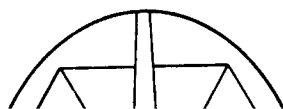


Division des affaires maritimes et du droit de la mer
Bureau des affaires juridiques

Droit *de la mer*



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**

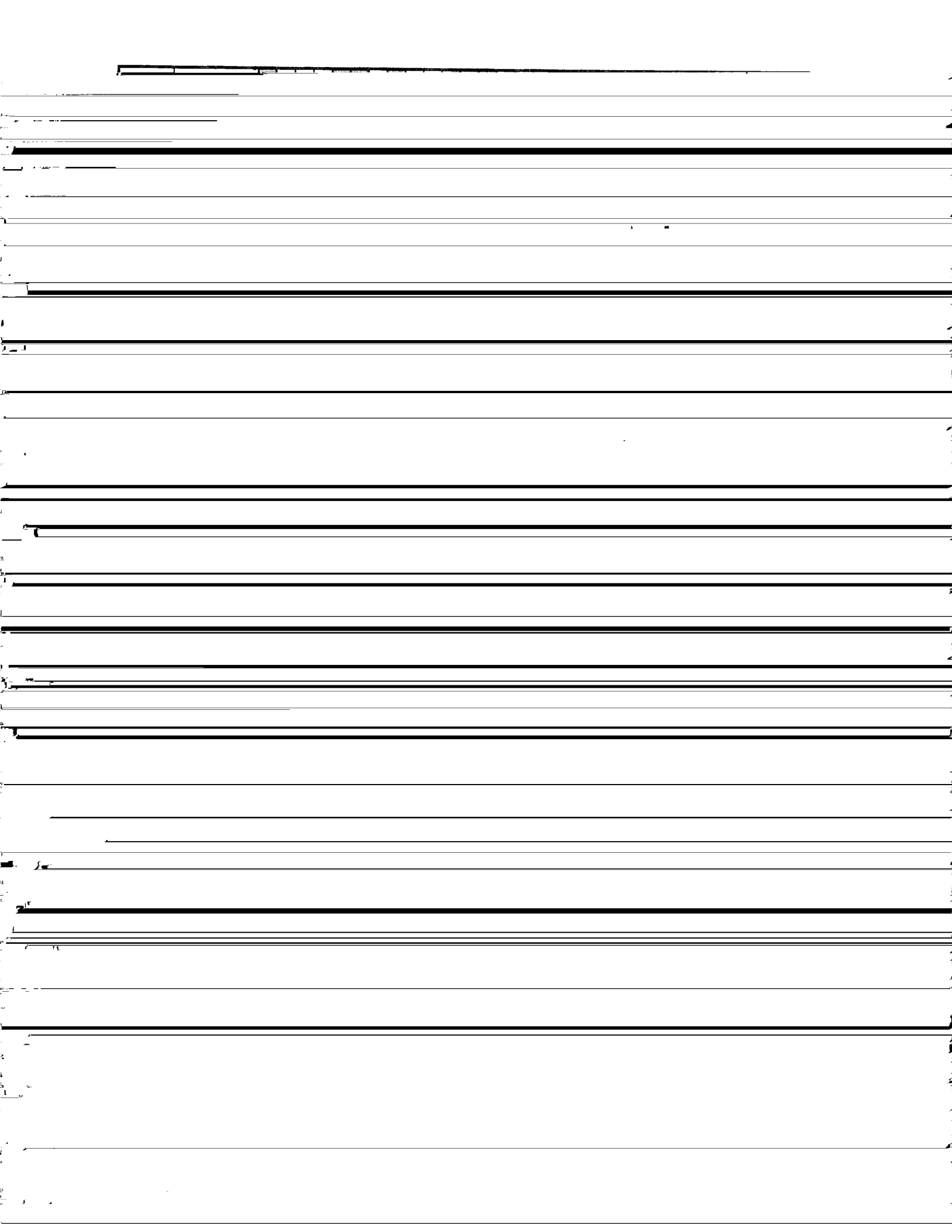
Table des matières

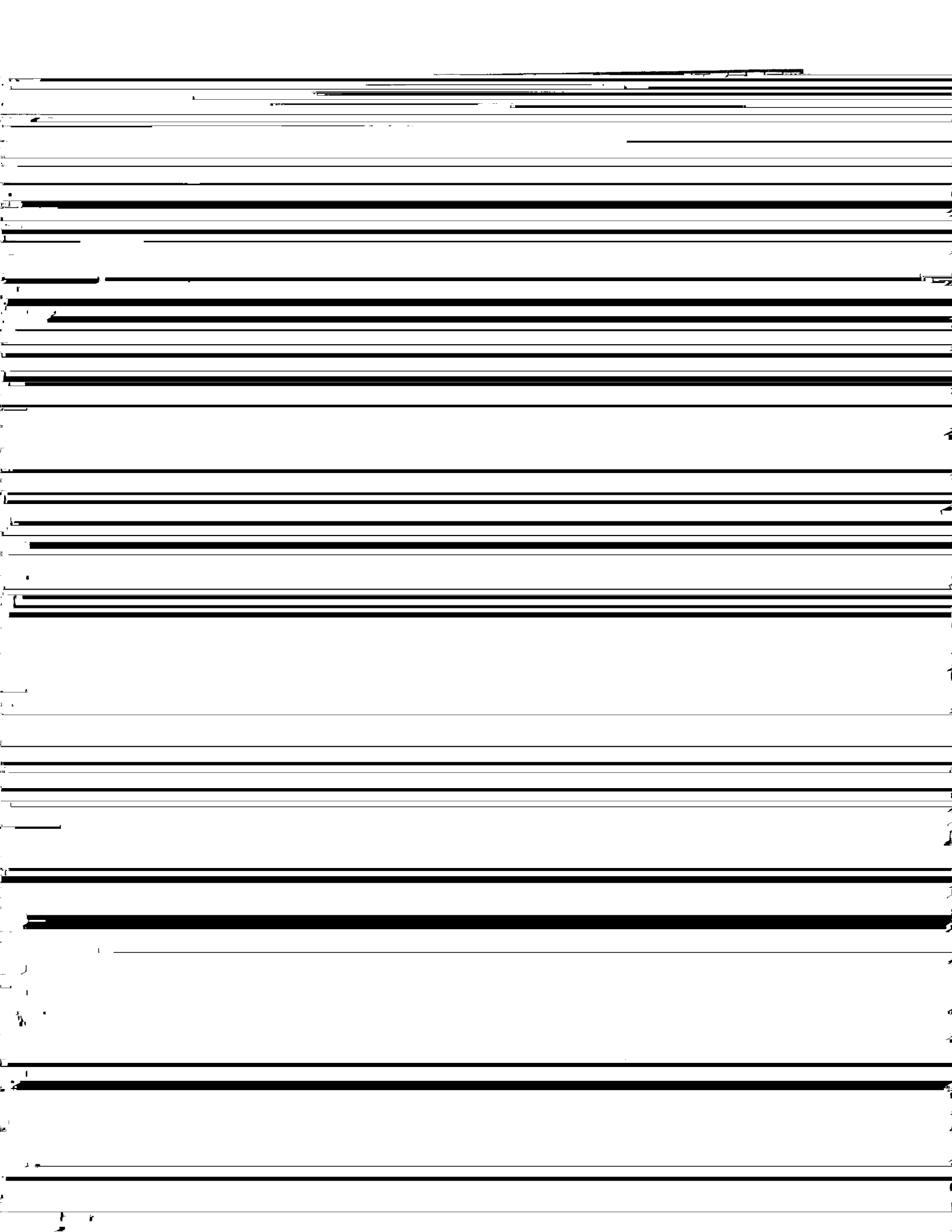
Page

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





En des dispositions de conservation d'actifs (pas en vigueur)
13 février 1997 (a)
17 avril 1998 (a)
14 février 1997
4

à remplir par la suite

Titres en circulation (en millions de actions ordinaires)
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030



ation des dispositions
se à la conservation
ivauchants et des stocks
iteurs (pas en vigueur)

Ratification: adhésion (a) 3
(@ déclaration)

20 mars 1998

31 juillet 1996

<p>ne de l'application des dispositions relatives à la conservation des stocks chevauchants et des stocks migrateurs (pas en vigueur)</p>	
<p>5 (in)</p>	<p>Ratification; adhésion (a) 3 (b) déclaration</p>
	<p>22 (b) 4)</p>

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 (20 mai 1984); Cuba (15 août 1984); Sénégal (25 octobre 1984);

(14 août 1995); Micronésie (Etats fédérés de) [6 septembre 1995]; Jordanie (27 novembre 1995);

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

TEXTES LÉGISLATIFS RÉCENTS REÇUS DE GOUVERNEMENTS

1. *ANGOLA*

1. *ANGOLA* 1. 22-12-64 1007

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.

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 de l'Etat de l'Angola.

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;
- 1) Les droits et obligations reconnus par le droit international.

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

Les navires et aéronefs de tous Etats jouissent du droit de navigation et de survol.

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'en-
limitation de la mer territoriale, aux

équidistant des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chaque pays.

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...

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

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

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° 00' 10", 8 N 10° 00' 00", 6 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 Sjaellands Rev
de là, la ligne côtière jusqu'à

42. 56° 19' 18", 8 N 11° 08' 00", 6 E

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

- 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

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' 21", 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

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

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

3. $57^{\circ} 43' 43'', 8 \text{ N}$ $11^{\circ} 01' 36'', 6 \text{ E}$

2) Dans les eaux comprises entre Y et Z, la limite extérieure de la mer territoriale est constituée des

lignes droites géodésiques reliant les points suivants :

4. $57^{\circ} 31' 38'', 6 \text{ N}$ $11^{\circ} 13' 12'', 0 \text{ E}$

5. $57^{\circ} 25' 41'', 3 \text{ N}$ $11^{\circ} 18' 51'', 5 \text{ E}$

6. $57^{\circ} 11' 52'', 3 \text{ N}$ $11^{\circ} 30' 06'', 7 \text{ E}$

3) Dans les eaux comprises entre Anholt et la Suède, la limite extérieure de la mer territoriale est constituée des

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° 20' 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

voir

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

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

PREMIÈRE PARTIE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- 1) La présente ordonnance s'applique à l'admission de navires de guerre et d'aéronefs militaires étrangers

6. 1) Les navires de guerre sans autorisation spéciale ne peuvent se livrer à des activités scientifiques ou mili-

2) Les sous-marins sont tenus de naviguer à la surface dans les eaux territoriales danoises.

3) Les sous-marins doivent arborer leur pavillon naval ou national quand ils se trouvent dans les eaux

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 sont, en l'absence de traités,

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"

3° 59' 11" 8° 47' 47"

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"

<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' 25"	8° 02' 00"

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"

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"

<i>Points</i>	<i>Latitude nord</i>	<i>Longitude est</i>
86.	1° 54' 45"	8° 31' 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"

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 municipalité de Saint-Jacques-de-la-Lande sont définies par les points suivants :

Article 4

Les *ministères* de la République de Guinée équatoriale, indiquées aux articles 1, 2 et 3 du

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

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 inté-

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.

... fonctionnaire ou agent dûment commissionné et

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

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 interna-

elles doivent répondre, les établissements, ouvrages, appareillages, installa-

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'arti-

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 ou 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.

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 séparément et cumulativement soit

- 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.

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 du décret du 19 mai 1968.

1.

Le tribunal peut ordonner l'exécution, dans le délai qui lui est fixé, des travaux de réhabilitation de l'habitat.

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

- 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 Conven-

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 exerçant une activité de recherche scientifique marine

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.

Les installations et dispositifs visés à l'article précédent une zone de

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 ledite autorisation est puni d'un an

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 sur la signalisation maritime sont pu-

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 navires qui ont obtenu la naturalisation :

Toutefois, le propriétaire d'un navire peut prêter au loueur celui-ci.

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.

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 inscrite.

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.

... contributions dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;

1) Pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de conseil

2) Pour les privilèges garantissant les indemnités d'absence et de congé

SECTION II

La saisie conservatoire

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 ~~pour frais de caution ou d'en empêcher la saisie~~ peut être engagée devant le tribunal de première

— Les nom, espèce, tonnage et nationalité du bâtiment;

— La description des chaloupes, canots, agrès et autres apparaux 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.

Article L. 315-14. — L'armement est tenu de...

- 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.

~~La fonction 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. 315-35. — La collocation des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers

Chapitre VII

La propriété du navire

Art. 217 1 — Le navire ne peut être la propriété d'une personne physique ou morale.

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

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.

commise.

Article L. 321-4. — Si il y a faute commune, les responsabilités respectives sont proportionnelles à la gravité des

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.

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...

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 conformé-

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.

proprement dite pour effet le transport des passagers ou des

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 de commerce.

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.

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.

_____ doit assurer la sécurité de son navire, de son équipage et des personnes embarquées
_____ et les personnes embarquées

Chapitre II

Dispositions pénales

Article L. 422-1. — Sans préjudice des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire

LIVRE V

TITRE I

L'ARMEMENT

Chapitre I

L'armateur

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

Article 512. L'armateur peut être une personne physique, une copropriété de navire ou une personne mo-

rale constituée conformément au droit commun.

Article 513. L'armateur est le capitaine du navire.

Ils ont le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats et tous documents auxiliaires.

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
de fait quand il est dû

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...

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

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 :

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 prévus :

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

L. 521-24. Pour le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur met, en tout ou partie, un navire à la

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.

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.

En cas de faute du transporteur, le contrat peut être résolu à la de-

mande du chargeur.

Le montant ne peut excéder le chiffre

Le connaissement à ordre est négociable par endossement. Le transnorteur ou son mandataire

ler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissance une réserve précisant ces inexac-
titudes et les causes de contrôle suffisants.

a) De mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises

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.

41 / 522-31. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchar-

Article L. 522-38. — La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison est limitée à une somme

Article L. 522-48. — Les actions récursoires peuvent être intentées soit dans le délai d'un an fixé ci-dessus, soit,

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

- 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. 524-5. — Sur les bâtiments de moins de dix unités de jauge brute et sur ceux qui effectuent des services

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 survenant à bord du navire.

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.

L. 524-23 et L. 524-24.

SECTION V

Les organisateurs de croisières maritimes

~~Les organisateurs de croisières maritimes~~

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

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 sau-

vées.

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

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

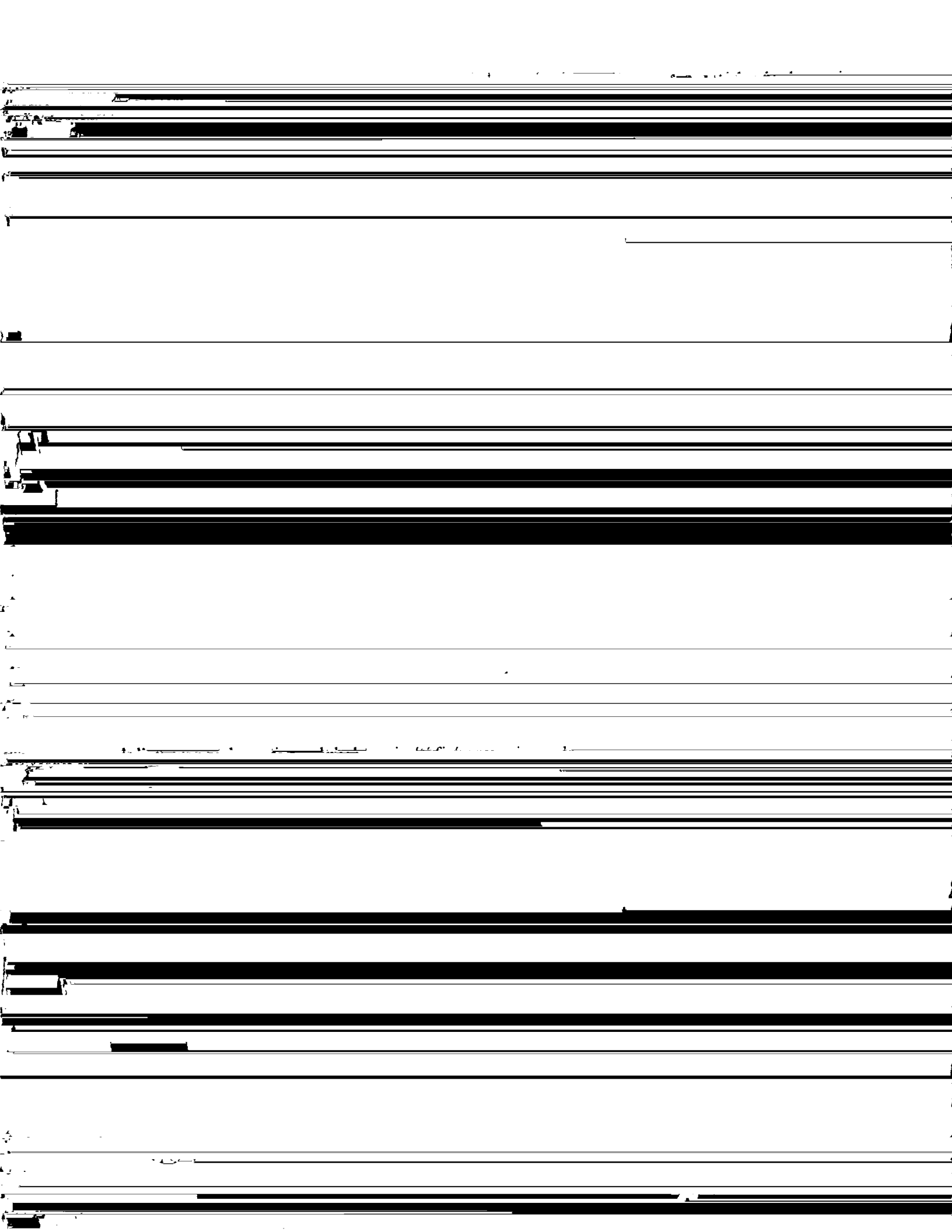
TITRE IV

I. [REDACTED]

Chapitre I

Dispositions générales

Article I. [REDACTED]



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'œuvre commune, sauf si celle-ci résulte d'un risque exclu par l'as-

urance;

2) Des frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel ou

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;

Article L. 542-31. — En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a con-

tractées 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 est tenu de verser à l'assuré la somme assurée, à l'exception de son paiement, tous

Les jours se comptent de zéro à vingt-quatre heures d'après l'heure du navs où la police a été émise.

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'aliénateur 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. — Lorsque le voyage est effectué par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles

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

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 l'inscription sur le rôle de l'Etat, et aux navires qui sont inscrits sur le rôle de l'Etat d'un autre pays.

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 l'éloignement habituel du navire rend impossible l'accomplissement à Monaco des formalités prévues par la loi.

Il doit néanmoins se conformer aux prescriptions des articles L. 625-3 et L. 625-4.

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 l'armateur.

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 toilette.

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.

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 durée supérieure à six jours.

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.

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.

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.

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

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.

Il est tenu de fournir au marin, avant son départ, un certificat de paiement et un certificat de non-paiement pour servir de suppléments ou de remplacer les signes

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 rétributions...

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.

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. *Article L. 624-1.* — Le contrat d'engagement prend fin notamment en cas de décès du marin, de maladie ou d'accident

Est nulle de plein droit toute assignation

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

~~Art. L. 625-1. Est assimilée à l'identité maritime à ce titre du présent chapitre :~~

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

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 obtenir

Article L. 631-2. — L'expression « à bord » désigne le navire, ses embarcations et ses moyens de communication fixes avec la terre.

— 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. 631-1,

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,

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. *l'insubordination simple à tout ordre concernant le service, sans résistance à une sommation formelle faite*

- 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) Les arrêts pendant quinze jours au plus, sans suspension de salaires et avec continuation de service.

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

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 de l'article 171 de la loi n° 633 du 12 juillet 1988.

Toutefois, nonobstant l'article 368 dudit code de procédure pénale,

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'impeachment.

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.

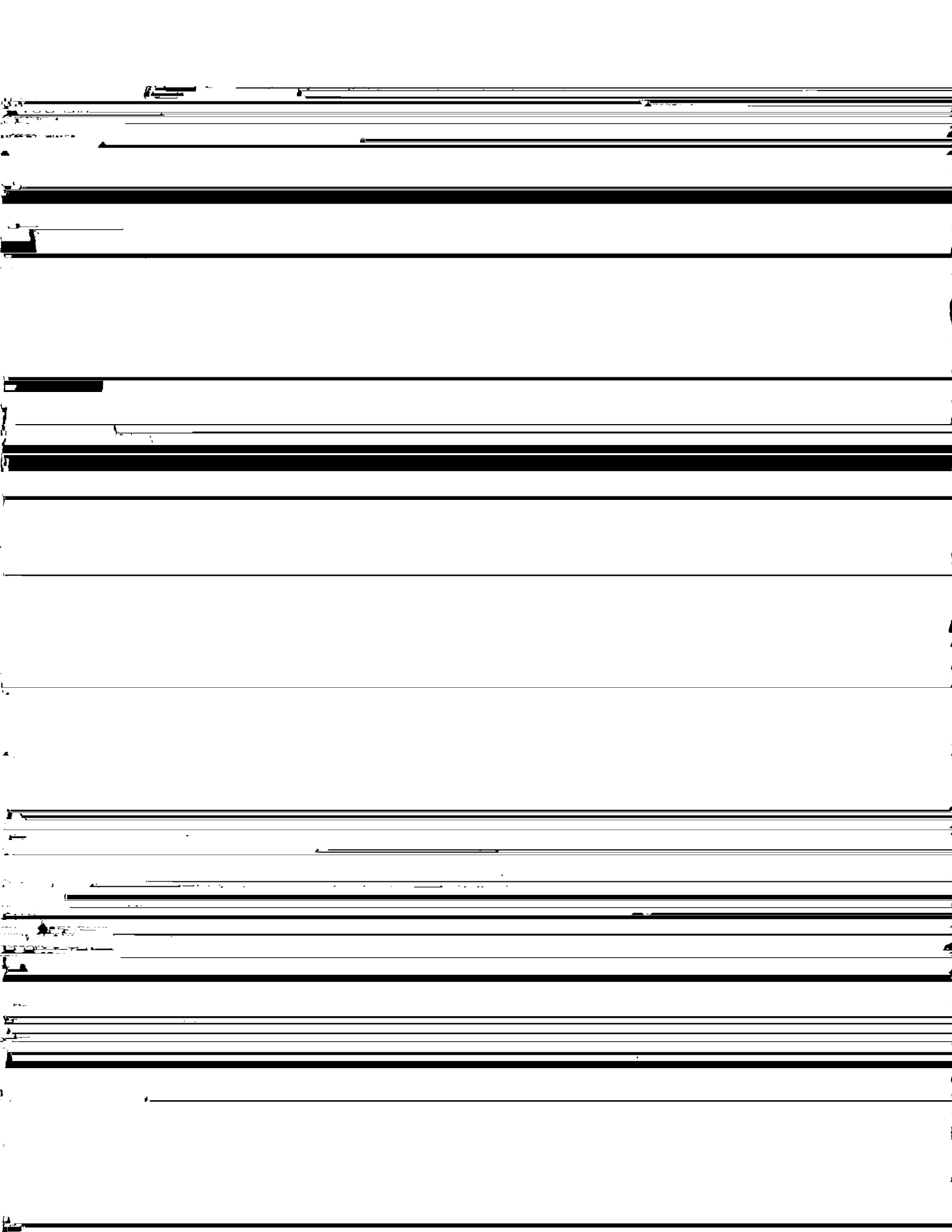
Article L. 633-18. — Est puni de cinq à dix ans de réclusion tout capitaine qui détourne à son profit le navire dont la conduite lui est confiée ou qui, dans une intention criminelle, fait fausse route ou détruit tout ou partie de la cargaison, des vivres ou des effets du bord.

Article L. 633-19. — Est puni de cinq à dix ans de réclusion tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse,

2) Opère des déchargements de quelque nature que ce soit;

2) Décharge ou dissimule au préjudice de l'armateur des fonds ou des meubles aux dépens, sciemment ou frauduleusement,

Article L. 633-25. — Est punie de la réclusion à perpétuité quiconque a fait



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. 633-39

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 échouage,

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 fois que...

Ces peines sont indépendantes des restitutions et des dommages-intérêts qui sont accordés par le juge.

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

I

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

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.

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 I 211.6 *

Chapitre III

Dispositions générales

prévue à l'article 29, 3) du code péna 1.

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

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.

A compter de la date d'application, tout contrat d'assurance souscrit en vertu du présent article est, nonobstant

prévue à l'alinéa premier.

Art. L. 720-2. L'application d'assurance ne s'applique pas à l'Etat. Des dérogations totales ou partielles ney-

TITRE VII

DISPOSITIONS PÉNALES

Article I. 770 1

0) La créance du Trésor et éventuellement du sauveteur pour les frais engagés à l'occasion du sauvetage

Article 3

III. — AUTRES INFORMATIONS

Δ — Election de membres

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

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 VIII.

d) Tribunal arbitral spécial constitué conformément à l'annexe VIII.

19. **République-Unie de Tanzanie**

Tribunal international du droit de la mer.

20.

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

L'Article 298, paragraphe 1, est libellé comme suit :

Les Etats ci-dessous 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. Lorsau'il signe ou ratifie la Convention ou y adhère, ou à n'importe quel moment par la

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 Vío Grossi	18 novembre 1998
		18 décembre 1996

