. 623-41, L. 623-43 et L. 623-46 sont punies de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal.

En cas de récidive, l'amende est portée au double.

Il est prononcé autant de condamnations que d'infractions constatées.

Ces peines sont indépendantes des restitutions et des dommages-intérêts qui sont accordés par le juge.

Article L. 633-58. — Les infractions aux dispositions des articles L. 623-29, L. 623-31 et L. 623-35, alinéa 2, et L. 623-36, alinéa 3, sont punies de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal.

En cas de récidive, l'amende est portée au double.

Il est prononcé autant de condamnations que d'infractions constatées.

Ces peines sont indépendantes des restitutions et des dommages-intérêts qui sont accordés par le juge.

Article L. 633-59. — Les infractions aux dispositions des articles L. 623-8 et L. 623-9 et aux ordonnances souveraines prises pour leur application sont punies de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal.

En cas de récidive dans le délai d'une année, la peine est portée au double.

Il est prononcé autant de condamnations que d'infractions constatées.

Article L. 633-60. — Les infractions aux dispositions des articles L. 626-9 à L. 626-12, à l'article L. 626-13 et aux ordonnances souveraines prises pour leur application sont punies de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal.

En cas de récidive, l'amende est celle prévue à l'article 26, 2) et le tribunal peut ordonner la publication et l'affichage du jugement de condamnation conformément à l'article 30 du code pénal.

Il est prononcé autant de condamnations que d'infractions constatées.

Article L. 633-61. — Les infractions aux dispositions des articles L. 623-11, L. 623-12 et L. 626-13 sont punies de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal.

En cas de récidive, l'amende est celle prévue à l'article 26, 2).

Il est prononcé autant de condamnations que d'infractions constatées.

SECTION VII

Infractions diverses

Article L. 633-62. — Tout capitaine requis par l'autorité maritime qui, sans motif légitime, refuse d'incarcérer à son bord un inculpé est puni de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal.

Article L. 633-63. — Tout capitaine qui, sans motif légitime, ne livre pas l'inculpé confié à ses soins à l'autorité judiciaire est puni de six mois à trois ans d'emprisonnement et de l'amende prévue à l'article 26, 3) du code pénal.

En cas d'évasion ou de complicité d'évasion, les dispositions des articles 174 à 182 du code pénal sont applicables.

Article L. 633-64. — Tout capitaine qui, sans motif légitime, refuse de déférer à la réquisition de l'autorité maritime pour rapatrier des Monégasques, est puni de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal.

Article L. 633-65. — Tout capitaine qui, ayant laissé à terre dans un port où n'existe aucune autorité monégasque un membre de l'équipage malade ou blessé, ne lui procure pas les moyens d'assurer son traitement ou son rapatriement est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois et de l'amende prévue à l'article 26, 2) du code pénal.

La même peine est encourue par le capitaine qui, ayant laissé à terre avant qu'il ait atteint son lieu de destination un passager malade ou blessé, ne donne pas avis de cette mesure à l'autorité consulaire du pays auquel appartient le passager débarqué ou, à défaut, à l'autorité locale.

Article L. 633-66. — Tout armateur qui enfreint les dispositions de l'article L. 623-45 est puni de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal.

LIVRE VII

La police des eaux territoriales et des eaux intérieures

TITRE I

LES ÉPAVES MARITIMES

Chapitre I

Découverte et sauvetage des épaves maritimes

Article L. 711-1. — Quiconque découvre une épave maritime est tenu de le déclarer dans les vingt-quatre heures à la Direction des affaires maritimes.

En outre, celui qui procède au sauvetage de l'épave doit la tenir à la disposition dudit service. Il est immédiatement délivré un récépissé de la déclaration de découverte ou de sauvetage. Le récépissé mentionne les nom, prénoms et adresse du déclarant, la date, l'heure et le lieu de la découverte ou du sauvetage et les caractéristiques essentielles de l'épave.

Article L. 711-2. — Toute épave peut être revendiquée auprès de la Direction des affaires maritimes par le propriétaire ou ses ayants droit pendant un an et un jour à compter de la date de la déclaration à ce service.

Toutefois, l'épave sujette à détérioration ou de nature périssable peut être vendue sans délai par l'Administration des Domaines, dans les formes déterminées à l'article L. 711-5. Le produit de la vente est consigné comme il est prévu audit article.

La restitution en nature d'une épave ne peut être faite au propriétaire ou à ses ayants droit que s'ils justifient de leur titre.

Le propriétaire ou ses ayants droit sont tenus de rembourser préalablement à la restitution de l'épave le montant de tous les frais exposés par le Trésor ou éventuellement par le sauveteur, sous réserve des dispositions de l'article L. 711-4, alinéa 3.

La créance du Trésor et éventuellement du sauveteur pour les frais engagés est garantie par le privilège de l'article 1939, 9) du code civil.

Article L. 711-3. — Le sauvetage de toute épave donne lieu, aussitôt la formalité de déclaration accomplie, à un affichage dans les locaux de la Direction des affaires maritimes et à une insertion dans la presse, avec mention du délai de revendication.

Article L. 711-4. — Sous réserve des dispositions des articles L. 712-3 et L. 712-4, le sauvetage et la remise d'épaves à la Direction des affaires maritimes donnent droit, au profit du sauveteur, à une rémunération égale au tiers de la valeur de l'épave, fixée à l'amiable ou à dire d'expert, ou du produit brut de sa vente.

Cette rémunération est payée soit par le propriétaire ou ses ayants droit, soit par le Trésor en cas de vente.

Toutefois, le sauveteur a la faculté de demander, de préférence à cette rémunération, le prix de son travail et le montant des frais de sauvetage, par lui exposés. Dans ce cas, le total desdits prix et montant ne peut être supérieur au produit net de la vente.

Article L. 711-5. — L'épave qui, à l'expiration du délai prévu à l'article L. 711-2, alinéa premier, n'a pas fait l'objet d'une restitution en nature au propriétaire ou à ses ayants droit, est vendue par l'Administration des Domaines, soit de gré à gré, soit aux enchères publiques, selon l'espèce et la valeur présumée.

Le produit de la vente est, sous réserve des frais de toute nature dus au Trésor, consigné à la Caisse des dépôts et consignations où il demeure à la disposition du propriétaire ou de ses ayants droit pendant trois ans à compter de la consignation. S'il n'a pas été réclamé à l'expiration de ce délai, il est acquis au Trésor.

Article L. 711-6. — Lorsque l'épave maritime constitue un obstacle à la navigation, à la pêche ou une menace pour le milieu marin, ou lorsque sa récupération présente un intérêt général et un caractère d'urgence, le Ministre d'Etat adresse au propriétaire, lorsqu'il est connu, une mise en demeure de procéder lui-même au relèvement ou à la démolition de l'épave, dans laquelle il fixe les délais impartis pour le commencement, l'exécution et l'achèvement des travaux.

Dans le cas où le propriétaire est inconnu ou s'il refuse ou néglige de se conformer à la mise en demeure visée à l'alinéa précédent, le Ministre d'Etat peut faire procéder immédiatement à l'enlèvement de l'épave aux frais et aux risques du propriétaire.

Lorsque le Ministre d'Etat estime que l'épave constitue un danger immédiat et entrave l'activité ou l'industrie maritime, il peut se substituer au propriétaire et aux frais de ce dernier, en vue du relèvement de l'épave ou de sa démolition.

La créance du Trésor pour les frais engagés est garantie par le privilège de l'article 1939, 9) du code civil.

Chapitre II

Les épaves maritimes présentant un intérêt historique ou artistique et les gisements archéologiques

Article L. 712-1. — L'intérêt archéologique, historique ou artistique d'une épave, ou son caractère de gisement archéologique est apprécié par le Ministre d'Etat, sur le rapport d'une personne qu'il désigne en raison de sa compétence.

Article L. 712-2. — Sans préjudice des formalités de déclaration et de publicité ni du délai de revendication prévus aux articles précédents, toute épave maritime qui présente un intérêt archéologique, historique ou artistique appartient au domaine privé de l'Etat si le propriétaire ou ses ayants droit sont demeurés inconnus.

Article L. 712-3. — S'il est découvert une épave maritime qui présente un intérêt historique ou artistique ou qui, par son importance, constitue un gisement archéologique, le Ministre d'Etat peut faire procéder à la récupération de cette épave soit directement, soit en passant un marché, par priorité, avec l'inventeur, s'il présente capacités et garanties ou, à défaut, avec toute autre entreprise répondant à ces exigences.

La rémunération contractuelle des opérations de récupération effectuées par l'inventeur peut être fixée en fonction de la valeur des épaves à l'amiable ou à dire d'expert.

Article L. 712-4. — Le sauveteur d'une épave maritime qui présente un intérêt archéologique, historique ou artistique, ainsi que l'inventeur d'un gisement archéologique n'ayant pas obtenu l'autorisation de procéder à sa récupération, ont droit à une rémunération fixée à l'amiable ou, faute d'accord, par le tribunal de première instance, au contradictoire de l'Administrateur des Domaines. Cette rémunération est calculée compte tenu notamment de la valeur de l'épave, du prix du travail de l'inventeur, des frais qu'il a exposés, de l'habileté qu'il a déployée et des risques qu'il a encourus.

Toutefois, la propriété d'une épave maritime isolée de la nature définie à l'alinéa précédent peut être attribuée au sauveteur par l'Administration des Domaines, sur autorisation du Ministre d'Etat, prise après avis de la personne visée à l'article L. 712-1.

Chapitre III

Dispositions pénales

Article L. 713-1. — Quiconque a omis de faire la déclaration prescrite à l'article L. 711-1 est puni de l'amende prévue à l'article 29, 3) du code pénal.

En cas de récidive, une peine de cinq jours d'emprisonnement peut en outre être prononcée. Est puni de la même peine tout sauveteur qui a enfreint les dispositions de l'article L. 711-1, alinéa 2.

Article L. 713-2. — Si l'auteur de l'infraction a agi avec intention frauduleuse, il est puni des peines prévues à l'article 325 du code pénal.

Article L. 713-3. — Dans tous les cas de condamnation, le tribunal prononce la déchéance du condamné de son droit de rémunération de sauvetage.

Il ordonne en outre que les épaves soient restituées à leur propriétaire ou, s'il n'est pas connu, remises à l'Etat.

TITRE II

NAVIRES, EMBARCATIONS OU ENGIN FLOTTANTS LAISSÉS HORS D'ÉTAT DE NAVIGUER OU À L'ABANDON

Article L. 720-1. — Tout navire, embarcation ou engin flottant qui est laissé dans les eaux portuaires hors d'état de naviguer ou à l'abandon ou qui, ayant coulé, n'est pas enlevé de ces eaux est vendu ou détruit selon les procédures visées aux articles L. 720-2, L. 720-3, L. 720-4, L. 720-5 et L. 720-7.

Il en est de même pour tout navire, embarcation ou engin flottant laissé hors d'état de naviguer ou à l'abandon sur les quais et autres parties du domaine de l'Etat.

Au sens du présent titre, l'armateur ou l'exploitant d'un navire est considéré comme son propriétaire, sans préjudice des droits du propriétaire réel.

Article L. 720-2. — Un navire, une embarcation ou un engin flottant est considéré comme hors d'état de naviguer lorsqu'il est reconnu comme tel par le Directeur des affaires maritimes. En cas de contestation, ce service décide définitivement après une expertise contradictoire, aux frais avancés du propriétaire. Les modalités de cette expertise sont fixées par ordonnance souveraine.

La décision du Directeur des affaires maritimes est notifiée au propriétaire par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou remise contre récépissé.

Le navire, l'embarcation ou l'engin flottant est considéré comme abandonné :

- 1) Lorsque, la Direction des affaires maritimes n'ayant pas été en mesure soit d'identifier son propriétaire, soit de connaître le domicile ou la résidence de celui-ci, il s'est écoulé un délai de deux mois depuis la publication, au *Journal de Monaco*, d'un avis dans les conditions fixées par ordonnance souveraine en vue de permettre aux intéressés de se faire connaître;
- 2) Lorsque le propriétaire n'a pas, dans les deux mois de la mise en demeure qui lui est notifiée par acte extrajudiciaire, procédé à l'enlèvement ou payé le montant des droits dont il est redevable.

Article L. 720-3. — La notification prévue à l'article précédent mentionne, en outre, qu'à l'expiration d'un délai de deux mois, le navire, l'embarcation ou l'engin flottant, de même que leur cargaison, sera mis en vente ou détruit, sauf si, dans ce délai, le propriétaire a repris possession du navire, de l'embarcation ou de l'engin flottant, et a versé le montant des droits et frais dus au Trésor.

La notification est dénoncée, le cas échéant, aux créanciers hypothécaires et aux créanciers gagistes.

Article L. 720-4. — A l'expiration du délai de deux mois visé à l'article L. 720-2, chiffre 1 ou L. 720-3, les navires, embarcations ou engins flottants qu'un expert désigné par le Ministre d'Etat a estimés d'une valeur marchande inférieure à un montant fixé par ordonnance souveraine sont remis à l'Administration des Domaines pour être vendus soit de gré à gré, soit aux enchères publiques.

Les modalités de l'expertise sont fixées par ordonnance souveraine.

Le produit de la vente est consigné à la Caisse des dépôts et consignations, sous déduction des avances et frais de toute nature dus au Trésor.

Lorsque les navires, embarcations ou engins flottants sont déclarés hors d'état de naviguer par l'expert, ils sont immédiatement détruits à la diligence de l'autorité administrative.

Il en est de même lorsqu'ils n'ont pas trouvé d'acquéreur.

Article L. 720-5. — Les navires, embarcations ou engins flottants réputés hors d'état de naviguer ou à l'état d'abandon, autres que ceux visés à l'article précédent, sont vendus par voie de justice.

La vente est poursuivie devant le tribunal de première instance à la requête de l'Administration des domaines.

Le tribunal peut décider, soit que la vente aura lieu de gré à gré, le cas échéant, après l'accomplissement des formalités de publicité qu'il peut ordonner, soit qu'elle sera faite comme en matière de saisie et de vente de navire.

En l'absence d'acheteur ou d'adjudicataire, il est procédé à la destruction.

Article L. 720-6. — Quiconque, selon l'article L. 720-2, est réputé avoir laissé un navire, une embarcation ou un engin flottant hors d'état de naviguer ou à l'abandon est puni de l'amende prévue à l'article 29, 3) du code pénal.

Le tribunal peut prononcer la confiscation du navire, de l'embarcation ou de l'engin flottant ou ordonner sa destruction.

Article L. 720-7. — Dans le cas où le navire, l'embarcation ou l'engin flottant constitue un danger grave et imminent pour la navigation, la pêche ou l'environnement, pour les personnes ou pour les biens, le Directeur des affaires maritimes peut faire procéder immédiatement le propriétaire dûment avisé à la récupération, à l'enlèvement, à la destruction ou à toutes opérations nécessaires en vue de supprimer le caractère dangereux de tout ou partie de l'épave.

Article L. 720-8. — Dans tous les cas, les opérations se font aux frais et aux risques du propriétaire.

Le Trésor bénéficie, pour le paiement des créances nées de son intervention, du privilège de l'article 1939, 9) du code civil.

TITRE III

LA SÉCURITÉ

Article L. 730-1. — Des règles particulières assurent la protection des personnes et des biens contre les événements de toute nature, en particulier contre les incendies, les explosions, les asphyxies et les noyades.

Ces règles sont déterminées par ordonnance souveraine.

Article L. 730-2. — Toute personne physique ou morale, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un navire, une embarcation ou un engin flottant lorsqu'elle se livre à la navigation de plaisance, doit être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans des conditions prévues par ordonnance souveraine.

Ces conditions déterminent notamment l'étendue de la garantie que doit comporter le contrat, les limites géographiques dans lesquelles s'exerce la garantie, ainsi que les modalités des documents destinés à justifier auprès des autorités qu'il est satisfait à l'obligation d'assurance notamment en ce qui concerne les navires, embarcations ou engins flottants ne battant pas pavillon monégasque.

A compter de la date d'application, tout contrat d'assurance souscrit en vertu du présent article est, nonobstant toute clause contraire, réputé comporter une garantie au moins équivalente à celles fixées par l'ordonnance souveraine prévue à l'alinéa premier.

Article L. 730-3. — L'obligation d'assurance ne s'applique pas à l'Etat. Des dérogations totales ou partielles peuvent, en outre, être accordées par arrêté ministériel aux organismes ou entreprises qui justifient de garanties financières suffisantes.

Article L. 730-4. — Les contrats d'assurance doivent être souscrits auprès d'une société d'assurance ou d'un assureur agréé par application des dispositions de l'article 7 de la loi n° 609 du 11 avril 1956.

Article L. 730-5. — Lorsque l'auteur d'un accident n'est pas en mesure de justifier qu'il a satisfait à l'obligation d'assurance instituée par l'article L. 750-2, la victime est fondée à se prévaloir des mesures conservatoires prévues à l'article 759 du code de procédure civile.

TITRE IV

PROTECTION DU MILIEU MARIN

Article L. 740-1. — Sans préjudice des dispositions des chapitres II, III et IV du titre II du livre II, toute personne usant des eaux territoriales, des eaux intérieures, des ports, quais et dépendances portuaires doit se conformer aux dispositions légales destinées à prévenir les pollutions ou les nuisances pouvant porter atteinte au milieu marin.

TITRE V

PRATIQUE DES BAINS DE MER ET DES SPORTS NAUTIQUES

Article L. 750-1. — La pratique des bains de mer et des sports nautiques, ainsi que des manifestations nautiques, est soumise à des règles particulières destinées à assurer la sécurité et à protéger la santé des personnes qui s'y livrent.

Ces règles sont déterminées par ordonnance souveraine.

TITRE VI

DES DROITS ET REDEVANCES

Article L. 760-1. — Sous réserve des conventions internationales, les armateurs ou les propriétaires de navires, d'embarcations ou d'engins flottants sont assujettis au paiement de l'un ou de plusieurs des droits et redevances ci-après :

- 1) Droit de naturalisation;
- 2) Droit de stationnement et de séjour;
- 3) Droit de pilotage;
- 4) Redevance d'occupation du domaine portuaire par les navires ou embarcations;
- 5) Redevance d'occupation du domaine portuaire par les marchandises;
- 6) Redevance forfaitaire pour les objets, navires, embarcations, engins flottants, marchandises ou matériels dont l'enlèvement ou le déplacement a été ordonné d'office.

Article L. 760-2. — Les modalités d'assiette, de liquidation et de recouvrement des droits et redevances ainsi que leur taux, sont déterminés par ordonnance souveraine.

Article L. 760-3. — Le droit annuel de naturalisation institué par l'article L. 311-8 est substitué aux droits d'inscription, de congé, de rôle, de naturalisation, de soumission et de cautionnement, de visite de sécurité existant antérieurement.

TITRE VII

DISPOSITIONS PÉNALES

Article L. 770-1. — Sont punis d'un emprisonnement de un à cinq jours et de l'amende prévue à l'article 29, 3) du code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement, ceux qui ont enfreint les ordonnances souveraines ou arrêtés ministériels pris pour réglementer :

- 1) La navigation;
- 2) Les entrées, sorties et mouvements des navires;
- 3) La réglementation des postes d'amarrage et de mouillage;
- 4) L'utilisation des quais et des dépendances portuaires;
- 5) La pratique des bains de mer et des sports nautiques.

En cas de récidive dans un délai d'une année, la peine est l'emprisonnement de six jours à un mois et l'amende celle prévue à l'article 26, 1) du code pénal ou l'une de ces deux peines seulement.

Article L. 770-2. — Sont punis de l'emprisonnement de six jours à un mois et de l'amende prévue à l'article 26, 1) du code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement, les auteurs d'infractions aux ordonnances souveraines ou arrêtés ministériels pris en application des titres II « sur la sécurité » et IV « sur la protection du milieu marin ».

En cas de condamnation, le tribunal peut prononcer la confiscation des navires, embarcations, engins flottants ou matériels saisis ou leur destruction.

Article L. 770-3. — Lorsqu'une infraction aux ordonnances souveraines ou arrêtés ministériels visés aux articles L. 770-1 et L. 770-2 a été relevée à la charge du propriétaire, de l'armateur, du capitaine ou de tout responsable d'un navire, celui-ci ne peut être autorisé à quitter le port qu'après consignation d'une somme d'argent d'un montant égal au taux maximal de l'amende encourue.

Il en est de même du navire, pour lequel ont dû être exposés des frais à la charge du propriétaire, de l'armateur, du capitaine ou de tout responsable du bâtiment; la consignation porte sur la totalité de ces frais.

Article L. 770-4. — Lorsqu'une infraction aux ordonnances souveraines ou arrêtés ministériels visés à l'article L. 770-2 a été relevée à la charge du propriétaire, de l'armateur, du capitaine ou de tout responsable d'un navire, celui-ci ne peut être autorisé à quitter le port qu'après mise en conformité et consignation d'un montant égal au double du taux maximal de l'amende encourue.

Article L. 770-5. — Quiconque a sciemment contrevenu aux dispositions de l'article L. 750-2, alinéa premier, est puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois et de l'amende prévue à l'article 26, 4) du code pénal.

Article L. 770-6. — Si la juridiction civile est saisie d'une contestation sérieuse portant sur l'existence ou la validité de l'assurance, la juridiction pénale appelée à statuer sur le délit prévu à l'article précédent sursoit à statuer jusqu'à ce qu'il ait été jugé définitivement sur ladite contestation.

Article L. 770-7. — Est punie de l'amende prévue à l'article 29, 1) du code pénal toute personne soumise à l'obligation d'assurance prévue à l'article L. 750-2 qui ne peut pas présenter le document réglementaire faisant présumer qu'il a été satisfait à cette obligation ou que les dispositions de l'article L. 750-3 sont applicables.

A défaut de ce document, la justification est fournie aux autorités judiciaires par tous moyens.

L'assureur qui reçoit une demande de document justificatif doit délivrer celui-ci dans un délai de quinze jours, sous peine de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 29 du code pénal.

Le document justificatif prévu au présent article n'implique pas une obligation d'assurance à la charge de l'assureur.

Article 2

L'article 1939 du code civil est complété ainsi qu'il suit :

« 9) La créance du Trésor et éventuellement du sauveteur pour les frais engagés à l'occasion du sauvetage d'une épave maritime, sur l'épave. »

Article 3

Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi, et notamment :

- Le livre II du code de commerce;
- L'ordonnance du 22 janvier 1891 sur la discipline maritime;
- L'ordonnance du 2 juillet 1908 sur le service de la marine et la police maritime;
- L'ordonnance du 15 octobre 1915 sur la naturalisation monégasque des navires;
- L'ordonnance du 16 octobre 1915 sur l'hypothèque maritime;
- L'ordonnance du 16 octobre 1915 concernant la sécurité de la navigation maritime et le travail à bord des navires;
- L'ordonnance du 7 mars 1917 sur le courtage maritime;
- L'ordonnance du 9 mai 1927 portant organisation du conseil maritime et sanitaire;
- La loi n° 478 du 17 juillet 1948 concernant les tarifs appliqués par le service de la marine;
- La loi n° 592 du 21 juin 1954 relative au mouvement et au stationnement des navires dans le port de Monaco;
- La loi n° 814 du 24 janvier 1967 concernant les épaves maritimes;
- La loi n° 954 du 19 avril 1974 concernant la lutte contre la pollution de l'eau et de l'air, article premier;
- La loi n° 973 du 10 juin 1975 sur les navires, embarcations ou engins flottants laissés hors d'état de naviguer ou à l'abandon;
- La loi n° 1018 du 29 décembre 1978 concernant les infractions à la police maritime;
- La loi n° 1027 du 1^{er} juillet 1980 concernant la répression des actes de pollution des eaux de la mer par des hydrocarbures provenant de navires.

Toutefois, en tant que de besoin et sous réserve qu'elles ne soient pas contraires aux prescriptions législatives, demeurent applicables, jusqu'à promulgation des textes d'application de la loi, les dispositions des ordonnances souveraines et arrêtés ministériels pris en vertu des normes législatives abrogées aux termes de l'alinéa précédent.

La présente loi est promulguée et sera exécutée comme loi de l'Etat.

FAIT en notre palais à Monaco, le vingt-sept mars mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit.

III. — AUTRES INFORMATIONS

A. — Election de membres du Tribunal international du droit de la mer

Le mandat de sept membres du Tribunal international du droit de la mer expire le 30 septembre 1999. Le 24 mai 1999, la neuvième réunion des Etats parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a élu, pour un mandat de neuf ans à compter du 1er octobre 1999, les sept membres suivants : Paul Bamela Engo et José Luis Jesus, du Groupe africain; Joseph Akl et P. Chandrasekhara Rao, du Groupe asiatique; Anatoly Lazarevich Kolodkin du Groupe de l'Europe de l'Est; Vincente Marrota Rangel, du Groupe de l'Amérique latine et des Caraïbes; et Rüdiger Wolfrum du Groupe des Etats de l'Europe de l'Ouest et autres.

Liste des membres du Tribunal au 1^{er} octobre 1999

Nom	Pays	Groupe régional	Expiration du mandat
Akl, Joseph	Liban	Etats asiatiques	2008
Anderson, David Heywood	Royaume Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord	Etats de l'Europe de l'Ouest et autres	2005
Bamela Engo, Paul	Cameroun	Etats africains	2008
Caminos, Hugo	Argentine	Etats de l'Amérique latine et des Caraïbes	2002
Erriksson, Gudmundur	Islande	Etats de l'Europe de l'Ouest et autres	2002
Jesus, José Luis	Cap-Vert	Etats africains	2008
Kolodkin, Anatoly Lazarevich	Fédération de Russie	Etats de l'Europe de l'Est	2008
Laing, Edward Arthur	Belize	Etats de l'Amérique latine et des Caraïbes	2002
Marotta Rangel, Vincente	Brésil	Etats de l'Amérique latine et des Caraïbes	2008
Marsit, Mohamed Mouldi	Tunisie	Etats africains	2005
Mensah, Thomas A.	Ghana	Etats africains	2005
Ndiaye, Tafsir Malick	Sénégal	Etats africains	2002
Nelson, L. Dolliver M.	Grenade	Etats de l'Amérique latine et des Caraïbes	2005
Park, Choon-Ho	République de Corée	Etats asiatiques	2005
Rao, P. Chandrasekhara	Inde	Etats asiatiques	2008
Treves, Tullio	Italie	Etats de l'Europe de l'Ouest et autres	2002
Vukas, Budislav	Croatie	Etats de l'Europe de l'Est	2005
Wolfrum, Rüdiger	Allemagne	Etats de l'Europe de l'Ouest et autres	2008
Yamamoto, Soji	Japon	Etats asiatiques	2005
Yankov, Alexander	Bulgarie	Etats de l'Europe de l'Est	2002
Zhao, Lihai	Chine	Etats asiatiques	2002

B. — Tribunal international du droit de la mer : jugement dans l'affaire du navire *Saiga* (n° 2)

Le 1^{er} juillet 1999, le Tribunal international du droit de la mer, par 18 voix contre 2, a déclaré que la Guinée avait violé les droits de Saint-Vincent-et-les Grenadines en arraisonnant le navire *Saiga* et a attribué à Saint-Vincent-et-les Grenadines la somme de 2 123 357,00 dollars avec intérêts à titre d'indemnisation. Ce faisant, il a alloué une indemnisation pour l'immobilisation du capitaine et de l'équipage, pour les blessures par balle infligées au premier officier et à une autre personne et pour la confiscation de la cargaison et les dommages occasionnés au navire. Le Tribunal a également déclaré que la Guinée avait fait un usage excessif de la force lors de l'arraisonnement du navire.

Le Tribunal a rejeté la protestation de Saint-Vincent-et-les Grenadines selon laquelle la Guinée avait violé ses droits en déclarant Saint-Vincent-et-les Grenadines civilement responsable dans la citation à comparaître adressée au

maître du *Saiga*. Le Tribunal a également rejeté la protestation de Saint-Vincent-et-les Grenadines selon laquelle la Guinée avait violé ses droits en refusant de laisser repartir le *Saiga* et son équipage. Lors d'une audience précédente, le Tribunal avait ordonné leur libération sur dépôt d'une caution.

Les *juges* Caminos, Yankov, Akl, Anderson, Vukas, Treves et Erriksson ont présenté une déclaration conjointe. Le *président* Mensah, le *vice-président* Wolfrum et les *juges* Zhao, Nelson, Chandrasekhara Rao, Anderson, Vukas et Laing ont annexé au jugement des avis juridiques distincts. Les *juges* Warioba et Ndiaye ont formulé des opinions dissidentes.

Le texte intégral du jugement figure sur le site Web de l'Organisation des Nations Unies : <http://www.un.org/Depts/los/>

C. — MÉCANISME DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. *Choix de la procédure par les Etats parties en vertu de l'article 287 de la Convention*

Les choix suivants ont été exprimés dans les déclarations faites conformément à l'article 287, dans l'ordre où chaque Etat mentionné les a présentés :

1. **L'Algérie** accepte la compétence de la Cour internationale de Justice, mais seulement avec l'accord préalable entre les parties intéressées dans chaque affaire.

2. **Allemagne**

- a) Tribunal international du droit de la mer;
- b) Tribunal arbitral constitué conformément à l'annexe VII;
- c) Cour internationale de Justice.

3. **Argentine**

- a) Tribunal international du droit de la mer;
- b) Tribunal arbitral spécial constitué conformément à l'annexe VIII.

4. **Autriche**

- a) Tribunal international du droit de la mer;
- b) Tribunal arbitral spécial constitué conformément à l'annexe VIII;
- c) Cour internationale de Justice.

5. **Belgique**

Le Tribunal international du droit de la mer ou la Cour internationale de Justice.

6. **Cap-Vert**

- a) Tribunal international du droit de la mer;
- b) Cour internationale de Justice.

7. **Chili**

- a) Tribunal international du droit de la mer;
- b) Tribunal arbitral spécial constitué conformément à l'annexe VIII.

8. **Cuba** ne reconnaît la compétence de la Cour internationale de Justice pour aucun type de différend.

9. **Egypte**

Tribunal arbitral constitué conformément à l'annexe VII.

10. **Espagne**
Cour internationale de Justice.
11. **Finlande**
Cour internationale de Justice et Tribunal international du droit de la mer.
12. **Grèce**
Tribunal international du droit de la mer.
13. **La Guinée-Bissau** ne reconnaît la compétence de la Cour internationale de Justice pour aucun type de différend.
14. **Italie**
Cour internationale de Justice et Tribunal international du droit de la mer.
15. **Norvège**
Cour internationale de Justice.
16. **Oman**
a) Tribunal international du droit de la mer.
b) Cour internationale de Justice.
17. **Pays-Bas**
Cour internationale de Justice.
18. **Portugal**
a) Tribunal international du droit de la mer;
b) Cour internationale de Justice;
c) Tribunal arbitral constitué conformément à l'annexe VII.
d) Tribunal arbitral spécial constitué conformément à l'annexe VIII.
19. **République-Unie de Tanzanie**
Tribunal international du droit de la mer.
20. **Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord**
Cour internationale de Justice.
21. **Suède**
Cour internationale de Justice.
22. **Ukraine**
a) Tribunal arbitral constitué conformément à l'annexe VII;
b) Tribunal arbitral spécial constitué conformément à l'annexe VIII;
c) Tribunal international du droit de la mer pour les questions relatives à la prompte libération des navires détenus et de leurs équipages.
23. **Uruguay**
Tribunal international du droit de la mer.

2. Exceptions facultatives à l'application de la partie XV, section 2, de la Convention

L'article 298, paragraphe 1, permet aux Etats et entités de déclarer qu'ils excluent l'application des procédures ayant force obligatoire en vertu de la Convention pour certaines catégories spécifiées de différends.

L'Article 298, paragraphe 1, est libellé comme suit :

Les Etats ci-après ont fait des déclarations tendant à exclure l'application de la Partie XV,

Section 2, de la Convention en ce qui concerne une ou plusieurs catégories de différends, à savoir :

Article 298

Exceptions facultatives à l'application de la section 2

1. Lorsqu'il signe ou ratifie la Convention ou y adhère, ou à n'importe quel moment par la suite, un Etat peut, sans préjudice des obligations découlant de la section 1, déclarer par écrit qu'il n'accepte pas une ou plusieurs des procédures prévues à la section 2 pour une ou plusieurs des catégories suivantes de différends :

a) i) Les différends concernant l'interprétation ou l'application des articles 15, 74 et 83 relatifs à la délimitation des zones maritimes ou les différends qui portent sur des baies ou titres historiques, pourvu que l'Etat qui a fait la déclaration accepte, lorsqu'un tel différend surgit après l'entrée en vigueur de la Convention et si les parties ne parviennent à aucun accord par voie de négociations dans un délai raisonnable, de le soumettre, à la demande de l'une d'entre elles, à la conciliation selon la procédure prévue à la section 2 de l'annexe V, et étant entendu que ne peut être soumis à cette procédure aucun différend impliquant nécessairement l'examen simultané d'un différend non réglé relatif à la souveraineté ou à d'autres droits sur un territoire continental ou insulaire;

ii) Une fois que la Commission de conciliation a présenté son rapport, qui doit être motivé, les parties négocient un accord sur la base de ce rapport; si les négociations n'aboutissent pas, les parties soumettent la question, par consentement mutuel, aux procédures prévues à la section 2, à moins qu'elles n'en conviennent autrement;

iii) Le présent alinéa ne s'applique ni aux différends relatifs à la délimitation de zones maritimes qui ont été définitivement réglés par un arrangement entre les parties, ni aux différends qui doivent être réglés conformément à un accord bilatéral ou multilatéral liant les parties;

b) Les différends relatifs à des activités militaires, y compris les activités militaires des navires et aéronefs d'Etat utilisés pour un service non commercial, et les différends qui concernent les actes d'exécution forcée accomplis dans l'exercice de droits souverains ou de la juridiction et que l'article 297, paragraphe 2 ou 3, exclut de la compétence d'une cour ou d'un tribunal;

c) Les différends pour lesquels le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies exerce les fonctions qui lui sont conférées par la Charte des Nations Unies, à moins que le Conseil de sécurité ne décide de rayer la question de son ordre du jour ou n'invite les parties à régler leur différend par les moyens prévus dans la Convention.

Argentine Pour les différends spécifiés à l'article 298, paragraphe 1, *a*, *b* et *c* de la Convention;

Cap-Vert Pour les différends concernant les activités militaires, y compris les activités militaires des navires et aéronefs d'Etat utilisés pour un service non commercial, et les différends qui concernent les actes d'exécution forcée accomplis dans l'exercice de droits souverains ou de la juridiction et que l'article 297, paragraphe 2 ou 3, exclut de la compétence d'une cour ou d'un tribunal;

Chili Pour les différends visés à l'article 298, paragraphe 1, *a*, *b* et *c* de la Convention;

- Fédération de Russie** Pour les différends concernant l'interprétation ou l'application des articles 15, 74 et 83 relatifs à la délimitation des zones maritimes ou les différends qui portent sur des baies ou titres historiques; les différends concernant les activités militaires, y compris les activités militaires des navires et aéronefs d'Etat, et les différends qui concernent les actes d'exécution forcée accomplis dans l'exercice de droits souverains ou de la juridiction; et les différends pour lesquels le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies exerce les fonctions qui lui sont conférées la Charte des Nations Unies;
- France** Pour les différends concernant l'interprétation ou l'application des articles 15, 74 et 83 relatifs à la délimitation des zones maritimes ou les différends qui portent sur des baies ou titres historiques; les différends concernant les activités militaires, y compris les activités militaires des navires et aéronefs d'Etat utilisés pour un service non commercial, et les différends qui concernent les actes d'exécution forcée accomplis dans l'exercice de droits souverains ou de la juridiction et que l'article 297, paragraphe 2 ou 3, exclut de la compétence d'une cour ou d'un tribunal; et les différends pour lesquels le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies exerce les fonctions qui lui sont conférées la Charte des Nations Unies, à moins que le Conseil de sécurité ne décide de rayer la question de son ordre du jour ou n'invite les parties à régler leur différend par les moyens prévus dans la Convention;
- Italie** Pour les différends concernant l'interprétation ou l'application des articles 15, 74 et 83 relatifs à la délimitation des zones maritimes ou les différends qui portent sur des baies ou titres historiques;
- Portugal** Pour une ou plusieurs des catégories spécifiées à l'article 298, paragraphe 1, *a*, *b* et *c* de la Convention;
- Tunisie** Pour les catégories spécifiées à l'article 298, paragraphe 1, *a*, *b* et *c* de la Convention;
- Ukraine** Pour l'examen des différends relatifs à la délimitation des zones maritimes, les différends qui portent sur les baies ou titres historiques et les différends relatifs à des activités militaires, à moins que certains traités internationaux conclus entre l'Ukraine et des Etats intéressés n'en disposent autrement;
- Uruguay** Pour les différends qui concernent les actes d'exécution forcée accomplis dans l'exercice de droits souverains ou de la juridiction et que l'article 297, paragraphe 2 ou 3, exclut de la compétence d'une cour ou d'un tribunal.
- En outre, les Etats suivants, sans exclure l'application de la partie XV, section 2 de la Convention pour les catégories de différends visées à l'article 298, paragraphe 1, ont fait des déclarations concernant leurs préférences à l'égard d'une ou de plusieurs des procédures ou leur non-acceptation desdites procédures, à savoir :
- Cuba** N'accepte pas la compétence de la Cour internationale de Justice en ce qui concerne les dispositions des articles 297 et 298;
- Guinée-Bissau** N'accepte pas la compétence de la Cour internationale de Justice en ce qui concerne les dispositions des articles 297 et 298;
- Islande** A déclaré qu'en vertu de l'article 298 de la Convention elle se réserve le droit de soumettre toute interprétation de l'article 83 à conciliation, en vertu de l'annexe V, section 2 de la Convention.
- Norvège** N'accepte pas de tribunal arbitral constitué en vertu de l'annexe VII pour l'une quelconque des catégories de différends mentionnées à l'article 298.

3. *Listes de conciliateurs et d'arbitres nommés en vertu de l'article 2 des annexes V et VII de la Convention*

a) **Liste de conciliateurs nommés en vertu de l'article 2 de l'annexe V de la Convention**

<i>Etat partie</i>	<i>Conciliateurs-Nominations</i>	<i>Date de dépôt de la notification auprès du Secrétaire général</i>
Chili	Helmut Brunner Nöer Rodrigo Díaz Albónico Carlos Martínez Sotomayor Eduardo Vio Grossi	18 novembre 1998
République tchèque	Vladimir Kopal	18 décembre 1996
Soudan	Abd Elrahman Elkhalfa Sayed/Eltahir Hamadalla	1995
Sri Lanka	Hon. M.S. Aziz, P.C. S. Sivarasan, P.C. (Prof.) C. F. Amerasinghe A. R. Perera	17 janvier 1996

b) **Liste de conciliateurs nommés en vertu de l'article 2 de l'annexe VII de la Convention**

<i>Etat partie</i>	<i>Conciliateurs-Nominations</i>	<i>Date de dépôt de la notification auprès du Secrétaire général</i>
Allemagne	(Mme) Renate Platzoeder	25 mars 1996
Chili	José Miguel Barros Franco María Teresa Infante Caffi Edmundo Vargas Carreño Fernando Zegers Santa Cruz	18 novembre 1998
Espagne	José Antonion de Yturriaga Barberan	23 juin 1999
Fédération de Russie	Vladimir S. Kotliar Vladimir N. Trofimov Prof. Kamil A. Bekyashev	27 mai 1997 4 mars 1998
France	Prof. Daniel Bardonnet Prof. Pierre-Marie Dupuy Prof. Jean-Pierre Queneudec Prof. Laurent Lucchini	4 février 1998
Pays-Bas	Ellen Hey Prof. Alfred H.A. Soons Adriaan Bos	6 février 1998
République tchèque	Vladimir Kopal	18 décembre 1996
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	Prof. Christopher Greenwood Prof. Elihu Lauterpacht Sir Arthur Watts	19 février 1998
Soudan	Sayed/Shawgi Hussain Ahmed Elmufiti	8 septembre 1995
Sri Lanka	Hon. M.S. Aziz, P.C. S. Sivarasan, P.C. (Prof.) C.F. Amerasinghe A.R. Perera	17 janvier 1996

