

NOTE

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.

En outre, 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 États n'implique, de la part de l'Organisation des Nations Unies, aucune reconnaissance de la validité des mesures et décisions en question.

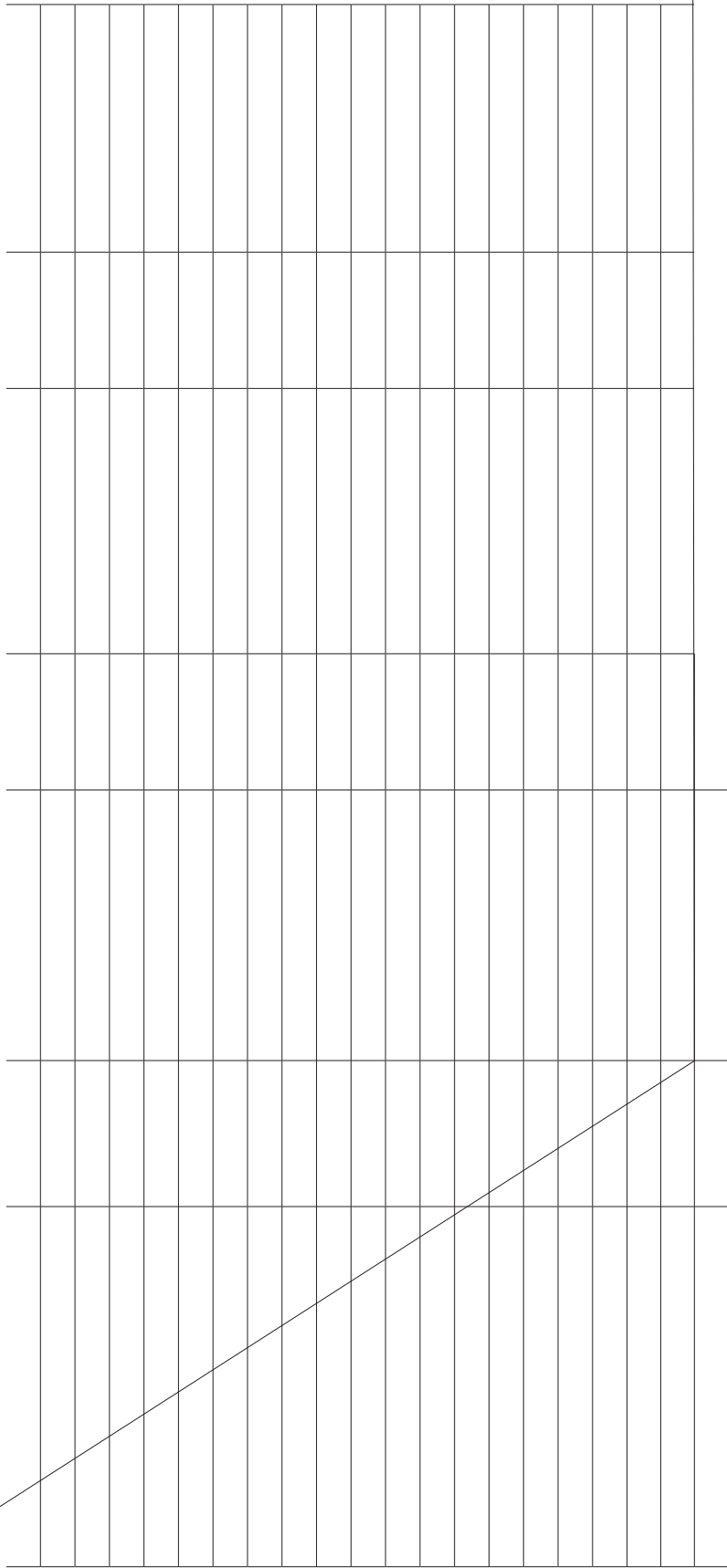
LES INFORMATIONS PUBLIÉES DANS LE PRÉSENT *BULLETIN* PEUVENT ÊTRE REPRODUITES EN TOUT OU EN PARTIE, MAIS AVEC INDICATION DE SOURCE.

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

État de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de l'Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention et de 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 migrants

1. *Tableau indiquant l'état de la Convention et des accords connexes au 31 mars 2005*

État ou entité <i>Le texte en italique indique les États ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer <i>(en vigueur depuis le 16 novembre 1994)</i>		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention <i>(en vigueur depuis le 28 juillet 1996)</i>		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 migrants	





État ou entité Le texte en italique indique les États ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les États sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur depuis le 16 novembre 1994)	Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur depuis le 28 juillet 1996)	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 (en vigueur depuis le 11 décembre 2001)
	Signature (déclaration)	Signature	Signature (déclaration)
	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); succession (s); (déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ¹ ; procédure simplifiée (ps) ²	Ratification; adhésion (a) ³ (Déclaration)

État ou entité <i>Le texte en italique indique les États ou entités non membres</i>																			

2. Listes chronologiques, arrêtées au 31 mars 2005, des ratifications, adhésions et déclarations de succession concernant la Convention et les accords connexes

a) *La Convention*

1. Fidji (10 décembre 1982)
2. Zambie (7 mars 1983)
3. Mexique (18 mars 1983)
4. Jamaïque (21 mars 1983)
5. Namibie (18 avril 1983)
6. Ghana (7 juin 1983)
7. Bahamas (29 juillet 1983)
8. Belize (13 août 1983)
9. Égypte (26 août 1983)
10. Côte d'Ivoire (26 mars 1984)
11. Philippines (8 mai 1984)
12. Gambie (22 mai 1984)
13. Cuba (15 août 1984)
14. Sénégal (25 octobre 1984)
15. Soudan (23 janvier 1985)
16. Sainte-Lucie (27 mars 1985)
17. Togo (16 avril 1985)
18. Tunisie (24 avril 1985)
19. Bahreïn (30 mai 1985)
20. Islande (21 juin 1985)
21. Mali (16 juillet 1985)
22. Iraq (30 juillet 1985)
23. Guinée (6 septembre 1985)
24. République-Unie de Tanzanie (30 septembre 1985)
25. Cameroun (19 novembre 1985)
26. Indonésie (3 février 1986)
27. Trinité-et-Tobago (25 avril 1986)
28. Koweït (2 mai 1986)
29. Nigéria (14 août 1986)
30. Guinée-Bissau (25 août 1986)
31. Paraguay (26 septembre 1986)
32. Yémen (21 juillet 1987)
33. Cap-Vert (10 août 1987)
34. Sao-Tomé-et-Principe (3 novembre 1987)
35. Chypre (12 décembre 1988)
36. Brésil (22 décembre 1988)
37. Antigua-et-Barbuda (2 février 1989)
38. République démocratique du Congo (17 février 1989)
39. Kenya (2 mars 1989)
40. Somalie (24 juillet 1989)
41. Oman (17 août 1989)
42. Botswana (2 mai 1990)
43. Ouganda (9 novembre 1990)
44. Angola (5 décembre 1990)
45. Grenade (25 avril 1991)
46. Micronésie (États fédérés de) [29 avril 1991]
47. Îles Marshall (9 août 1991)
48. Seychelles (16 septembre 1991)
49. Djibouti (8 octobre 1991)
50. Dominique (24 octobre 1991)
51. Costa Rica (21 septembre 1992)
52. Uruguay (10 décembre 1992)
53. Saint-Kitts-et-Nevis (7 janvier 1993)
54. Zimbabwe (24 février 1993)
55. Malte (20 mai 1993)
56. Saint-Vincent-et-les Grenadines (1^{er} octobre 1993)
57. Honduras (5 octobre 1993)
58. Barbade (12 octobre 1993)
59. Guyana (16 novembre 1993)
60. Bosnie-Herzégovine (12 janvier 1994)
61. Comores (21 juin 1994)
62. Sri Lanka (19 juillet 1994)
63. Viet Nam (25 juillet 1994)
64. Ex-République yougoslave de Macédoine (19 août 1994)
65. Australie (5 octobre 1994)
66. Allemagne (14 octobre 1994)
67. Maurice (4 novembre 1994)
68. Singapour (17 novembre 1994)
69. Sierra Leone (12 décembre 1994)
70. Liban (5 janvier 1995)
71. Italie (13 janvier 1995)
72. Îles Cook (15 février 1995)

- | | |
|---|--------------------------------|
| 73. Croatie (5 avril 1995) | 111. Espagne (15 janvier 1997) |
| 74. Bolivie (28 avril 1995) | 112. Guatemala (1 M f111. |
| 75. Slovénie (16 juin 1995) | ç |
| 76. Inde (29 juin 1995) | |
| 77. Autriche (14 juillet 1995) | |
| 78. Grèce (21 juillet 1995) | |
| 79. Tonga (2 août 1995) | |
| 80. Samoa (14 août 1995) | |
| 81. Jordanie (27 novembre 1995) | |
| 82. Argentine (1 ^{er} décembre 1995) | |
| 83. Nauru (23 janvier 1996) | |
| 84. République de Corée (29 janvier 1996) | |
| 85. Monaco (20 mars 1996) | |
| 86. Géorgie (21 mars 1996) | |
| 87. France (11 avril 1996) | |
| 88. Arabie saoudite (24 avril 1996) | |
| 89. Slovaquie (8 mai 1996) | |
| 90. Bulgarie (15 mai 1996) | |
| 91. Myanmar (21 mai 1996) | |
| 92. Chine (7 juin 1996) | |
| 93. Algérie (11 juin 1996) | |
| 94. Japon (20 juin 1996) | |
| 95. République tchèque (21 juin 1996) | |
| 96. Finlande (21 juin 1996) | |
| 97. Irlande (21 juin 1996) | |
| 98. Norvège (24 juin 1996) | |
| 99. Suède (25 juin 1996) | |
| 100. Pays-Bas (28 juin 1996) | |
| 101. Panama (1 ^{er} juillet 1996) | |
| 102. Mauritanie (17 juillet 1996) | |
| 103. Nouvelle-Zélande (19 juillet 1996) | |
| 104. Haïti (31 juillet 1996) | |
| 105. Mongolie (13 août 1996) | |
| 106. Palaos (30 septembre 1996) | |
| 107. Malaisie (14 octobre 1996) | |
| 108. Brunéi Darussalam (5 novembre 1996) | |
| 109. Roumanie (17 décembre 1996) | |
| 110. Papouasie-Nouvelle-Guinée
(14 janvier 1997) | |

80. Guinée équatoriale (21 juillet 1997)
81. Philippines (23 juillet 1997)
82. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (25 juillet 1997)
83. Chili (25 août 1997)
84. Bénin (16 octobre 1997)
85. Portugal (3 novembre 1997)
86. Afrique du Sud (23 décembre 1997)
87. Gabon (11 mars 1998)
88. Communauté européenne (1^{er} avril 1998)
89. République démocratique populaire lao (5 juin 1998)
90. République-Unie de Tanzanie (25 juin 1998)
91. Suriname (9 juillet 1998)
92. Népal (2 novembre 1998)
93. Belgique (13 novembre 1998)
94. Pologne (13 novembre 1998)
95. Ukraine (26 juillet 1999)
96. Vanuatu (10 août 1999)
97. Nicaragua (3 mai 2000)
98. Indonésie (2 juin 2000)
99. Maldives (7 septembre 2000)
100. Luxembourg (5 octobre 2000)
101. Bangladesh (27 juillet 2001)
102. Madagascar (22 août 2001)
103. Costa Rica (20 septembre 2001)
104. Hongrie (5 février 2002)
105. Tunisie (24 mai 2002)
106. Cameroun (28 août 2002)
107. Koweït (2 août 2002)
108. Cuba (17 octobre 2002)
109. Arménie (9 décembre 2002)
110. Qatar (9 décembre 2002)
111. Tuvalu (9 décembre 2002)
112. Kiribati (24 février 2003)
113. Mexique (10 avril 2003)
114. Albanie (23 juin 2003)
115. Honduras (28 juillet 2003)
116. Canada (7 novembre 2003)
117. Lituanie (12 novembre 2003)
118. Danemark (16 novembre 2004)
119. Lettonie (23 décembre 2004)
120. Botswana (31 janvier 2005)
121. Burkina Faso (25 janvier 2005)

c) *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 migrants*

1. Tonga (31 juillet 1996)
2. Sainte-Lucie (9 août 1996)
3. États-Unis d'Amérique (21 août 1996)
4. Sri Lanka (24 octobre 1996)
5. Samoa (25 octobre 1996)
6. Fidji (12 décembre 1996)
7. Norvège (30 décembre 1996)
8. Nauru (10 janvier 1997)
9. Bahamas (16 janvier 1997)
10. Sénégal (30 janvier 1997)
11. Îles Salomon (13 février 1997)
12. Islande (14 février 1997)
13. Maurice (25 mars 1997)
14. Micronésie (États fédérés de) [23 mai 1997]
15. Fédération de Russie (4 août 1997)
16. Seychelles (20 mars 1998)
17. Namibie (8 avril 1998)
18. Iran (République islamique d') [17 avril 1998]
19. Maldives (30 décembre 1998)
20. Îles Cook (1^{er} avril 1999)
21. Papouasie-Nouvelle-Guinée (4 juin 1999)
22. Monaco (9 juin 1999)
23. Canada (3 août 1999)
24. Uruguay (10 septembre 1999)
25. Australie (23 décembre 1999)
26. Brésil (8 mars 2000)
27. Barbade (22 septembre 2000)
28. Nouvelle-Zélande (18 avril 2001)
29. Costa Rica (18 juin 2001)
30. Malte (11 novembre 2001)
31. Royaume-Uni au nom de Pitcairn, d'Henderson, des îles Ducie et Oeno, des îles Falkland (Malvinas), des îles Géorgie du Sud et Sandwich du Sud, des Bermudes, des îles Turques et Caïques, du Territoire britannique de l'Océan Indien, des îles Vierges britanniques et d'Anguilla (10 décembre 2001)
32. Chypre (25 septembre 2002)
33. Ukraine (27 février 2003)
34. Îles Marshall (19 mars 2003)
35. Afrique du Sud (14 août 2003)
36. Inde (19 août 2003)
37. Communauté européenne (19 décembre 2003)
38. Autriche (19 décembre 2003)
39. Belgique (19 décembre 2003)
40. Danemark (19 décembre 2003)
41. Finlande (19 décembre 2003)
42. France (19 décembre 2003)
43. Allemagne (19 décembre 2003)
44. Grèce (19 décembre 2003)
45. Irlande (19 décembre 2003)
46. Italie (19 décembre 2003)
47. Luxembourg (19 décembre 2003)
48. Pays-Bas (19 décembre 2003)
49. Portugal (19 décembre 2003)
50. Espagne (19 décembre 2003)
51. Suède (19 décembre 2003)
52. Kenya (13 juillet 2004)

II.—INFORMATIONS JURIDIQUES CONCERNANT

Soulignant

Notant les responsabilités qui incombent au Secrétaire général en vertu de la Convention et de ses résolutions sur la question, en particulier les résolutions 49/28, 52/26 et 54/33 et, à cet égard, l'accroissement des responsabilités de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques du Secrétariat, eu égard en particulier à l'augmentation des travaux de la Division du fait de nouvelles activités telles que le mécanisme de notification et d'évaluation systématiques à l'échelle mondiale de l'état du milieu marin, y compris les aspects socio-économiques, l'accroissement des activités de renforcement des capacités, l'aide apportée à la Commission et au rôle de la Division dans la coordination

et de la réalisation des objectifs de la présente résolution ainsi que de la mise en valeur durable des mers et

VIII.—PLATEAU CONTINENTAL ET TRAVAUX DE LA COMMISSION

27. *Encourage* les États parties à la Convention en mesure de le faire à ne ménager aucun effort pour présenter à la Commission les dossiers concernant le tracé des limites extérieures du plateau continental au-delà de 200 milles marins dans le délai prescrit par la Convention, en tenant compte de la décision prise à la onzième Réunion des États parties à la Convention¹¹.

28. *Note avec satisfaction* que la Commission a accompli des progrès dans ses travaux¹², en particulier que l'examen des premiers dossiers relatifs à la fixation des limites extérieures du plateau continental au-delà de 200 milles marins a commencé, et qu'un certain nombre d'États ont indiqué leur intention de présenter des dossiers dans un avenir proche.

29. *Approuve* la convocation par le Secrétaire général de la quinzième session de la Commission à New York du 4 au 22 avril 2005, et de la seizième session de la Commission du 29 août au 16 septembre 2005, étant entendu que durant les deuxième et troisième semaines de chaque session, la Commission procédera à l'examen technique des dossiers au Laboratoire du Système d'information géographique et dans d'autres installations techniques de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer.

30. *Prie instamment* le Secrétaire général de prendre toutes les mesures nécessaires pour que la Commission puisse exercer les fonctions que lui a confiées la Convention.

31. *Prie* le Secrétaire général de lui présenter, à sa soixantième session, des propositions quant à la meilleure manière de répondre aux besoins de la Commission, compte tenu des préoccupations exprimées dans la déclaration du Président de la Commission à sa quatorzième session¹², tenant au fait que pour examiner les nouveaux dossiers qui devraient être présentés, plusieurs sous-commissions devront se réunir simultanément.

32. *Prie également* le Secrétaire général d'envisager d'organiser, en coopération avec les États et les organisations et institutions internationales compétentes, des stages de formation fondés sur l'ébauche pour un stage de formation de cinq jours¹³ élaborée par la Commission pour faciliter l'établissement des dossiers conformément à ses Directives scientifiques et techniques¹⁴, et se félicite des progrès réalisés par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer dans l'élaboration d'un manuel de formation pour aider les États à élaborer leurs dossiers pour la Commission.

33. *Encourage* les États, en particulier les États en développement, à échanger des vues afin de mieux comprendre les problèmes que soulève l'application de l'article 76 de la Convention, se facilitant ainsi la tâche d'élaboration des dossiers destinés à la Commission, et se félicite des initiatives prises à cet égard, notamment la Conférence sur les aspects scientifiques et juridiques des limites du plateau continental, tenue à Reykjavik du 25 au 27 juin 2003, dont les actes ont été publiés et distribués dans le monde entier.

IX.—SÛRETÉ ET SÉCURITÉ MARITIMES ET APPLICATION PAR L'ÉTAT DU PAVILLON

34. *Encourage* les États à ratifier les accords internationaux relatifs à la sécurité de la navigation ou à y adhérer, et à adopter toute mesure nécessaire conforme à la Convention visant à appliquer les règles figurant dans ces accords et à leur donner effet.

35. *Se félicite* de l'adoption par l'Organisation maritime internationale des directives concernant des lieux de refuge pour les navires en détresse¹⁵, encourage les États à établir des plans et à définir des modalités pour l'application de ces directives, et invite les États à participer à l'examen de ces instruments par l'Organisation maritime internationale.

36. *Invite* l'Organisation hydrographique internationale et l'Organisation maritime internationale à poursuivre leurs efforts coordonnés pour prendre de concert des mesures visant à susciter une coopération

¹¹ SPLOS/72.

¹² Voir la déclaration du Président de la Commission des limites du plateau continental sur l'état d'avancement des travaux de la Commission (CLCS/42).

¹³ CLCS/24.

¹⁴ CLCS/11 et Corr.1 et Add.1.

¹⁵ Assemblée de l'Organisation maritime internationale, résolution A.949(23).

et une coordination internationale accrues pour le passage aux cartes marines électroniques, et à étendre le champ des données hydrographiques au niveau mondial, particulièrement dans les zones de navigation et les

de mesures concernant les navires de pêche en vue de lutter contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée.

46. *Appelle* les États du port et les États du pavillon à prendre toutes mesures conformes au droit international et nécessaires pour empêcher l'exploitation de navires sous-normes et la pêche illégale, non déclarée et non réglementée.

47. *Engage vivement* tous les États à lutter, en coopération avec l'Organisation maritime internationale, contre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer en adoptant des mesures, y compris d'aide au renforcement des capacités, en formant les gens de mer, le personnel des ports et les agents de la force publique à la prévention et à la constatation des incidents et à la conduite d'enquêtes à leur sujet, en traduisant en justice les auteurs présumés conformément aux dispositions du droit international, en se dotant d'une législation nationale, en consacrant à cette lutte des navires et du matériel adaptés et en empêchant les immatriculations frauduleuses de navires.

48. *Se félicite* des progrès réalisés par la coopération régionale en matière de prévention et de répression de la piraterie et des vols à main armée en mer dans certaines régions, et engage vivement les États à s'employer d'urgence à promouvoir, adopter et exécuter des accords de coopération, en particulier au niveau régional dans les régions à haut risque.

49. *Prend note* des préoccupations exprimées par le Conseil et le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale s'agissant d'assurer la sécurité des couloirs de navigation d'importance stratégique et de les garder ouverts au trafic maritime international de manière à garantir le flot ininterrompu de ce trafic, et se félicite à cet égard de la demande par laquelle le Conseil a prié le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale de poursuivre ses travaux sur la question en collaboration avec les parties concernées et de lui rendre compte à sa prochaine session de l'évolution de la situation¹⁸.

50. *Engage vivement* les États à devenir parties à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et à son protocole¹⁹, les invite à participer à l'examen de ces instruments par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale afin de renforcer les moyens de lutter contre ces actes illicites, y compris les actes terroristes, et les engage de même vivement à prendre les mesures voulues pour assurer l'application effective de ces instruments, en particulier en adoptant, s'il y a lieu, des dispositions législatives pour faire en sorte de disposer d'un cadre d'intervention approprié face aux vols à main armée et aux actes terroristes commis en mer.

51. *Se félicite* de l'entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2004 du Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires et des amendements connexes à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer²⁰, ainsi que de l'adoption par l'Organisation maritime internationale du thème « Organisation maritime internationale 2004 : sécurité maritime » pour la vingt-septième Journée mondiale de la mer, et engage vivement tous les États à œuvrer avec cette organisation à la promotion de la sécurité des transports maritimes tout en assurant la liberté de la navigation.

52. *Se félicite également* de l'entrée en vigueur du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée²¹ et du Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants²², et prie instamment les États qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à ces protocoles et de prendre les mesures voulues pour assurer leur application effective.

53. *Se félicite en outre* de l'adoption par l'Organisation maritime internationale d'amendements à la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime²³ et à la Convention internationale pour

¹⁸ Résumé des décisions prises par le Conseil de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-douzième session, document C 92/D, par. 5.3.

¹⁹ Publication de l'Organisation maritime internationale, numéro de vente : 462.88.12.F.

²⁰ Organisation maritime internationale, documents SOLAS/CONF.5/32 et 34.

²¹ Résolution 55/25, annexe III.

²² Ibid., annexe II.

²³ Comité de la sécurité maritime, document MSC/78/26/Add.1, annexe 5, résolution MSC.155(78).

la sauvegarde de la vie humaine en mer²⁴ relatifs à la remise en lieu sûr des personnes sauvées en mer, et des Directives connexes sur le traitement des personnes sauvées en mer²⁵.

X.—MILIEU MARIN, RESSOURCES MARINES, BIODIVERSITÉ MARINE ET PROTECTION DES ÉCOSYSTÈMES MARINS VULNÉRABLES

54. *Souligne de nouveau* qu'il importe d'appliquer la partie XII de la Convention pour protéger et préserver le milieu marin et ses ressources biologiques de la pollution et des dégradations physiques, et en appelle aux États pour qu'ils coopèrent et prennent des mesures, soit directement soit par l'intermédiaire des institutions internationales compétentes, pour protéger et préserver le milieu marin.

55. *Demande* à tous les États qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties et de donner application au Protocole de 1996 à la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières, de 1972²⁶, et de protéger et préserver le milieu marin de toutes les sources de pollution et de prendre des mesures efficaces, selon leurs capacités scientifiques, techniques et économiques, pour prévenir, réduire et, quand cela est possible, éliminer la pollution résultant de l'immersion ou de l'incinération en mer de déchets et autres matières.

56. *Se félicite* de l'adoption par l'Organisation maritime internationale d'amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, de 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, prévoyant l'élimination accélérée des pétroliers à coque simple et un système d'abandon du transport de fuel lourd par pétrolier à coque simple²⁷.

57. *Se félicite également* de l'adoption par l'Organisation maritime internationale de la Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballasts et sédiments des navires²⁸, et demande aux États de devenir parties à cette convention.

58. *Demande* aux États qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires²⁹.

59. *Se félicite* de l'adoption du Protocole portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures³⁰, et demande aux États de devenir parties à ce protocole.

60. *Encourage* les États à élaborer et à promouvoir conjointement, conformément à la Convention et aux autres instruments pertinents, sur le plan bilatéral ou régional, des plans d'urgence pour faire face aux incidents entraînant une pollution ainsi qu'aux autres incidents risquant de nuire de manière significative au milieu marin et à la diversité biologique.

61. *Note avec intérêt* la décision prise à la cinquante-deuxième session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale de désigner les eaux des côtes d'Europe occidentale zone maritime particulièrement sensible³¹.

62. *Se félicite* de l'entrée en vigueur de la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants³² et demande à tous les États qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à cette convention.

63. *Demande* aux États de continuer à faire de la lutte contre la pollution du milieu marin d'origine tellurique, envisagée selon une optique intégrée et globale, une priorité de leurs stratégies et programmes nationaux de développement durable, et de progresser dans l'exécution du Programme d'action mondial

²⁴ Ibid., annexe 3. résolution MSC.153 (78).

²⁵ Ibid., annexe 34, résolution MSC.167 (78).

²⁶ IMO/LC.2/Circ.380.

²⁷ Comité de la protection du milieu marin, document MEPC 50/3, annexe 1, résolution MEPC.111(50).

²⁸ Organisation maritime internationale document BWM/CONF/36, annexe.

²⁹ Organisation maritime internationale, document AFS/CONF/26, annexe.

³⁰ Protocole de 2003 à la Convention internationale portant création d'un Fonds international pour l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992 (LEG/Conf.14/20).

³¹ Comité de la protection du milieu marin, document MEPC 52/24, annexe 10, résolution MEPC.121(52).

³² Nations Unies, numéro d'enregistrement du Traité : 40214. Disponible à l'adresse suivante : www.pops.int.

pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres³³ et de la Déclaration de Montréal sur la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres³⁴.

64. *Accueille avec satisfaction* l'adoption par l'Organisation maritime internationale, le 5 décembre 2003, de la résolution A.962(23) intitulée « Directives de l'Organisation maritime internationale sur le recyclage des navires », et demande à tous les États de suivre ces directives pour réduire au minimum la pollution du milieu marin.

65. *Se félicite* du travail qu'ont continué d'accomplir les États, le Programme des Nations Unies pour l'environnement et les organisations régionales pour exécuter le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, et se déclare favorable à ce que l'accent soit davantage mis sur le lien entre l'eau douce, la zone côtière et les ressources marines dans le cadre de la réalisation des objectifs internationaux en matière de développement, notamment ceux énoncés dans la Déclaration du Millénaire³⁵, et des objectifs assortis d'échéances du Plan de mise en œuvre du Sommet mondial pour le développement durable (« Plan de mise en œuvre de Johannesburg³⁶ »), notamment l'objectif de

meilleures données scientifiques disponibles, ainsi que la création de réseaux des représentants de ces zones d'ici à 2012.

73. *Décide* de créer un groupe de travail spécial officieux à composition non limitée qui sera chargé d'étudier les questions relatives à la conservation et à l'exploitation durable de la biodiversité marine dans les zones situées au-delà de la juridiction nationale, en vue :

a) De recenser les activités passées et présentes de l'Organisation des Nations Unies et des autres organisations internationales compétentes concernant la conservation et l'exploitation durable de la biodiversité marine dans les zones situées au-delà de la juridiction nationale;

b) D'examiner les aspects scientifiques, techniques, économiques, juridiques, écologiques, socioéconomiques et autres de ces questions;

c) D'identifier les principaux enjeux et les questions devant faire l'objet d'études plus poussées pour faciliter leur examen par les États;

d) D'indiquer, le cas échéant, les solutions et méthodes permettant de promouvoir la coopération et la coordination internationales pour la conservation et l'exploitation durable de la biodiversité marine dans les zones situées au-delà de la juridiction nationale.

74. *Prie* le Secrétaire général de rendre compte des questions mentionnées au paragraphe 73 ci-dessus dans le rapport sur les océans et le droit de la mer qu'il lui présentera à sa soixantième session, en vue d'aider le groupe de travail spécial officieux à composition non limitée à établir son ordre du jour en consultation avec tous les organes internationaux compétents; de convoquer à New York, six mois au plus tard après la publication du rapport, une réunion du groupe de travail, et de prendre des dispositions pour que la Division des affaires maritimes et du droit de la mer lui apporte un appui pour l'exécution de ses travaux.

75. *Engage* les États à inclure des experts compétents dans la délégation qui les représentera à la réunion du groupe de travail.

76. *Reconnaît* qu'il convient d'assurer une large diffusion aux conclusions du groupe de travail.

77. *Engage vivement* les États et les organes internationaux et régionaux compétents à accroître leur coopération, notamment par l'échange d'informations, en vue de protéger et de préserver les mangroves, les lits d'algues marines et les récifs coralliens.

78. *Réaffirme* qu'elle soutient l'Initiative internationale en faveur des récifs coralliens, prend note du dixième Colloque international sur les récifs coralliens tenu à Okinawa (Japon) en 2004, apporte son

l'importance et la vulnérabilité de leur biodiversité et de leurs écosystèmes, en intensifiant leurs activités de recherche scientifique marine conformément à la Convention.

82. *Prend note* du potentiel qu'offrent les hydrates de gaz pour le développement énergétique, ainsi que des risques qui y sont associés, notamment ceux qui sont liés aux changements climatiques, et encourage les États et, en cas de besoin, l'Autorité et la communauté scientifique internationale, à continuer de coopérer afin de mieux comprendre les problèmes et étudier la faisabilité, les méthodes et la sécurité de l'extraction de ces hydrates des fonds marins ainsi que leur impact sur l'environnement, leur distribution et leur utilisation.

83. *Prend note également* du potentiel qu'offrent les agrégats de ferromanganèse et sulfures polymétalliques riches en cobalt en tant qu'importantes sources de minéraux et, à cet égard, engage les États, l'Autorité et la communauté scientifique à œuvrer en coopération en vue d'explorer ce potentiel et de minimiser l'impact de cette exploration sur l'environnement.

XII.— MÉCANISME DE NOTIFICATION ET D'ÉVALUATION SYSTÉMATIQUES À L'ÉCHELLE MONDIALE DE L'ÉTAT DU MILIEU MARIN, Y COMPRIS LES ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

84. *Prend note* du rapport du Séminaire international sur le mécanisme de notification et d'évaluation systématiques à l'échelle mondiale de l'état du milieu marin, y compris les aspects socioéconomiques (« le mécanisme⁴² »), convoqué pour examiner le projet de document établi par le groupe d'experts, ainsi que de son projet de conclusions.

85. *Reconnaît* qu'il convient de lancer d'urgence une phase initiale, l'« évaluation des évaluations », en tant qu'étape préparatoire de l'établissement du mécanisme prévu dans le Plan de mise en œuvre de Johannesburg³ et dans les résolutions 57/141 et 58/240.

86. *Prie* le Secrétaire général de convoquer, du 13 au 15 juin 2005, le deuxième Séminaire international sur le mécanisme de notification et d'évaluation systématiques à l'échelle mondiale de l'état du milieu marin, y compris les aspects socioéconomiques, réunissant des représentants des États, des organisations, institutions et programmes compétents du système des Nations Unies, des autres organisations intergouvernementales compétentes et des organisations non gouvernementales concernées, en vue de poursuivre l'examen des questions relatives à l'établissement du mécanisme, y compris son champ d'action et la mise en place d'un groupe de travail chargé d'entreprendre la phase initiale, à savoir l'« évaluation des évaluations ».

87. *Prie également* le Secrétaire général de lui présenter à sa soixantième session le rapport annuel sur l'état d'avancement de la mise en place du mécanisme susmentionné.

XIII.— COOPÉRATION RÉGIONALE

88. *Souligne de nouveau* l'importance des organisations et arrangements régionaux pour la coopération et la coordination en matière de gestion intégrée des océans et, lorsqu'il existe des structures régionales distinctes pour les différents aspects de la gestion des océans tels que la protection et la conservation des écosystèmes marins, la gestion des pêches, la navigation, la recherche scientifique et la délimitation des frontières maritimes, demande à ces différentes structures, le cas échéant, de collaborer en vue d'une coopération et d'une coordination optimales.

89. *Note* les initiatives prises au niveau régional, dans diverses régions, pour renforcer l'application de la Convention, et prend note dans ce contexte du Fonds d'affectation spéciale pour les Caraïbes qui a pour objet de faciliter, essentiellement grâce à une assistance technique, la participation volontaire à des négociations pour la délimitation des frontières maritimes entre les États des Caraïbes, prend de nouveau note du Fonds pour la paix : règlement pacifique des différends territoriaux, créé par l'Assemblée générale de l'Organisation des États américains en 2000 en tant que mécanisme principal, étant donné sa vocation

⁴² A/59/126.

régionale plus large, pour la prévention et le règlement des différends territoriaux et relatifs aux frontières terrestres et maritimes, et demande aux États et autres entités en mesure de le faire de verser des contributions à ces fonds.

XIV.—PROCESSUS CONSULTATIF OFFICIEUX OUVERT À TOUS SUR LES OCÉANS ET LE DROIT DE LA MER

90. *Prie* le Secrétaire général de convoquer à New York, du 6 au 10 juin 2005, la sixième réunion des participants au Processus consultatif, de mettre à sa disposition les services nécessaires pour l'exécution de ses travaux et de prendre des dispositions pour qu'un appui soit fourni, selon les besoins.

91. *Rappelle* sa décision d'examiner à nouveau l'efficacité et l'utilité du Processus consultatif à sa soixantième session.

92. *Recommande* que, lors de l'examen du rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer dans le cadre de leur réunion, les participants au Processus consultatif centrent leurs débats sur les questions suivantes :

- a) Les activités de pêche et leur contribution au développement durable;
- b) Les débris marins;

ainsi que sur les questions déjà examinées lors des réunions précédentes.

XV.—COORDINATION ET COOPÉRATION INTERINSTITUTIONS

93. *Prend note* de la création du Réseau des océans et des zones côtières (ONU-Océans), nouveau mécanisme de coordination et de coopération interinstitutions chargé des questions touchant les océans et les zones côtières, comme demandé au paragraphe 69 de la résolution 58/240.

94. *Demande instamment* à tous les programmes, fonds et institutions spécialisées compétents des Nations Unies et aux autres organismes des Nations Unies de coopérer étroitement et de façon continue avec ONU-Océans, et engage les institutions financières internationales, les organisations intergouvernementales et autres organisations concernées, ainsi que l'Autorité et les secrétariats des organismes issus d'accords multilatéraux de protection de l'environnement, à y participer.

95. *Prie* le Secrétaire général de porter la présente résolution à l'attention des directeurs des organisations intergouvernementales, des institutions spécialisées et des fonds et programmes des Nations Unies dont les activités touchent aux affaires maritimes et au droit de la mer, en attirant leur attention sur les paragraphes qui les intéressent spécialement, et souligne qu'il importe qu'ils apportent sans retard une contribution utile au rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer et qu'ils participent aux réunions et processus pertinents.

96. *Invite* les organisations internationales compétentes, ainsi que les institutions financières, à tenir particulièrement compte de la présente résolution dans leurs programmes et activités et à apporter leur contribution au rapport d'ensemble du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer.

97. *Engage* les organisations participant au Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin à continuer de lui apporter leur soutien et à fournir l'aide nécessaire à sa restructuration.

XVI.—ACTIVITÉS DE LA DIVISION DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER

98. *Remercie* le Secrétaire général du rapport d'ensemble annuel sur les océans et le droit de la mer et de son additif⁵, établi par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, et des autres activités menées par la Division conformément aux dispositions de la Convention et aux mandats fixés dans les résolutions 49/28, 52/26, 54/33 et 56/12 du 28 novembre 2001.

99. *Demande*

2. *Résolution 59/25 de l'Assemblée générale du 17 novembre 2004 : La viabilité des pêches, notamment dans le cadre de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la*

Considérant qu'il faut appliquer, à titre prioritaire, le Plan de mise en œuvre du Sommet mondial pour le développement durable (« Plan de mise en œuvre de Johannesburg⁵ ») afin d'assurer la viabilité des ressources halieutiques,

Déplorant le fait que les stocks de poissons, notamment les stocks chevauchants et les stocks de poissons grands migrateurs, soient, dans bien des régions du monde, surexploités ou soumis à une pêche intensive et peu réglementée, du fait notamment de la pêche non autorisée, de l'insuffisance de la réglementation, de subventions préjudiciables en la matière et de l'existence de capacités de pêche excessives,

Notant avec inquiétude que la pêche illégale, non déclarée et non réglementée risque fort d'épuiser les stocks de certaines espèces de poissons, de nuire grandement aux écosystèmes marins au détriment des pêches viables, et de porter préjudice à la sécurité alimentaire et à l'économie de nombreux États, en particulier des États en développement,

Notant avec satisfaction la résolution 6/2003, adoptée le 9 décembre 2003 par la Conférence de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, sur le fait de prévenir, de contrecarrer et d'éliminer la pêche illégale, non déclarée et non réglementée⁶,

Constatant que l'insuffisance du contrôle qu'exercent les États du pavillon sur les activités des navires de pêche, notamment ceux qui exploitent des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs, et celle des mesures d'observation, de contrôle et de surveillance continuent d'aggraver la surexploitation,

Constatant également qu'il faut examiner plus avant la relation entre les activités marines comme la pêche et la navigation et les questions liées à l'environnement,

Notant que la contribution de l'aquaculture à l'offre mondiale de poisson donne aux pays en développement des possibilités grandissantes d'améliorer la sécurité alimentaire et de réduire la pauvreté sur le plan local, et de satisfaire la demande future de poisson, compte tenu de l'article 9.1.4 du Code,

Appelant l'attention sur la situation du secteur de la pêche dans de nombreux États en développement, en particulier les États africains et les petits États insulaires en développement, et considérant qu'il faut d'urgence renforcer les capacités de ces États pour les aider à remplir leurs obligations au titre des instruments internationaux auxquels ils sont parties et à prendre conscience des avantages des ressources de la pêche,

Constatant que la Convention fait obligation à tous les États de coopérer en matière de conservation et de gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs, et reconnaissant l'importance de la coordination et de la coopération aux niveaux mondial, régional, sous-régional et national, notamment en matière de collecte de données, d'échange de l'information, de renforcement des capacités et de formation pour la conservation, la gestion et l'exploitation durable des ressources biologiques de la mer,

Reconnaissant l'obligation que la Convention, l'Accord visant à éliminer les subventions à la pêche illicite, déloyale et destructrice de leur oblitération

Reconnaissant en outre

des mécanismes ou instruments financiers conçus pour aider les États en développement, en particulier les moins avancés d'entre eux et les petits États insulaires en développement, à se doter d'une capacité nationale d'exploitation des ressources halieutiques, notamment en développant leur flotte de pêche battant pavillon national, leur capacité de transformation à valeur ajoutée et l'importance de la pêche dans le tissu économique, dans le respect de l'obligation d'assurer la conservation et une saine gestion de ces ressources.

13. *Rappelle* le paragraphe 10 de sa résolution 58/14, par lequel elle a décidé, au titre de la Partie VII de l'Accord, de créer un Fonds d'assistance en vue d'aider les États parties en développement à appliquer cet instrument, et encourage les États, les organisations intergouvernementales, les institutions financières internationales, les institutions nationales, les organisations non gouvernementales, ainsi que toute personne physique ou morale intéressée, à verser des contributions financières volontaires à ce fonds.

14. *Note avec satisfaction* la conclusion d'un arrangement entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture concernant l'administration du Fonds d'assistance.

15. *Souligne* l'importance qu'il y a à sensibiliser les organisations donatrices potentielles pour qu'elles contribuent au programme d'assistance, y compris au Fonds d'assistance.

16. *Prie* le Secrétaire général de convoquer, en application de l'article 36 de l'Accord, au premier semestre de 2006, une conférence d'une semaine afin d'examiner comment l'Accord contribue réellement à assurer la conservation et la gestion des stocks de poissons chevauchants et stocks de poissons grands migrants, et de fournir l'assistance et les services nécessaires à l'organisation de cette conférence d'examen.

17. *Prie également* le Secrétaire général de présenter à ladite conférence un rapport détaillé établi en coopération avec l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, conformément au paragraphe 2 de l'article 36 de l'Accord.

18. *Rappelle* le paragraphe

24. *Prie instamment*

ger les propriétaires et les exploitants d'enfreindre les obligations imposées par les États du pavillon au titre des devoirs et des obligations que prévoient les instruments internationaux pertinents à leur égard.

33. *Considère* que les États se sont engagés dans le Plan de mise en œuvre de Johannesburg à élaborer et mettre d'urgence en application des plans d'action nationaux et, le cas échéant, régionaux, pour donner effet d'ici à l'année 2004 au Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et, s'agissant notamment des États du pavillon, à mettre en place des procédures efficaces de surveillance, de déclaration, de répression et de contrôle applicables aux navires de pêche, en application du Plan d'action international, et demande aux États d'honorer cet engagement à titre

Organisation conformément à l'article VI de l'Accord, et invite instamment ces États et les entités visées au paragraphe 1 de l'article X de l'Accord qui sont devenus parties à celui-ci à tenir un registre des navires autorisés à pêcher en haute mer et à mettre d'urgence celui-ci, conformément aux articles IV et VI de l'Accord, à la disposition de l'organisation, et à informer b et VI V rtic au2 rI

47. *Prend note avec satisfaction* de l'entrée en vigueur le 1^{er} février 2004 de l'Accord sur la conservation des albatros et des pétrels au titre de la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, et encourage les États intéressés qui ne l'auraient pas encore fait à devenir parties à l'Accord selon les conditions qui y sont fixées.

48. *Prend également note avec satisfaction* des activités que mène l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, en coopération avec les organismes et programmes des Nations Unies compétents, en particulier le Programme des Nations Unies pour l'environnement et le Fonds pour l'environnement mondial, en vue de promouvoir la réduction des prises accessoires et des déchets dans les activités de pêche.

49. *Note* que l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture organisera du 29 novembre au 2 décembre 2004 la Consultation technique sur la conservation des tortues de mer et les

d] sU M l- l'Or \$ X Ô Ÿ Con

envisager d'adopter s'il y a lieu et conformément au droit international, des mesures de conservation et de gestion des stocks de poissons qui relèvent des compétences de ces organisations et/ou arrangements mais qui ne sont pas encore gérés par eux, s'agissant en particulier des stocks d'espèces dont le développement est vulnérable, qui sont en régression selon les données scientifiques et/ou qui font l'objet d'un plan d'action international de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture.

IX. — PÊCHE RESPONSABLE DANS L'ÉCOSYSTÈME MARIN

58. *Encourage*~~EMETBTITIII~~*0014RIN*

66. *Demande* aux États, agissant directement ou par l'intermédiaire d'organisations ou arrangements

instruments connexes » en tenant compte des informations communiquées par les États, les institutions spécialisées concernées, notamment l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, et les autres organes, institutions et programmes compétents des Nations Unies, les organisations et arrangements régionaux et sous-régionaux compétents en matière de conservation et de gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs, ainsi que les autres organismes intergouvernementaux et organisations non gouvernementales concernés, et contenant notamment les éléments figurant dans les paragraphes pertinents de la présente résolution.

84. Décide d'inscrire à l'ordre du jour provisoire de sa soixantième session, au titre de la question intitulée « Les océans et le droit de la mer », la question subsidiaire intitulée « La viabilité des pêches, notamment dans le cadre de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, de 1995, et des instruments connexes ».

*56^e séance plénière
17 novembre 2004*

B. — TEXTES LÉGISLATIFS NATIONAUX

1. Code maritime de Madagascar (2 avril 2004)¹

Deuxième partie du commerce maritime

LIVRE 8 :

LES CRÉANCES SUR LE NAVIRE

Titre A

Les sûretés maritimes

CHAPITRE 1

PRIVILÈGES SUR LE NAVIRE

8.1.01. *Créances privilégiées*

Sont privilégiées 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 exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix;
2. Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port;
3. Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord;
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

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 au sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Sont assimilés au fret le prix du passage, et éventuellement, la somme forfaitaire représentant le fret, prévue pour la limitation de la responsabilité de navires.

8.1.05. *Indemnité d'assurance et subvention de l'État*

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret, les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides de l'État ou des collectivités publiques.

8.1.06. *Créance résultant du contrat d'engagement*

Par dérogation à l'article 8.1.01, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur

3.

8.2.04. *Hypothèque de navire en construction*

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

Dans ce cas, elle devra être précédée d'une déclaration faite à l'autorité administrative maritime, portant les intentions indiquées par décret.

8.2.05. *Assiette de l'hypothèque*

L'hypothèque consentie sur un navire s'étend, sauf convention contraire, au corps du navire et à tous les accessoires, machines, agrès et appareils.

Elle ne s'étend pas au fret.

8.2.06. *Subrogation en cas de perte ou d'avarie du navire*

Si le navire est perdu ou avarié, sont subrogées éventuellement au navire et à ses accessoires nécessaires :

- a) Les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire;
- b) Les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le navire;
- 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 navire hypothéqué;
- d) Les indemnités d'assurance sur corps du navire.

8.2.07. *Inscription au registre des hypothèques maritimes*

L'hypothèque est rendue publique par son inscription sur le registre des hypothèques maritimes tenu au Service de la marine marchande à Tananarive.

Les modalités de tenue de ce registre, la forme et le contenu des inscriptions, les conditions de radiation et de publicité des inscriptions non réglées par le présent Code, ainsi que les tarifs des droits à percevoir par l'administration pour ces diverses opérations, sont fixés par décret.

8.2.08. *Hypothèques consenties en pays étranger*

Les hypothèques consenties en pays étranger sur un navire malgache produisent leurs effets à l'égard des tiers du jour seulement où elles sont inscrites sur le registre des hypothèques maritimes prévu à l'article 8.2.07.

8.2.09. *Hypothèques sur navires étrangers*

Les hypothèques ou autres sûretés conventionnelles constituées avant sa naturalisation sur un navire acheté ou en construction à l'étranger, sont valables et produisent effet à l'égard des tiers dans les conditions fixées par décret.

8.2.10. *Translation du droit hypothécaire*

8.2.12. *Radiation des hypothèques*

Les inscriptions sont rayées, soit 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, soit à l'expiration du délai prévu à l'article 8.2.11.

8.2.13. *Ordre de préférence*

S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même navire, le rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription.

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

8.2.14. *Droit de suite*

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un bâtiment ou une portion de bâtiment le suivent, en quelque main qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.

Dans tous les cas de copropriété, les hypothèques, consenties durant l'indivision par un ou plusieurs des copropriétaires dûment autorisés, continuent à subsister après le partage ou la licitation.

Toutefois, si la licitation résulte d'une vente judiciaire dans les formes déterminées par le présent Code, le droit de préférence des créanciers sera reporté sur le prix de la vente.

8.2.15. *Purge des hypothèques*

L'acquéreur d'un navire qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article 8.2.17 est tenu, trois mois avant le versement du prix, de notifier le Service de la marine marchande et déclarer qu'il est prêt à acquitter sur le champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence du prix du navire sans distinction des dettes exigibles et non exigibles.

Le Service de la marine marchande doit aviser tous les créanciers hypothécaires. Il doit, par ailleurs, adresser à l'acquéreur un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions; la seconde le nom des créanciers; la troisième le montant des créances inscrites.

8.2.16. *Poursuite judiciaire*

Tout créancier peut requérir la mise aux enchères du navire, en offrant de porter le prix à un dixième en sus, et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

Cette réquisition, signée du créancier, doit être signifiée à l'acquéreur dans les dix jours des notifications. Elle contiendra assignation devant le tribunal civil du lieu où se trouve le navire, ou, s'il est en cours de voyage, du lieu de son port d'attache, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

8.2.17. *Vente aux enchères*

La vente aux enchères aura lieu à la diligence, soit du créancier qui l'aura requise, soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes judiciaires, d'après le présent Code.

8.2.18. *Vente à une personne ou société étrangère*

La vente volontaire, l'échange ou l'apport en société d'un navire malgache grevé d'hypothèque sont interdits au profit d'un étranger ou d'une société étrangère, quels que soient le lieu de l'acte et la nationalité

8.2.19. *Droits d'inscription, de radiation, d'attestation hypothécaire*

Les tarifs des droits à percevoir par l'administration à raison des actes concernant les hypothèques maritimes seront fixés par décret.

8.2.20. *Modalités d'application*

Les modalités d'application des dispositions du présent chapitre seront fixées par décret.

CHAPITRE 3

FONDS DE LIMITATION DE RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE

8.3.01. *Principes de la limitation de la responsabilité*

Le propriétaire d'un navire est responsable des dommages causés par le navire et par les fautes du capitaine et des autres préposés nautiques ou terrestres dans l'exercice des fonctions qui leur ont été confiées.

Il peut dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus, par la constitution d'un fonds de limitation, sauf s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

8.3.02. *Créances soumises à la limitation*

Les créances sur le propriétaire de navire sont soumises à la limitation lorsqu'elles entrent dans les catégories suivantes :

1. Créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens, survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que tout autre préjudice en résultant;
2. Créances pour tout autre préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;
3. Créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extra-contractuelle et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;
4. Créances pour avoir renfoncé, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;
5. Créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire;
6. Créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

Toutefois les créances produites aux termes des alinéas 4, 5 et 6 ci-dessus ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

8.3.03. *Créances exclues de la limitation*

Le propriétaire de navire ne peut opposer la limitation de sa responsabilité lorsqu'il s'agit :

- Des créances de l'État ou des collectivités territoriales pour les faits visés par l'alinéa 4 de l'article 8.3.02;
- Des créances nées de dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures;
- Des créances soumises à la limitation des responsabilités pour dommages nucléaires;
- Des créances nées de dommages nucléaires contre le propriétaire ou l'exploitant d'un navire nucléaire.

8.3.04. *Unicité de l'événement*

La limitation de responsabilité déterminée par l'article 8.3.05 s'applique à l'ensemble des créances du chef des dommages corporels et des dommages matériels nées d'un même événement, sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

8.3.05. *Montant de la limitation*

Pour les créances autres que celles des passagers prévues à l'article 11.5.17, la responsabilité est calculée en fonction de la jauge brute du navire comme suit :

- a) À l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles,
 1. Pour un navire jaugeant entre 101 et 500 tonneaux, 333 000 DTS;
 2. Pour un navire dépassant 500 tonneaux, au montant ci-dessus vient s'ajouter le montant suivant :
 - Pour chaque tonneau de 501 à 3 000 tonneaux, 500 DTS;
 - Pour chaque tonneau de 3 001 à 30 000 tonneaux, 333 DTS;
 - Pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 250 DTS;
 - Pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 167 DTS;
- b) À l'égard de toutes les autres créances,
 1. Pour un navire jaugeant entre 101 et 500 tonneaux, 167 000 DTS;
 2. Pour un navire dépassant 500 tonneaux, au montant ci-dessus vient s'ajouter le montant suivant :
 - Pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux, 167 DTS;
 - Pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 125 DTS;
 - Pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 83 DTS.
- c) Pour les petites unités jaugeant moins de 101 tonneaux, la limite de responsabilité est fixée forfaitairement à 66 600 DTS pour les dommages corporels et à 33 400 DTS pour les dommages matériels.

8.3.06. *Modalités de constitution du fonds*

La procédure s'ouvre à la diligence du propriétaire de navire. Il présente sa requête au tribunal du port d'attache du navire si celui-ci est malgache ou d'un autre port s'il ne l'est pas.

Le président du tribunal nomme un conseiller rapporteur et un liquidateur. Une seconde ordonnance, sur la demande du requérant et au vu du rapport du conseiller, constate la constitution du fonds.

8.3.07. *Effets de la constitution du fonds*

Le propriétaire, justifiant de la constitution d'un fonds de limitation de responsabilité, peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant.

Le fait d'invoquer la limitation ou de constituer le fonds n'emporte pas reconnaissance de responsabilité.

8.3.08. *Répartition du fonds*

Le fonds de limitation comporte trois parties affectées respectivement :

1. Au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers;
2. Au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers;
3. Au règlement des autres créances.

Pour chaque partie du fonds, la répartition se fera entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

Section B
Conditions requises

8.4.03. *Conditions tenant à la nature de la créance*

L'autorisation de saisie conservatoire peut être accordée dès lors que la créance paraît fondée dans son

Section D
Effets de la saisie conservatoire

8.4.10. *Interdiction d'appareillage*

La saisie conservatoire ne porte aucune atteinte au droit du propriétaire. Elle empêche le départ du navire. À cet effet, l'autorité administrative maritime doit refuser l'autorisation de départ du navire et retenir les documents de bord. L'huissier qui a procédé à la saisie établit un gardien a bord.

8.4.11. *Libération du navire contre caution*

Nonobstant toute saisie, le président du tribunal de première instance peut autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés. Pour obtenir cette autorisation, le requérant doit fournir une caution fixée par le président en fonction du montant de la créance, des frais et accessoires.

Le président fixe le délai dans lequel le navire devra regagner le port de la saisie. Il peut ultérieurement modifier ce délai pour tenir compte des circonstances.

Si, à l'expiration du délai fixé, le navire saisi n'a pas rejoint ce port, la caution est acquise aux créanciers, sauf le jeu de l'assurance en cas de sinistre couvert par une police sur corps.

8.4.12. *Transcription du procès-verbal de la saisie*

Il est opposable aux tiers à compter de la date de non-inscription sur le registre des hypothèques.

La vente du navire n'est opposable aux créanciers ayant procédé à une saisie conservatoire qu'après inscription sur la fiche matricule.

8.4.13. *Droit d'appel*

L'ordonnance qui autorise ou refuse la saisie est susceptible d'appel. La saisie ordonnée est exécutoire nonobstant appel.

8.4.14. *Saisie abusive*

Le créancier saisissant par la décision de mainlevée doit supporter les conséquences dommageables de son initiative notamment les frais de mainlevée et le manque à gagner dû à l'immobilisation du navire.

CHAPITRE 5
SAISIE-EXÉCUTION

8.5.01. *Délai entre commandement et saisie*

Il ne peut être procédé à la saisie-exécution que vingt-quatre heures après le commandement de payer.

8.5.02.

8.5.04. *Formes de la saisie*

La saisie est faite par huissier. L'huissier énonce dans son procès-verbal :

Les noms, profession et demeure du créancier pour qui il agit;

Le titre exécutoire en vertu duquel il procède;

La somme dont il poursuit le paiement;

La date du commandement de payer;

L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré;

Le nom du propriétaire;

Les noms, espèce, tonnage et nationalité du bâtiment;

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès et autres appareils du navire, provisions et soutes

8.5.05. *Signification au propriétaire et citation devant le tribunal*

Le saisissant devra dans le délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie, et le faire citer devant le tribunal civil du lieu de saisie, pour voir dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal, les significations et citations lui seront données en la personne du capitaine du bâtiment saisi ou, en son absence, en la personne de celui qui représentera Si riptio

CHAPITRE 6
VENTE JUDICIAIRE

8.6.01. *Cas permettant la vente judiciaire*

Lorsqu'il y aura lieu à vente judiciaire d'un navire après saisie, après faillite, après sauvetage d'épave, sur licitation ou sur toute autre décision de justice, il sera procédé comme suit.

8.6.02. *Jugement de mise à prix*

Le tribunal fixera par son jugement la mise à prix et les conditions de vente. Si, au jour fixé pour celle-ci il n'est pas fait d'offre, le tribunal déterminera par jugement le jour auquel les enchères auront lieu, sur une nouvelle mise à prix inférieure à la première et qui sera déterminée par le jugement.

8.6.03. *Publicité de la vente*

La vente se fera à l'audience de criées du tribunal civil, quinze jours après une apposition d'affiche et une insertion dans un journal publié à Madagascar, sans préjudice de toutes autres publications qui pourraient être autorisées par le tribunal.

Néanmoins, le tribunal pourra ordonner que la vente sera faite, soit devant un autre tribunal, soit en l'étude et par le ministère d'un notaire, soit en tout lieu du port où se trouve le navire par les soins d'un notaire ou, à défaut, d'un huissier.

Dans ces divers cas, le jugement réglera la publicité locale.

8.6.04. *Lieu d'affichage*

Les affiches seront apposées au grand mât ou sur la partie la plus apparente du bâtiment saisi, à la porte principale du tribunal devant lequel on procédera, dans la place publique ou sur le quai du port où le bâtiment sera amarré, à la chambre de commerce et à la porte du bureau de l'arrondissement ou du sous-arrondissement maritime.

8.6.05. *Contenu des affiches*

Les affiches devront indiquer :

- Les noms, profession et demeure du poursuivant;
- Les titres en vertu desquels il agit;
- L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal civil et dans le lieu où se trouve le bâtiment;
- Les noms, profession et domicile du propriétaire du bâtiment saisi;
- Le nom du bâtiment (et s'il est armé ou en armement, le nom du capitaine);
- Le mode de propulsion du bâtiment, son tonnage brut et net, sa puissance motrice en cas de propulsion mécanique;
- Le lieu où il se trouve;
- La mise à prix et les conditions de la vente;
- Les jour, lieu et heure de l'adjudication;
- Et, dans le cas de vente après saisie, le montant de la somme due au créancier poursuivant.

8.6.06. *Délai de demandes en distraction*

Les demandes en distraction seront formées et notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication.

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

8.6.07. *Délai d'opposition et de contestation de l'opposition*

L'opposant aura trois jours francs pour fournir ses moyens.

Le défendeur aura trois jours francs pour contredire.

La cause sera portée à l'audience sur simple citation.

8.6.16. *Droit d'appel*

Le délai d'appel sera de dix jours à compter de la signification du jugement, outre les délais de distance prévus en matière de procédure civile.

L'acte d'appel contiendra assignation et énonciation des griefs, sous peine de nullité.

8.6.17. *Collocation des créanciers*

Dans les huit jours qui suivront l'expiration du délai d'appel et, s'il y a appel dans les huit jours de l'arrêt, le juge déjà désigné dressera l'état des créances colloquées en principal, intérêts et frais. Les intérêts des créances utilement colloquées cesseront de courir au détriment de la partie saisie.

8.6.18. *Répartition des deniers entre les créanciers*

La collocation des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers privilégiés et hypothécaires dans l'ordre prescrit au présent Code et entre les autres créanciers au marc le franc de leurs

9.1.02. *Cas de la pêche et de la plaisance*

9.2.05. *Publicité de la gérance*

La nomination, la démission ou la révocation des gérants doit être portée à la connaissance des tiers par une mention au fichier central de la flotte et sur le titre de propriété du navire.

9.3.03.

CHAPITRE 5
AFFRÈTEMENT

Cependant, les parties peuvent convenir que l'affréteur supportera les risques de dommages ou de perte du navire dus à des cas fortuits ou de force majeure.

9.5.09.

9.6.07.

2. À mettre le navire à la disposition du chargeur ou du destinataire pour en permettre le chargement ou le déchargement dans un délai appelé staries ou jours de planche.

9.7.04. *Différence avec le « time-charter »*

Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

9.7.05. *Obligations de l'affréteur*

L'affréteur doit accomplir le chargement ou le déchargement du navire durant les jours de planche.

En cas de dépassement des délais, l'affréteur doit une indemnité. Cette indemnité dite de surestaries est considérée comme un supplément du fret.

9.7.06. *Calcul des staries*

Les délais de staries courent sans discontinuer, les jours non ouvrables et les jours fériés ne sont pas déductibles. Seul le temps pendant lequel le chargement a été empêché par le fait de l'armateur ou du fait du capitaine est à déduire.

À défaut de convention des deux parties, le nombre des jours de planche est calculé suivant l'usage du port d'après la nature de la marchandise et d'après le nombre des panneaux du navire.

9.7.07. *Point de départ du délai*

En l'absence d'usage ou de convention contraire, le capitaine doit donner avis à l'affréteur ou à son représentant que le navire est prêt à commencer les opérations. Cet avis ou notice marque le point de départ du délai des staries.

Les surestaries courent de plein droit à l'expiration du délai des staries. Il n'est pas nécessaire de mettre le chargeur ou le destinataire en demeure.

9.7.08. *Réversibilité des staries et « dispatch money »*

Les staries sont comptées par jour et par heure sur une feuille de temps (time sheet).

Si les staries ont été fixées globalement pour les opérations de chargement et de déchargement, tout gain de temps réalisé au port de charge bénéficie au réceptionnaire.

Si les délais ont été fixés distinctement l'un pour le chargement, l'autre pour le déchargement, il n'y a pas de réversibilité des staries sauf convention contraire des parties.

Le chargeur ou le destinataire n'a droit à la « dispatch money », ristourne pour le temps sauvé, que si celle-ci a été stipulée dans le contrat.

9.7.09. *Cas de libération de la responsabilité des marchandises*

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

Il s'en libère en établissant qu'il a bien satisfait aux obligations de l'article 9.7.03 et que les dommages ne proviennent pas d'un manquement à ces obligations ou encore que ces dommages sont dus à la faute nautique du capitaine et de ses préposés.

9.7.10. *Résolution du contrat sans dommages-intérêts*

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 rend impossible l'exécution du voyage.

Dans le cas où tout ou partie du chargement a été pris à bord, l'affréteur est tenu des frais de chargement et le fréteur des frais de déchargement.

9.7.11. *Résiliation du contrat avec indemnité*

9.8.02. *Survivance des obligations de l'affrèteur envers le fréteur*

Le sous-affrètement laisse l'affrèteur tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

9.8.03. *Action directe en paiement du fret*

Le fréteur a contre le sous-affrèteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affrèteur, une action directe en paiement du fret encore dû par celui-ci.

Sous cette réserve, le sous-affrètement n'établit pas de relations directes entre le fréteur et le sous-affrèteur.

9.8.04. *Délai de prescription*

Les actions nées du sous-affrètement se prescrivent dans les conditions réglées par les articles 9.5.10, 9.6.11 et 9.7.17 suivant le cas.

CHAPITRE 9

LE LOUAGE DE NAVIRES ET ENGINs NON DESTINÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

9.9.01. *Application des règles du droit civil*

Le louage des chalands, allèges, mahonnes, citernes, grues fottantes, et autres engins de servitude des ports maritimes est régi par les règles du droit civil applicables au louage des biens meublés et par la convention des parties.

9.9.02. *Engins non destinés à la navigation maritime*

Les mêmes règles sont applicables au louage de tous bâtiments fottants non destinés à la navigation maritime.

9.9.03. *Navires à des fns autres que le transport de marchandises*

Le louage des navires destinés au transport de passagers, à la navigation de plaisance, au remorquage, au sauvetage, à des usages scientifiques, à la pose de câbles et, plus généralement, à des fns autres que le transport de marchandises, sera soumis, à défaut de conventions spéciales des parties, aux dispositions du présent Code concernant l'affrètement à temps ou coque nue des navires de charge complétées par les règles du droit civil applicables au louage des biens meubles.

LIVRE 10 :

LE PERSONNEL ET LES AUXILIAIRES DE L'EXPLOITATION

Titre A

Le personnel maritime

CHAPITRE 1

CAPITAINE

10.1.01. *Définition*

Pour l'application des dispositions du présent Code, l'expression « capitaine » désigne toute personne régulièrement investie du commandement d'un navire, quels que soient le tonnage ou l'affectation de celui-ci.

10.1.02. *Nomination et congédiement*

Le choix et la nomination du capitaine appartiennent à l'armateur, sous réserve des dispositions de l'article 3.9.02.

10.1.06. *Responsabilité*

Préalablement à ces engagements, le capitaine devra recueillir l'avis prévu à l'article 10.1.05, solliciter l'autorisation de son armateur, et en cas de communications impossibles avec lui, se faire autoriser par le tribunal compétent, et à l'étranger, par l'autorité consulaire malgache ou à défaut par le magistrat local.

10.1.15. *Engagement injustifié*

Le capitaine qui aura, sans nécessité, consommé, engagé ou vendu toute ou partie de la cargaison ou de l'avitaillement du navire ou se sera approprié des agrès, appareils, machines ou annexes du navire, sera poursuivi et puni conformément aux articles 7.4.11 et 7.4.12.

Il sera poursuivi pour faux en écritures de commerce et, le cas échéant, pour escroquerie lorsqu'il aura porté dans ses comptes ou déclaré dans ses rapports des avaries et des dépenses supposées.

Dans ces divers cas, le capitaine sera personnellement tenu au remboursement des sommes, marchandises et objets détournés, soustraits ou escroqués, et la prescription ne commencera à courir à son profit que du jour où l'armateur aura pu découvrir la fraude.

10.1.16. *Réquisition des denrées se trouvant à bord*

Lorsque, en cours de voyage, les victuailles, combustibles, carburant et autres avitaillements indispen-

À défaut d'officier du pont, le commandement est dévolu dans le même ordre aux officiers mécaniciens, puis au plus ancien des maîtres d'équipage ou des matelots.

À égalité de titres, l'ordre d'inscription au rôle d'équipage sera suivi.

Au premier port d'escale, le capitaine intérimaire sera tenu de se mettre en rapport avec l'armateur pour faire nommer un nouveau capitaine.

Celui-ci pourra être désigné, à défaut d'instructions de l'armateur, par un consul de Madagascar.

10.1.21. *Validité de l'intérim*

Les dispositions de l'article 7.5.10 ne s'appliquent pas au membre de l'équipage qui assume le commandement du navire dans les conditions visées à l'article précédent.

Le capitaine intérimaire devra consigner sur le journal de bord la date et l'heure de sa prise de commandement.

L'armateur sera valablement représenté par le capitaine intérimaire et ne pourra le désavouer sauf le cas de dol de celui-ci.

CHAPITRE 2 SUBRÉCARGUE

10.2.01. *Rôle*

Le subrécargue est un mandataire de l'armateur ou de l'affréteur embarqué à bord :

Soit d'un navire armé à la pêche pour diriger les opérations de pêche et veiller à la conservation ou à la commercialisation du produit de celle-ci;

Soit d'un navire affecté au transport de personnes, notamment pour des croisières de tourisme, en vue de procurer aux passagers des prestations et services autres que le transport maritime;

Soit d'un navire de charge, à l'effet de veiller à l'embarquement, au débarquement et à la bonne conservation des marchandises transportées.

10.2.02. *Rang d'officier*

Le subrécargue a rang d'officier. Quelle que soit l'étendue de ses attributions, il est soumis à l'autorité du capitaine dans les conditions prévues par l'article 3.9.01.

10.2.03. *Contrat d'engagement*

10.2.05. *Acte de nomination*

Un exemplaire de l'acte de nomination du subrécargue, signé par l'armateur ou l'affréteur, le capitaine et le subrécargue, doit être annexé au rôle d'équipage.

Cet acte peut conférer notamment au subrécargue le pouvoir :

- De fixer les mouvements du navire ayant un caractère commercial, les escales et les relâches;
- De signer les connaissements;
- De recevoir et délivrer les marchandises transportées;
- De vérifier celles-ci à l'embarquement et au débarquement;
- De consigner ou recevoir toutes réserves utiles à ce sujet;
- De veiller à la conservation des marchandises en cours de transport;
- De payer certaines dépenses concernant les passagers ou la cargaison;
- De vendre tout ou partie de la pêche;
- De tenir les livres de comptes afférents à ces diverses opérations.

10.2.06. *Responsabilité vis-à-vis de l'armateur*

Le subrécargue est responsable de sa gestion envers l'armateur ou l'affréteur qui l'a nommé comme l'est un mandataire salarié.

10.2.07. *Responsabilité à l'égard des tiers*

L'armateur ou l'affréteur est civilement responsable du subrécargue à l'égard des tiers, pour tous les actes se rattachant à ses fonctions, mais dans les limites prévues par les articles 9.1.04 et suivants du présent Code.

CHAPITRE 3

ÉQUIPAGE

10.3.01. *Conditions d'engagement*

Les conditions de recrutement, d'engagement et de travail des officiers, maîtres et hommes d'équipage à bord des navires malgaches sont fixées par les dispositions du Livre 3 du présent Code.

10.3.02. *Position*

Quel que soit le mode de recrutement d'un membre de l'équipage, celui-ci est le préposé de l'armateur.

10.3.03. *Responsabilité à l'égard des tiers*

L'armateur répond des fautes commises par les membres de l'équipage dans les conditions prévues pour le propriétaire du navire par les articles 9.1.01 et suivants du présent Code.

Titre B
Les agents terrestres de l'armateur

CHAPITRE 4
AGENTS PERMANENTS

10.4.01. *Pouvoirs délégués*

Les agents permanents d'un armateur, publiquement connus en cette qualité dans les ports ou autres lieux où ils résident, engagent valablement l'armateur qu'ils représentent pour tout ce qui concerne l'exploitation normale du navire.

À cet effet, une limitation contractuelle de leurs pouvoirs n'est pas opposable aux tiers de bonne foi qui ont pu l'ignorer.

Toutefois, l'agent de l'armateur doit justifier d'un pouvoir spécial délivré par ce dernier dans les cas de vente, hypothèque, armement ou désarmement du navire.

10.4.02. *Responsabilité en tant que préposés*

Les agents définis à l'article précédent sont les } e # i à ans

10.5.05. *Conditions d'exercice*

Quiconque veut exercer le métier de consignataire de navire doit fournir un cautionnement dont le montant sera fixé par décret.

10.5.06. *Cumul de fonctions*

Le fait par une même personne d'agir simultanément en qualité de consignataire du navire, consignataire de la cargaison et acconier n'est pas une cause d'annulation des contrats correspondants, si les divers services ont été loyalement exécutés et séparés en fait et en droit.

Titre C **Les auxiliaires de l'exploitation**

CHAPITRE 6 TRANSITAIRE

10.6.01. *Mission*

Le transitaire ou le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire des ayants droit à la marchandise. Il agit généralement comme transitaire chargé de recevoir une marchandise expédiée par terre ou par air et de la charger sur un navire en vue de son transport par mer ou vice versa. Il peut agir comme simple commissionnaire chargé de conclure un contrat de transport et d'accomplir les formalités douanières et portuaires. Il intervient fréquemment comme voiturier ou transporteur faisant du groupage de marchandises et assurant le transport des marchandises ainsi groupées.

10.6.02. *Réserves contre le capitaine*

Il doit prendre, contre le transporteur maritime ou son représentant, les réserves que commande l'état ou l'importance de la marchandise au moment de la livraison, ou son défaut de livraison.

Si la marchandise est transportée sous connaissance, il doit observer pour la notification des réserves les conditions et délais prévus à l'article 11.2.23 du présent Code.

À défaut de réserve, le transitaire est réputé avoir reçu les marchandises dans l'état ou les quantités décrits au connaissance. Cette présomption souffre la preuve contraire dans les rapports entre le transitaire et le transporteur maritime.

10.6.03. *Responsabilité en tant que mandataire salarié*

Le transitaire est responsable comme mandataire salarié des fautes qu'il commet dans l'exercice des fonctions susvisées.

10.6.04. *Responsabilité en tant que dépositaire salarié*

S'il en est expressément chargé, il doit à la marchandise les soins d'un dépositaire salarié.

À défaut d'un tel mandat, et en l'absence du destinataire ou d'un réclamateur qualifié lors de la livraison de la marchandise, le consignataire est tenu d'entreposer la marchandise en magasin.

S'il est impossible de faire admettre la marchandise en magasin, ou de lui procurer une protection équivalente contre les intempéries et le vol, le consignataire se trouve déchargé de la garde de la marchandise si le destinataire n'en a pas pris livraison à l'expiration d'un délai de quarante]

10.6.06. *Délai de prescription*

Les actions intentées par les ayants droit à la marchandise contre le consignataire de la cargaison sont prescrites par le même délai que celles qu'ils auraient dirigées contre le transporteur maritime.

CHAPITRE 7 ENTREPRENEUR DE MANUTENTION

10.7.01. *Définition*

La manutention, appelée encore acconage ou « stevedoring » comprend l'ensemble des opérations juridiques et matérielles qu'impliquent la prise en charge, la délivrance, la manutention, le transport et la garde des marchandises à l'embarquement, au débarquement ou au transbordement.

Aucune des opérations composant l'acconage ne peut être considérée comme un transport maritime, fluvial ou terrestre, même si elle a été réalisée au moyen d'embarcations, engins flottants ou véhicules.

10.7.02. *Domaine d'application*

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à toutes les opérations d'acconage à Madagascar quelle que soit la nature juridique de l'entreprise d'acconage ou l'origine du contrat envers duquel agit celle-ci.

10.7.03.

Il est déchargé de cette responsabilité s'il prouve que les pertes, avaries ou dommages apparents proviennent d'un cas fortuit, de la force majeure, de grèves ou « lock-out » ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement, du vice propre de la marchandise, de l'insuffisance ou de la défectuosité de l'emballage.

10.7.07. *Responsabilité engagée*

La responsabilité de l'acconier pour les pertes ou avaries non apparentes n'est engagée que si celles-ci proviennent du fait de l'acconier ou de ses préposés. La preuve en incombe au chargeur, au destinataire ou au transporteur maritime.

10.7.08. *Étendue de la responsabilité*

Dans tous les cas, la responsabilité de l'accord s'étend :

1. Au départ de la prise en charge de la marchandise à terre, des mains du chargeur ou de son représentant, jusqu'à sa remise au navire transporteur sous palan;

2. En M ð s st \$ d e M

En cas de pertes ou avaries non apparentes, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la prise de livraison, jours fériés non compris.

Les réserves peuvent être exprimées par toutes formes d'écrit, même par lettres missives ou annotations des quittances reçues, bons de livraison ou décharges remis ou restitués à l'acconier.

Le paiement du prix de l'acconage ne fait pas obstacle au dépôt ultérieur de réserves.

10.7.13. *Avaries et pertes dues à un accident*

Lorsque des opérations d'acconage sont effectuées sur rade, dans les ports de Madagascar, en dehors des postes normaux de manutention, et que des pertes ou avaries sont causées aux marchandises par l'abordage, l'échouement, le naufrage, le heurt contre un corps fixe, mobile ou flottant du chaland ou autre engin qui les contient, la responsabilité de l'acconier ne peut être retenue que si ces événements sont imputables à sa faute ou à celle de ses préposés.

10.7.14. *Limitation de la responsabilité*

11.1.02. *Obligations du chargeur*

Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises au temps et au lieu fixés par la convention des parties ou par l'usage du port de chargement.

11.1.03. *Obligations du capitaine*

Le capitaine procède, de façon appropriée et soigneuse, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement des marchandises à compter de leur prise sous palan.

Sauf disposition réglementaire relative à certaines marchandises dangereuses, il commet une faute s'il arrime les marchandises sur le pont du navire sans le consentement écrit du chargeur. Ce consentement est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord des navires appropriés.

Il doit aux marchandises les soins ordinaires, conformément à la convention des parties ou à l'usage du port de chargement.

11.1.04. *Interruption du voyage*

En cas d'interruption de voyage, le transporteur ou son représentant doit, sous peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement des marchandises et leur acheminement jusqu'au port de destination prévu.

Cette obligation pèse sur le transporteur quelle que soit la cause de l'interruption.

11.1.05. *Paiement du fret*

Le chargeur doit le prix de transport ou fret. En cas d'envoi en port dû, le réceptionnaire en est également débiteur s'il accepte la livraison des marchandises.

11.1.06. *Montant du fret*

Le montant du fret est établi par la convention des parties.

11.1.07. *Marchandises non présentées au chargement*

Le chargeur qui ne présente pas ses marchandises en temps et lieu conformément à l'article 11.1.02 ci-dessus, paiera en indemnité la moitié du fret convenu. En cas d'inexécution partielle, il paiera le demi fret afférent à la quantité de marchandises non chargées.

11.1.08. *Marchandises retirées en cours de route*

Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret entier et tous les frais occasionnés par le déchargement, à moins que le retrait ne soit motivé par le fait du capitaine, sous réserve des dispositions

11.1.10. *Marchandises jetées à la mer*

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

11.1.11. *Fret indu en cas de négligence des transporteurs*

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues ou avariées par suite de la négligence du transporteur à satisfaire aux obligations des articles 11.1.01 et 11.1.03 ci-dessus. Il en est de même pour les marchan-

Il en est de même de l'acquit ou récépissé du destinataire apposé sur une lettre d'expédition.

11.1.19. *Libération du transporteur*

Le consignataire de la cargaison représente les destinataires.

La livraison des marchandises entre ses mains libère le transporteur de la même manière qu'elle la libère entre les mains des destinataires.

11.1.20. *Recours en cas de refus de recevoir la marchandise*

À défaut de réclamation des marchandises ou si le destinataire refuse d'en prendre livraison, le capitaine peut, par autorité de justice :

- a) Les faire vendre pour le paiement de son fret;
- b) Faire ordonner le dépôt du surplus en entrepôt public ou en mains tierces.

S'il y a insuffisance, le transporteur conserve son recours en paiement du fret contre le chargeur.

11.1.21. *Responsabilité des dommages par le fait des marchandises*

Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par le fait des marchandises qu'il a fait transporter. C'est au demandeur en dommages-intérêts d'établir la faute du chargeur ou de ceux dont il doit répondre.

11.1.22. *Début et fin du contrat de transport maritime*

Sauf convention contraire, le contrat de transport maritime comprend les opérations qui précèdent le chargement, depuis la prise en charge des marchandises par le transporteur, le transport par navire et les opérations qui suivent le déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison aux destinataires.

Les règles du droit maritime s'appliquent à l'ensemble de ces opérations.

11.1.23. *Transport mixte fluvial et maritime*

Lorsque des marchandises font l'objet d'un contrat de transport mixte fluvial et maritime, les règles du droit maritime seront appliquées à la partie maritime du transport telle qu'elle est définie par l'article 11.1.01.

Si l'origine d'un dommage ou d'une perte subis par les marchandises demeure inconnue dans le cas susvisé, les règles du droit maritime seront seules appliquées.

11.1.24. *Irrecevabilité des actions sans protestation préalable*

Sous réserve des dispositions spéciales concernant les transports sous connaissement, sont irrecevables :

- Toutes actions contre le transporteur maritime ou le capitaine, pour dommages ou pertes subis par les marchandises, si elles ont été reçues sans protestation;
- Toutes actions contre l'affrèteur ou le sous-affrèteur, pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises et perçu le fret sans avoir protesté.

Ces protestations doivent être faites par écrit, dans les vingt-quatre heures, sous peine de nullité.

11.1.25. *Délai de prescription*

Toute demande en délivrance de marchandises, ou en dommages-intérêts pour dommages, pertes ou retard dans leur transport, est prescrite un an après l'arrivée du navire, ou après la perte totale de celui-ci.

Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois à compter de l'exercice de l'action contre le garanti.

CHAPITRE 2 TRANSPORTS SOUS CONNAISSEMENT

11.2.01. *Définition de « connaissance embarqué »*

Le contrat de transport sous connaissance est le contrat de transport par mer de marchandises quelconques constaté par un connaissance dit « connaissance embarqué ».

Celui-ci est un titre écrit qui, délivré par le transporteur ou son représentant, fait foi du chargement de la marchandise et la représente.

11.2.02. *Autres titres non équivalents*

Les règles du présent chapitre ne s'appliquent ni au connaissance dit « reçu pour embarquement », ni au connaissance collectif visé à l'article 11.4.04, ni aux connaissances exigés par certains États à usage purement administratif ou fiscal.

Ces divers titres ne représentent pas la marchandise.

11.2.03. *Signataires des contrats*

Le contrat est conclu entre le chargeur ou son représentant et le transporteur ou son représentant en une forme quelconque.

11.2.04. *Obligations des parties au contrat*

Par le contrat, le chargeur s'engage à payer un certain fret et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre.

Les parties sont libres de déterminer le navire à charger ou d'en laisser le choix au transporteur.

11.2.05. *Résolution en cas de force majeure*

Le contrat est résolu si le départ du navire qui devait effectuer le transport est empêché ou retardé par cas de force majeure.

En ce cas, la résolution a lieu sans dommages-intérêts de part ni d'autre, et les frais de chargement et de déchargement sont réglés conformément à l'article 9.7.10 alinéa 2.

11.2.06. *Résolution par la faute du transporteur*

Si le même empêchement se produit par la faute du transporteur, le contrat peut être résolu à la demande du chargeur. Celui-ci a droit à des dommages-intérêts correspondant au préjudice qu'il subit. Le montant est fixé conformément aux dispositions des articles 11.2.16 et 11.2.19 ci-dessous.

11.2.07. *Contenu et forme du contrat*

Après embarquement des marchandises, le transporteur ou son représentant doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissance portant les mentions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer.

Le connaissance peut être, à ordre, ou au porteur, ou à personne dénommée.

11.2.08. *Renseignements concernant les marchandises*

Entre autres mentions, le connaissance doit indiquer :

a) Les marques principales destinées à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises n'ait commencé; les marques doivent

Dans le cas de transport de liquides ou de gaz en vrac, la responsabilité du transporteur maritime commence au départ lorsque le liquide ou le gaz a atteint les canalisations et tuyauteries du navire, et prend fin à l'arrivée lorsqu'il a dépassé celles-ci.

Les parties peuvent cependant convenir de fixer la limite de responsabilité au passage du liquide ou de gaz dans un appareil de mesurage de volume.

11.2.15.

11.2.18. *Réserve sur la déclaration de valeur*

Si le transporteur conteste l'exactitude de la déclaration de valeur au moment où elle est effectuée par le chargeur, il peut insérer dans le connaissance des réserves motivées qui mettront la preuve de la valeur véritable à la charge du chargeur ou du réceptionnaire.

11.2.19. *Nullité de certaines clauses*

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 11.12.14;
- b) Ou de renverser le fardeau de la preuve tel qu'il résulte du présent Code;
- c) Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 11.2.16.

11.2.20. *Dérogation à l'article précédent*

Par dérogation à l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont

M i #

11.2.26. *Caractère impératif du présent chapitre*

Les dispositions du présent chapitre sont d'ordre public à Madagascar, et applicables à tout transport de marchandises sous connaissement en provenance ou à destination d'un port malgache et qui n'entrerait pas dans le champ d'application d'une convention internationale à laquelle Madagascar aurait adhéré.

Les juridictions malgaches peuvent déclarer nulles et de nul effet toutes clauses attributives de juridiction ou compromissoires ayant pour but ou pour effet d'éluder l'application de ces dispositions ou d'une législation équivalente.

CHAPITRE 3 TRANSPORTS SOUS CHARTE-PARTIE

11.3.01. *Réalisation du contrat*

Le contrat de transport sous charte-partie est réalisé au moyen de l'affrètement ou du sous-affrètement d'un navire ou d'une partie du navire.

Le chargeur et le transporteur sont libres de fixer par leurs conventions l'étendue de leurs obligations respectives et de leur responsabilité contractuelle.

11.3.02. *Novation ou modification non valable en cas de délivrance de connaissement*

Lorsque, à l'occasion d'un transport sous charte-partie, un connaissement ou titre équivalent a été délivré pour constater l'embarquement de la marchandise, il est présumé qu'aucune des mentions de ce document n'entraîne novation ou modification des obligations résultant de la charte-partie, à l'égard des signataires de celle-ci.

Toutefois, le tiers-porteur d'un connaissement embarqué délivré dans ces conditions, peut se prévaloir, à l'égard du fréteur, de l'affréteur, ou du sous-affréteur, des dispositions du chapitre précédent concernant les transports de marchandises sous connaissement.

11.3.03. *Obligation de respecter les conditions de la charte-partie*

Si un contrat de sous-affrètement ou un connaissement porte la mention « conditions suivant charte-partie », le bénéficiaire d'un tel titre de transport sera tenu de respecter les clauses et conditions de la charte-partie visée au contrat si elle a été publiée conformément à l'article 9.4.04. ou si elle est conforme à une charte-partie type habituellement utilisée, ou encore si le transporteur lui a donné connaissance des clauses qui le concernent.

11.3.04. *Cas d'inobservation des clauses de la charte-partie*

À défaut de convention spéciale des parties, les règles suivantes seront observées :

1. Si le navire est loué en totalité et que l'affréteur ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur. Celui-ci profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire;
2. Le fréteur qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est peut être condamné à des dommages-intérêts envers l'affréteur, sauf si l'erreur n'excède pas un quarantième ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge;
3. Si le fret est proportionnel à la quantité de marchandises chargées, l'affréteur doit charger

5. Le capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises embarquées sur son navire, si elles ne lui ont pas été déclarées, ou en exiger avant le départ le fret au plus haut prix prévu pour des marchandises de même nature.

CHAPITRE 4 AUTRES TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR MER

11.4.01. *Cas de petits navires*

L'établissement d'un connaissement est facultatif pour le transport de marchandises lorsqu'elles sont chargées sur un navire à propulsion mécanique d'un tonnage inférieur à 10 tonneaux, ou sur un navire sans propulsion mécanique d'un tonnage inférieur à 25 tonneaux.

11.4.02. *Cas du cabotage et du bornage*

Pour les transports au bornage ou au cabotage entre ports malgaches, la preuve du contrat de transport peut être rapportée conformément aux règles générales du droit commercial, sans qu'il soit nécessaire de dresser une charte-partie ou un connaissement.

La prise en charge de la marchandise peut être constatée par une lettre d'expédition ou une lettre de voiture maritime, ou par un bon d'embarquement délivré par le capitaine.

11.4.03. *Dispositions applicables aux deux cas précédents*

Les obligations respectives des parties sont fixées, dans les cas prévus aux deux articles précédents, par les dispositions du chapitre premier du présent titre et par les usages suivis au port de charge, sauf convention contraire.

11.4.04. *Dispositions applicables au connaissement collectif*

Si, dans les mêmes cas, un cas, un u aw \$ constatée par m n re cons e \$ cas, ure >

11.5.02. *Définition de contrat de passage*

Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage.

11.5.03. *Billet de passage*

Le transporteur délivre au passager un billet de passage qui porte les indications propres à identifier les parties au contrat (transporteur et passager), le voyage qui en fait l'objet (nom du navire, lieu et date d'em-

11.5.11. *Non-achèvement du voyage*

Le non-achèvement du voyage pour une cause dont le transporteur n'établit pas qu'elle ne lui est pas imputable entraîne la résiliation du contrat, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu, à moins que le transporteur ne pourvoie au transport du passager à destination sur un navire de même qualité.

11.5.12. *Caractère supplétif des articles 11.5.05 à 11.5.10*

Par convention expresse, les parties peuvent écarter toutes ou partie des dispositions des articles 11.5.05 à 11.5.10 ci-dessus.

11.5.13. *Discipline du bord*

Les passagers sont soumis à la discipline du bord.

Section C **Responsabilités du transporteur**

11.5.14. *Obligation d'assurer la sécurité des passagers*

Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers.

11.5.15. *Responsabilité en cas d'accident collectif*

Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout autre sinistre majeur, sauf preuve à sa charge que l'accident ne lui est pas imputable.

11.5.16. *Responsabilité en cas d'accident individuel*

En cas de mort ou de blessures du voyageur, lorsque l'accident est survenu après le moment où le passager monte à bord et avant qu'il n'en descende aux escales ou au port de destination, le transporteur est tenu d'en réparer les suites dommageables s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article 11.5.14.

11.5.17. *Limitation de responsabilité*

Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à une somme de 46 666 DTS multipliées par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter d'après le permis de navigation, sans pouvoir excéder 25 000 000 DTS.

Aux fins du présent article, « passager » signifie toute personne transportée en vertu d'un contrat de transport de passager ou toute personne qui avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

11.5.18. *Responsabilité en cas de retard*

Il est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation de l'article 11.5.14 ou à la faute commerciale de ses préposés.

11.5.19. *Délai de prescription*

L'action en responsabilité contre le transporteur se prescrit par deux ans à compter du jour où le passager a été débarqué ou aurait dû l'être.

CHAPITRE 6 TRANSPORT DES BAGAGES

11.6.01. *Effets personnels et bagages de cabine non enregistrés*

Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine n'ayant pas été enregistrés s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés.

Sauf dol ou faute inexcusable de sa part, la réparation due par le transporteur ne peut excéder la somme de 400 DTS par passager.

11.6.02. *Biens de valeur confés au bord*

Toute limitation de responsabilité est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord.

11.6.03. *Bagages et véhicules de tourisme enregistrés*

Le transporteur délivre un récépissé des bagages et véhicules de tourisme enregistrés.

Il en est responsable dans les limites ci-après :

950 DTS par passager pour les bagages de cabine;

1 250 DTS par passager pour les bagages en cale;

3 850 DTS par véhicule de tourisme, y compris les bagages se trouvant à l'intérieur du véhicule.

11.6.04. *Non-paiement du fret*

Le capitaine ne peut pas retenir les bagages à bord, mais il peut les faire consigner en mains tierces, jusqu'à l'entier paiement des créances nées du contrat de passage.

Ces créances sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages.

11.6.05. *Délai de prescription*

Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an.

CHAPITRE 7 CONTRAT DE CROISIÈRE TOURISTIQUE

11.7.01. *Billet de croisière*

Les agences de voyage qui organisent des croisières en mer doivent délivrer à chaque passager, sous peine de nullité du contrat, un billet de croisière.

Ce billet doit porter les mentions suivantes :

1. Le nom et la classe du navire;
2. Les noms et adresse de l'agence de voyage;
3. Les nom et adresse du passager;
4. La classe et le prix du voyage, tous frais compris;
- 5.

11.7.02. *Carnet de croisière*

Chaque passager doit recevoir, outre le billet de croisière qui matérialise le contrat de passage, des coupons correspondant 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.

11.7.03. *Manquement aux obligations*

Le manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage la responsabilité de l'agence, sauf preuve par elle que le manquement tient à un événement qui ne lui est pas imputable.

11.7.04. *Responsabilité personnelle de l'agence*

L'agence est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages dans les conditions et les limites des articles 11.5.14 à 11.6.02 ci-dessus, sauf son recours contre le transporteur.

Titre C **Les ventes maritimes**

CHAPITRE 8 DISPOSITIONS COMMUNES

11.8.01. *Définition*

La vente maritime est une vente de marchandises qui doivent faire l'objet d'un transport par mer pour parvenir à l'acquéreur.

Les venteûM]m- fa

4. Pourvoir à ses frais à l'emballage usuel de la marchandise, à moins qu'il ne soit d'usage dans le commerce de l'expéditeur non emballée;

5. Supporter les frais de vérification de la qualité, du pesage, mesurage ou comptage, nécessaire à la livraison au départ;

6. Fournir à ses frais le document d'usage net attestant la livraison de la marchandise, soit à bord, soit le long du bord du navire désigné.

11.9.03. *Obligations de l'acheteur*

Les obligations de l'acheteur sont :

1. Aviser le vendeur en temps utile du nom du navire, de l'emplacement de chargement et de la date de livraison à ce navire. À cet effet, affréter un navire ou retenir l'espace nécessaire à bord d'un navire à ses frais;

2. Supporter tous les frais qui sont à la charge de la marchandise et tous les risques qu'elle peut courir à partir du moment où elle a effectivement passé le bastingage du navire (clause F. O. B.) ou depuis son départ effectif le long du navire (clause F. A. S.) au départ, et payer le prix contractuel;

3. Si le navire désigné par lui ne peut charger la marchandise à la date ou dans le délai convenus, supporter tous les frais supplémentaires ainsi occasionnés et tous les risques que peut courir la marchandise à partir de la date d'expiration du délai convenu, à la condition que la marchandise soit individualisée;

4. Supporter les mêmes frais et risques, dans les mêmes conditions, s'il ne désigne pas en temps utile le navire ou le port d'embarquement;

5. Supporter les frais d'obtention et le coût de tous les documents tels que connaissance, certificat d'origine, facture consulaire, police d'assurance.

CHAPITRE 10 VENTE C.A.F.

11.10.01. *Définition*

La vente dite « coût, assurance et fret » (en abrégé C.A.F.) met à la charge de l'acheteur le prix de la chose, la prime d'assurance maritime, le fret et les risques du transport.

11.10.02. *Obligations du vendeur*

Les obligations du vendeur sont :

1. Livrer la marchandise conformément aux termes du contrat de vente;

2. Conclure à ses propres frais un contrat pour le transport de la marchandise jusqu'au port de destination convenu par un navire de mer adéquat et en payer le fret;

3. Charger à ses frais la marchandise à bord du navire au port d'embarquement dans le délai

Une copie de la charte-partie si le connaissement se réfère à celle-ci;

7. Pourvoir à ses frais à l'emballage usuel de la marchandise, à moins qu'il ne soit d'usage dans le commerce de l'expéditeur non emballée;

8. Supporter les frais de vérification de la qualité, du pesage, mesurage ou comptage, nécessaires à la livraison au départ;

9.

11.11.04. *Vente « sur embarquement »*

Si la vente a été conclue « sur embarquement », le vendeur doit charger obligatoirement la marchandise dans le délai prévu au contrat, sur un navire de son choix.

Titre A
Les règles communes aux diverses assurances

CHAPITRE 2
CONCLUSION DU CONTRAT

12.2.01. *Forme écrite*

La preuve du contrat d'assurance doit, nonobstant toute stipulation contraire, être faite par écrit.

12.2.02. *Constatacion par une police ou un autre écrit*

Le contrat d'assurance est constaté par une police, authentique ou sous seing privé.

Avant la rédaction de la police ou d'un avenant, la preuve de l'engagement des parties peut être établie par tout autre écrit (arrêté d'assurance, note de couverture).

12.2.03. *Indication dans la police*

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;

Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut, soit résilier sans délai le contrat, la prime lui étant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue.

12.2.07.

12.3.03. *Fautes du capitaine ou de l'équipage*

Il répond aussi des dommages survenus par le fait ou la faute du capitaine ou de l'équipage sous réserve des dispositions de l'article 12.5.05.

12.3.04. *Clause « franc d'avarie »*

La clause « franc d'avarie » affranchit l'assureur de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement.

La clause « franc d'avaries particulières 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.

12.3.05. *Changement forcé de route ou de navire*

Les risques assurés demeurent couverts même en cas de changement forcé de route, de voyage ou de navire ou de changement décidé par le capitaine, en dehors de l'armateur et de l'assuré.

12.3.06. *Changement volontaire de route*

En cas de changement volontaire de voyage ou de route, l'assureur demeure responsable des sinistres s'il est prouvé qu'ils sont survenus sur la partie de la route convenue.

12.3.07. *Risques non couverts*

Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les risques :

- a) De guerre civile ou étrangère;
- b) D'émeutes, de mouvements populaires, grèves, « lock-out », actes de sabotage ou de terrorisme;
- c) Des dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes;
- d) Atomiques ou nucléaires.

12.3.08. *Couverture des risques de guerre*

Lorsque les risques de guerre civile ou étrangère sont couverts, l'assureur répond de tous dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés :

- a) Par hostilités, représailles, captures, prises, arrêts, contraintes et molestions par tous gouvernements et autorités quelconques, reconnues ou non reconnues, mines et tous engins de guerre, même s'il n'y a pas eu de déclaration de guerre ou lorsque la guerre est terminée;
- b) Par actes de sabotage ou de terrorisme, émeutes, mouvements populaires, grèves ou « lock-out » ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

12.3.09. *Événement de mer*

Lorsqu'il n'est pas possible d'établir l'origine du sinistre, il est réputé dériver d'un événement de mer.

12.3.10. *Cas excluant la garantie*

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 12.5.05 quant au vice du navire, des mers et vermines;
- b) Des dommages et pertes matériels résultant des amendes, confiscations, mises sous séquestre, 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 caution 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.

12.3.11. *Obligations de l'assuré*

L'assuré doit :

1. Payer la prime, les taxes 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.

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.

12.4.06. *Déclaration de toute autre assurance*

En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou dont il a connaissance.

L'assuré qui a fait, de mauvaise foi, une déclaration inexacte, est déchu du bénéfice de l'assurance.

12.4.07. *Transfert de tous les droits de l'assuré*

L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits

12.5.03. *Décompte des jours dans l'assurance à temps*

Dans l'assurance à temps, les risques de 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.

12.5.04. *Renouvellement par tacite reconduction*

L'assurance à temps peut être prorogée par tacite reconduction, sauf dénonciation par l'une des parties avant l'expiration du terme.

12.5.05. *Cas excluant la garantie*

L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes résultant, soit d'un vice propre du navire, sauf s'il s'agit d'un vice caché, soit d'une faute intentionnelle du capitaine ou de l'équipage.

12.5.06. *Valeur agréée excluant toute autre estimation*

Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation, réserve faite des dispositions de l'article 12.2.10 et sauf le cas de recours pour contribution d'avarie commune, rémunération d'assistance ou sauvetage.

La valeur assurée 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 approvisionne

2. Destruction allant aux trois quarts de la valeur;
3. Impossibilité de réparer;
4. Capture depuis plus de trois mois après la notification de l'assuré à l'assureur;
5. Défaut de nouvelles depuis plus de trois mois.

12.5.12. *Continuation de l'assurance en cas d'aliénation ou de location*

En cas d'aliénation ou de location du navire, l'assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou du locataire, à charge par lui d'en informer l'assureur dans un délai de dix jours, et d'exécuter toutes les obligations dont l'assuré était tenu vis-à-vis de l'assureur en vertu du contrat.

Il sera toutefois loisible à l'assureur de résilier le contrat dans le mois du jour où il aura reçu notification de l'aliénation ou de location. Cette résiliation ne prendra effet que quinze jours après sa notification.

L'aliénateur ou le bailleur reste tenu au paiement des primes échues antérieurement à l'aliénation ou à la location.

12.5.13. *Garantie en tout lieu*

Les dispositions du présent livre sont applicables aux contrats d'assurance concernant le navire assuré uniquement pour la durée de son séjour dans les ports, rades ou autres lieux, qu'il soit à flot ou en cale sèche.

CHAPITRE 6 ASSURANCES SUR FACULTÉS

12.6.01. *Types de police*

Les marchandises sont assurées, soit par une police n'ayant d'effet que pour un voyage, soit par une police dite flottante ou d'abonnement.

Section A ***Dispositions communes***

12.6.02. *Assurance dans les limites du voyage*

Les marchandises sont assurées sans interruption en quelque endroit qu'elles se trouvent dans les limites du voyage défini par la police.

12.6.03. *Partie non maritime du voyage*

Lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à cette partie du voyage.

12.6.04. *Risques non couverts*

Quel que soit le risque couvert, l'assureur n'est pas garant :

1. Des freintes de route;
2. De l'insuffisance des emballages ou du mauvais conditionnement de la marchandise;
3. Des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré.

12.6.05. *Limite de la valeur assurée*

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 de l'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.

12.6.06. *Importance des avaries*

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.

12.6.07. *Franchise*

Au cas où les parties ont convenu d'une franchise, celle-ci est toujours indépendante de la freinte normale de route.

12.6.08. *Cas de délaissement*

Le délaissement des facultés peut être effectué dans les cas où les marchandises sont :

1. Disparues ou détruites totalement;
2. Perdues ou détériorées à concurrence des trois quarts de leur valeur;
3. Vendues en justice à la suite d'avarie résultant des événements couverts par l'assurance;
4. Capturées depuis plus de trois mois. après notification de l'assuré à l'assureur.

12.6.09. *Autres cas*

Il peut également avoir lieu dans les cas :

1. D'innavigabilité jud' 6. pam

12.6.12. *Omission de déclaration*

Au cas où, intentionnellement, l'assuré ne s'est pas conformé aux obligations de l'article précédent, le contrat est résilié sans délai à la demande de l'assureur, qui est déchargé de l'obligation d'indemniser les sinistres déclarés après la première omission.

L'assureur peut en outre répéter les versements faits par lui pour les sinistres relatifs aux expéditions postérieures à la première omission et demander à titre d'indemnité le paiement des primes afférentes aux déclarations omises.

12.6.13. *Calcul de la prime*

La prime est calculée sur le montant total des déclarations d'aliments.

CHAPITRE 7 AUTRES ASSURANCES

12.7.01. *Fret jusqu'à 60 %*

Lorsque le fret qui n'est pas acquis à tout événement est assuré, il est garanti jusqu'à concurrence de 60 %.

12.7.02. *Risques couverts*

L'assurance du fret ne garantit dans la limite de la somme assurée que la contribution de ce fret aux

Tout affrètement et toute location de navires ou engins flottants quel qu'en soit l'usage;
Toute entreprise privée de remorquage ou de pilotage;
Tout transport de passagers ou de marchandises par voie fluviale ou maritime;
Toute entreprise de pêche maritime;
Toute vente maritime, quelle que soit la qualité des contractants;

L'expression « juridiction civile » s'applique aux tribunaux de première instance et leurs sections et à la cour d'appel (chambre civile);

L'expression « juridiction commerciale » s'applique aux tribunaux de commerce ou, à défaut, aux tribunaux de première instance et leurs sections, statuant en matière commerciale, et à la cour d'appel (chambre commerciale);

L'expression « juridiction du travail » s'applique aux tribunaux du travail ou, à défaut, aux tribunaux de première instance et leurs sections, statuant en matière sociale, et à la cour d'appel (chambre sociale);

L'expression « juridiction administrative » s'applique à la chambre administrative de la cour suprême en attendant la mise en place du Conseil d'État.

13.2.02. *Compétence des juridictions malgaches en général*

En règle générale, les juridictions malgaches se reconnaîtront compétentes chaque fois que la loi malgache sera applicable conformément aux dispositions du chapitre précédent.

L'étranger, même non résident à Madagascar, pourra être cité devant les tribunaux malgaches pour l'exécution des obligations nées à Madagascar ou à l'étranger au profit d'une personne physique ou morale malgache.

Un malgache pourra être traduit devant un tribunal de Madagascar pour l'exécution de toute obligation par lui contractée en pays étranger, même au profit d'un étranger.

La compétence prévue par les alinéas 2 et 3 du présent article est facultative.

13.2.03. *Compétence de la juridiction répressive*

Les juridictions répressives de droit commun sont compétentes pour connaître :

1. Des infractions pénales prévues et réprimées par le livre 7 du présent Code;
2. De toute autre infraction pénale commise à Madagascar ou dans les eaux territoriales malgaches ou à bord d'un navire malgache;
3. Des infractions visées par les articles 507 à 510 du Code de procédure pénale;
4. Des délits prévus par l'article 8.2.18 du présent Code.

13.2.04. *Compétence de la juridiction civile*

La juridiction civile est compétente pour connaître :

1. Des contestations concernant la propriété des navires et tous autres droits réels sur ceux-ci;
2. Des ventes judiciaires de navires quelle qu'en soit la cause;
3. Des voies d'exécution concernant les navires.

13.2.05. *Compétence de la juridiction commerciale*

La juridiction commerciale est compétente pour connaître :

1. Des actions concernant les privilèges, hypothèques et autres sûretés réelle grevant les navires;
2. Des actions concernant tous les actes de commerce visés à l'article 13.1.01;
- 3.

13.2.06.

13.3.03. *En matière de travail*

13.4.05. *Action en règlement d'avaries communes*

L'action en règlement d'avaries communes se prescrit par dix ans lorsqu'un répartiteur a été nommé par décision de justice ou désigné par les parties.

13.4.06. *Action en réparation d'un dommage causé par une infraction pénale*

L'action civile en réparation du dommage causé par une infraction pénale se prescrit par les délais prévus aux articles 3, 4 et 5 du Code de procédure pénale.

Dans le cas prévu à l'alinéa 2 de l'article 10 du même Code, cette action civile sera prescrite par cinq ans en cas de contravention ou de délit, et par dix ans en cas de crime, lorsque l'infraction sera prévue par le présent Code.

13.4.07. *Interruption des prescriptions*

Les prescriptions prévues par le présent Code sont interrompues ou suspendues conformément au droit commun des prescriptions civiles.

13.4.08. *Prescription à la suite d'un arrêté de compte*

Lorsqu'entre les parties sera intervenu un arrêté de compte valant reconnaissance de dette par écrit, la prescription de cinq ans sera substituée aux prescriptions plus courtes.

13.4.09. *Fin de non-recevoir prévue par l'article 11.1.24*

La fin de non-recevoir édictée en matière de transport de marchandises par l'article 11.1.24 n'est pas d'ordre public.

Elle ne s'applique ni aux transports sous connaissement, ni aux rapports entre assurés et assureurs.

CHAPITRE 5 ARBITRAGE

13.5.01. *Domaine d'application*

Les parties sont libres de convenir, par avance, de soumettre à des arbitres de leur choix, les contestations pouvant survenir dans les matières prévues par l'article 13.1.01 lorsqu'elles viendront à se produire.

13.5.02. *Pouvoir d'amiables compositeurs*

Les parties ne peuvent conférer aux arbitres le pouvoir d'amiables compositeurs pour les litiges se rattachant à un transport de marchandises sous connaissement et aux contrats d'assurances y afférents.

13.5.03. *Clause compromissoire nulle*

Toute clause compromissoire ayant pour effet direct ou indirect de soustraire un litige à l'application d'une loi malgache d'ordre public est nulle. Cette nullité doit être relevée d'office par les juridictions malgaches compétentes.

2. *Finlande*

a)

Article 4

LÉGISLATION APPLICABLE À LA PÊCHE, À LA CHASSE ET À LA CONSERVATION DE LA NATURE

Les dispositions établies ou prescrites dans la législation relative à la pêche, à la chasse et à la conservation de la nature et les dispositions de la Politique commune de la pêche de la Communauté européenne, ou celles établies en vertu de ces textes, ainsi que celles convenues avec des États étrangers, s'appliquent à la pêche, la chasse, la préservation des ressources naturelles et la conservation de la nature dans la zone économique exclusive.

Article 5

LÉGISLATION APPLICABLE À LA PROTECTION DES CÂBLES ET PIPELINES SOUS-MARINS ET AUX MATÉRIAUX ET MINÉRAUX DES FONDS MARINS

Les dispositions de la loi sur la protection de certains câbles et pipelines sous-marins (145/1965) s'appliquent dans la zone économique exclusive.

La loi sur l'eau s'applique à l'extraction de matériaux des fonds marins dans la zone économique exclusive.

La loi minière (503/1965) et les dispositions qui en découlent s'appliquent à toute exploration, prospection et activité aux fins de l'exploitation des minéraux ou de leur utilisation dans la zone économique exclusive.

CHAPITRE 3

Exploitation économique; toute exploration menée à cette fin et construction dans la zone économique exclusive

Article 6

LE DROIT D'EXPLOITATION

Lorsqu'on lui en fait la demande, le Gouvernement peut autoriser l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol situées à l'intérieur de la zone économique exclusive ainsi que l'exploration aux fins d'exploitation ou la réalisation, dans la zone économique exclusive, d'autres activités économiques destinées à exploiter la zone (le droit d'exploitation). Le droit d'exploitation ne s'applique pas aux activités visées à l'article 4. Le contenu de la demande est déterminé par un décret du Gouvernement.

Les ressources naturelles visées au paragraphe 1 sont les minéraux, les matières rocheuses et les autres ressources non biologiques des fonds marins et de leur sous-sol ainsi que les espèces végétales et les espèces animales sédentaires qui, au stade où elles peuvent être pêchées, sont soit immobiles sur le fond ou au-dessous du fond soit incapables de se déplacer autrement qu'en restant constamment en contact avec le fond ou le sous-sol.

L'autorisation peut être donnée pour une durée déterminée ou jusqu'à nouvel avis. La décision correspondante détermine toutes les conditions nécessaires pour assurer la sécurité ou le respect des droits de l'État en vertu de la présente loi.

La décision d'autorisation peut être révisée si les activités ne remplissent pas les conditions prévues. Il est possible d'ordonner une suspension des unei con] Msous-sol # susp

Article 7

CONSTRUCTION

Lorsqu'on lui en fait la demande, le Gouvernement peut autoriser la construction d'îles artificielles, d'installations ou d'autres ouvrages affectés aux activités visées dans l'article 6 et de tous autres installations ou ouvrages pouvant entraver l'exercice, dans la zone économique exclusive, des droits de la Finlande en

l'État côtier concernant les projets de recherche scientifique. La décision de suspension est levée immédiatement dès lors que la partie réalisant l'activité de recherche fournit des renseignements corrects à son sujet ou remplit les obligations prévues audit article.

Le Ministère du commerce et de l'industrie peut décider de faire cesser complètement toute activité de recherche scientifique marine si la non-conformité avec les renseignements communiqués dans la notifica-

Article 12

VIOLATIONS DES AUTORISATIONS ACCORDÉES EN VERTU DE LA LOI SUR L'EAU
DANS LA ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE

Toute violation d'une autorisation accordée en vertu de la loi sur l'eau commise dans la zone économique exclusive est passible des sanctions prévues à l'article 3 du chapitre 13 de la loi sur l'eau.

Article 13

INFRACTIONS EN MATIÈRE DE PÊCHE, DISSIMULATION DE PRISES ILLICITES, VIOLATIONS EN MATIÈRE DE
PÊCHE ET VIOLATION DE LA POLITIQUE COMMUNE DE LA PÊCHE DANS LA ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE

CHAPITRE 6
Autres dispositions

Article 21

RECOURS À DES MESURES COERCITIVES DANS LE CADRE D'UNE PROCÉDURE PÉNALE

Pour ce qui est des infractions visées dans la présente loi et commises dans la zone économique exclusive, des mesures coercitives peuvent être appliquées en vertu de la loi sur les mesures coercitives (450/1987). L'article 28, *b* de la loi sur la prévention de la pollution par les navires (300/1979) définit les conditions préalables à l'utilisation de mesures coercitives dans le cadre d'une enquête sur un acte visé au

Les mesures nécessaires en vue de la mise en œuvre de la présente loi peuvent être prises avant l'entrée en vigueur de celle-ci.

Le Président de la République de Finlande,
TARJA HALONEN

Le Ministre des affaires étrangères,
ERKKI TUOMIOJA

b) *Décret du Gouvernement relatif à la zone économique exclusive de la Finlande*

<i>N°</i>	<i>Latitude Nord</i>	<i>Longitude Est</i>
14	59°52,093'	24°57,166'
15	59°50,493'	24°49,266'
16	59°44,16	

Article 2

Dans les demandes d'autorisation du Gouvernement visées dans les articles 6 et 7 de la loi sur la zone économique exclusive de la Finlande doivent figurer :

- 1) Le nom de la personne physique ou morale, de la ville ou du lieu de la résidence ou du siège social et la nationalité du ou des candidats;
- 2) Une description de la nature et des objectifs des activités;
- 3) Une description des méthodes et des moyens qui seront utilisés;
- 4) Les zones géographiques précises dans lesquelles les activités doivent être réalisées;
- 5) La date de début des activités et leur durée.

Les demandes doivent être soumises au Ministère du commerce et de l'industrie six mois au moins avant la date prévue pour le démarrage des activités.

Article 3

Dans les notifications visées dans le paragraphe 1 de l'article 8 de la loi sur la zone économique exclusive de la Finlande doivent figurer :

- 1) Le nom de la personne ou de l'entité, de la ville ou du lieu de la résidence ou du siège social et la nationalité de la ou des parties réalisant le projet de recherche;

**3. Algérie : Décret présidentiel n° 04-344 du 23 Ramadhan 1425
correspondant au 6 novembre 2004 instituant une zone contiguë à la mer territoriale¹**

Le Président de la République,

Sur le rapport du ministre d'État, ministre des affaires étrangères,

Vu la Constitution, notamment ses articles 12 et 77-6,

Vu l'ordonnance n° 73-12 du 3 avril 1973, modifiée et complétée, portant création du service national de gardes-côtes (SNGC);

Vu la loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, portant code des douanes, notamment ses articles 1 et 29;

Vu le décret n° 63-403 du 12 octobre 1963 fixant l'étendue des eaux territoriales;

Vu le décret n° 84-181 du 4 août 1984 définissant les lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur des zones maritimes sous juridiction nationale;

Vu le décret présidentiel n° 96-53 du 2 Ramadhan 1416 correspondant au 22 janvier 1996 portant ratification de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, notamment son article 33;

Décète :

~~Article premier~~e [» M, \$ b

18°E

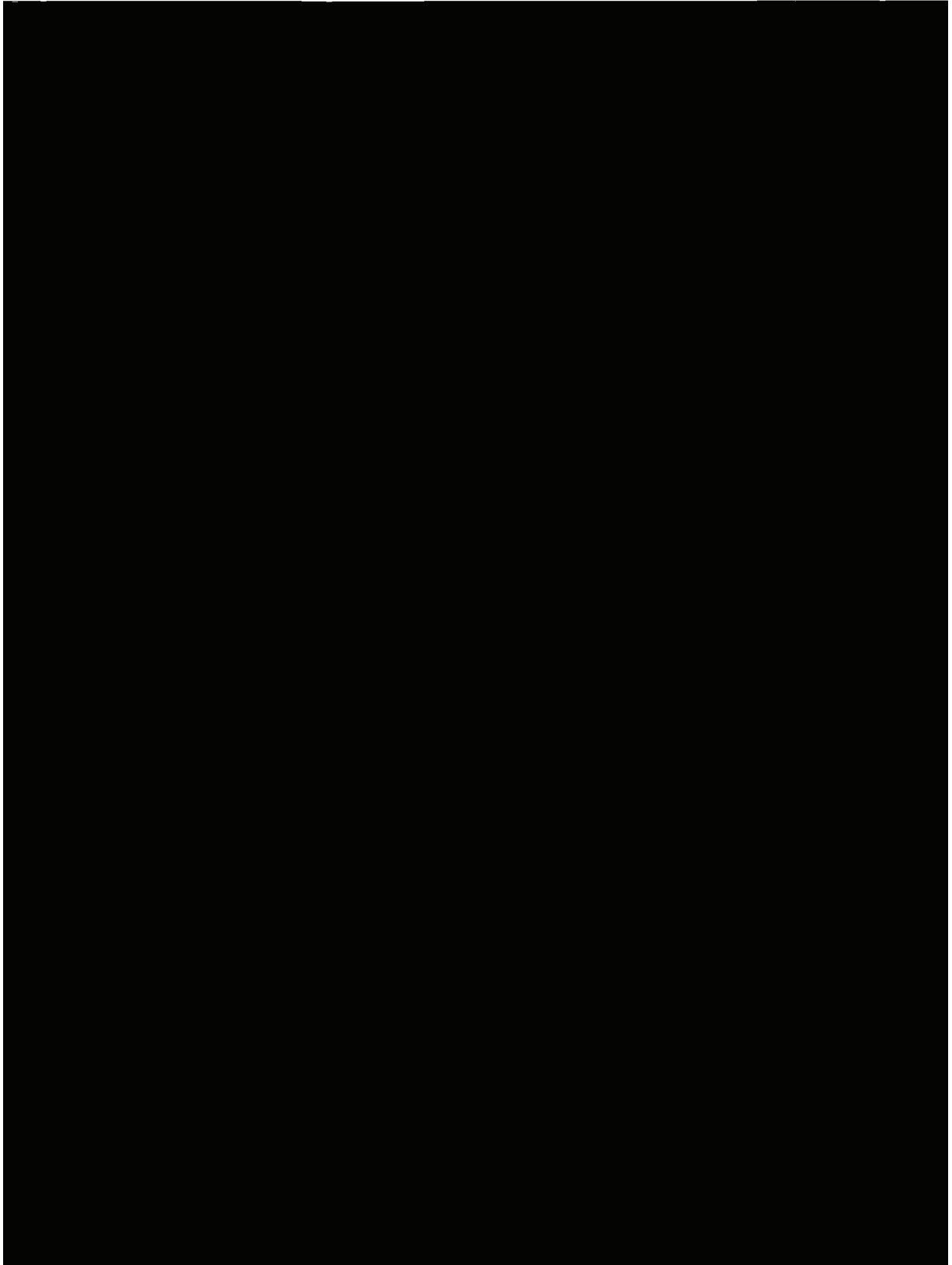
20°E

22°E

24°E

26°E

28°E



C.—TRAITÉS MULTILATÉRAUX

Accord de coopération régionale sur la lutte contre la piraterie

PARTIE II
CENTRE D'ÉCHANGE D'INFORMATIONS

Article 4

COMPOSITION

1. Un Centre d'échange d'informations, ci-après « le Centre », est établi par le présent Accord afin de favoriser une étroite coopération entre les Parties contractantes en matière de prévention et d'élimination de la piraterie et du vol à main armée contre des navires.
2. Le Centre est installé à Singapour.
3. Il comporte un conseil d'administration et un secrétariat.
4. Le conseil d'administration est composé d'un représentant de chaque Partie contractante. Il se réu-

3. Une vérification annuelle des comptes du Centre est effectuée chaque année par un auditeur indépendant nommé par le conseil d'administration. Le rapport d'audit est soumis au conseil d'administration et rendu public, conformément au règlement financier.

Article 7

FONCTIONS

Les fonctions du Centre sont les suivantes :

- a)* Gérer et maintenir un flux rapide d'informations entre les Parties contractantes concernant les actes de piraterie et les vols à main armée contre des navires;
- b)* Rassembler, collationner et analyser les informations transmises par les Parties contractantes concernant des actes de piraterie et des vols à main armée contre des navires, y compris, le cas échéant, d'autres informations pertinentes concernant les individus et les groupes criminels organisés au niveau transnational commettant des actes de piraterie et des vols à main armée contre des navires;
- c)* Établir des statistiques et des rapports sur la base des informations rassemblées et analysées en vertu de l'alinéa *b* et diffuser ces statistiques et rapports aux Parties contractantes;
- d)* Chaque fois que possible, alerter de façon appropriée les Parties contractantes s'il y a de bonnes

3. Chaque Partie contractante assure des communications fluides et efficaces entre le point focal qu'elle désigne et les autres autorités nationales compétentes, y compris les centres de coordination des secours, ainsi qu'avec les organisations non gouvernementales.

4. Chaque Partie contractante ne ménage aucun effort pour exiger de ses navires, propriétaires de navires ou opérateurs de navires qu'ils notifient les actes de piraterie ou les vols à main armée contre des navires aux autorités nationales compétentes, y compris le point focal, et au Centre le cas échéant.

5. Toute Partie contractante qui a reçu ou obtenu des informations concernant la menace imminente d'un acte de piraterie ou d'un vol à main armée contre des navires, ou concernant un acte de piraterie ou un vol à main armée contre des navires, doit en informer sans délai le Centre par l'intermédiaire de son point focal désigné.

6. Au cas où une Partie contractante est alertée par le Centre de la menace imminente d'un acte de piraterie ou d'un vol à main armée contre des navires, conformément à l'alinéa *d* de l'article 7, elle diffuse sans délai cette alerte aux navires se trouvant dans la zone menacée.

Article 10

DEMANDE DE COOPÉRATION

1. Une Partie contractante peut demander à toute autre Partie contractante, au travers du Centre ou directement, de coopérer pour localiser les personnes, navires ou aéronefs suivants :

Pirates;

Personnes ayant commis des vols à main armée contre des navires;

Navires ou aéronefs utilisés pour commettre des actes de piraterie ou des vols à main armée contre des navires et navires pris et contrôlés par des pirates ou des personnes ayant commis des vols à main armée contre des navires; ou

Navires victimes et autres victimes d'actes de piraterie ou de vols à main armée contre des navires.

2. Une Partie contractante peut demander à toute autre Partie contractante, au travers du Centre ou directement, de prendre les mesures appropriées, y compris l'arrestation, l'arraisonnement ou la saisie de toute personne ou de tout navire comme prévu aux alinéas *a*, *b* ou *c* du paragraphe 1 du présent article, dans les limites prévues par ses lois et règlements nationaux et les règles applicables du droit international.

3. Une Partie contractante peut aussi demander à toute autre Partie contractante, au travers du Centre ou directement, de prendre des mesures efficaces pour secourir les navires et les personnes victimes d'un acte de piraterie ou d'un vol à main armée contre des navires.

La Partie contractante qui a présenté une demande de coopération directement en vertu des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article en informe sans délai le Centre.

Toute demande de coopération par une Partie contractante qui implique une extradition ou uneentraide juridique en matière pénale doit être présentée directement à toute autre Partie contractante.

Article 11

COOPÉRATION DE LA PART DE LA PARTIE CONTRACTANTE SOLLI-BDC 10.691.6082 TDE0057004C005200510003160

PARTIE IV
COOPÉRATION

Article 12

EXTRADITION

Une Partie contractante s'efforce, sous réserve de ses lois et règlements nationaux, d'extrader les pirates ou les personnes ayant commis des vols à main armée contre des navires se trouvant sur son territoire vers

PARTIE V
DISPOSITIONS FINALES

Article 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Les différends découlant de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, y compris ceux relatifs à la responsabilité pour toute perte ou tout dommage causé par une demande présentée en vertu du paragraphe 2 de l'article 10 ou par toute mesure prise en vertu du paragraphe 1 de l'article 11, sont réglés

Article 20

RETRAIT

D. — COMMUNICATIONS REÇUES DES ÉTATS

1. *Exposé de la position adoptée par le Gouvernement de la République de Chypre en date du 28 décembre 2004 concernant la note d'information de la Turquie, s'agissant de l'objection formulée par celle-ci à propos de l'Accord du 17 février 2003 entre la République de Chypre et la République arabe d'Égypte sur la délimitation de la zone économique exclusive*¹

La Mission permanente de la République de Chypre auprès de l'Organisation des Nations Unies présente ses compliments au Secrétaire général de l'Organisation et a l'honneur d'appeler son attention, en sa qualité de dépositaire de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (« la Convention »), sur la déclaration suivante relative à la position du Gouvernement de la République de Chypre concernant la note d'information de la Turquie, s'agissant de l'objection formulée par celle-ci à propos de l'Accord du 17 février 2003 entre la République de Chypre et la République arabe d'Égypte sur la délimitation de la zone économique exclusive, publié dans le *Bulletin du droit de la mer* n° 54.

Le Gouvernement de la République de Chypre tient à réfuter les arguments présentés par la République de Turquie pour les motifs suivants :

1. Les allégations de la République de Turquie sont vagues et dénuées de fondement, tant en droit que sur le fond. Elles ne reposent sur aucun argument juridique ou de fond précis.

2. L'Accord sur la délimitation de la zone économique exclusive a été conclu entre les gouvernements de deux États souverains, l'un étant le Gouvernement de la République de Chypre et non « l'administration chypriote grecque de la partie sud de Chypre », comme le dit la Turquie, qui est seule parmi tous les membres de la communauté internationale à prétendre que le Gouvernement de la République de Chypre n'existe pas.

Il suffit à cet égard de se reporter à la résolution 3212 (XXIX) de l'Assemblée générale, en date du 1^{er} novembre 1974, et aux résolutions 541 (1983) et 550 (1984) du Conseil de sécurité relatives à Chypre. De plus, depuis le 1^{er} mai 2004, la République de Chypre est membre de l'Union européenne.

3. En ce qui concerne les aspects techniques de l'objection de la Turquie à la délimitation de la zone économique exclusive entre la République de Chypre et la République arabe d'Égypte, les faits ci-après suffisent pour réfuter les allégations de la Turquie :

La République de Chypre et la République arabe d'Égypte comptent toutes deux parmi les clurqrm

2. *Note verbale en date du 11 janvier 2005 adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par la Mission permanente de la République de Croatie auprès de l'Organisation des Nations Unies à propos de la note de la Mission permanente de la République de Slovénie en date du 30 août 2004¹*

nouveaux États, les frontières maritimes entre les anciennes républiques n'ont pas été officiellement établies (encore que les autorités compétentes des républiques respectives aient exercé leur juridiction en mer) et de ce fait ne pouvaient pas devenir les frontières internationales des nouveaux États (ainsi, le principe *uti possidetis* ne pouvait pas s'appliquer au cas de la délimitation des frontières maritimes). Par conséquent, il restait à délimiter les frontières maritimes à partir du point où la frontière terrestre entre la République de Croatie et la République de Slovénie pénètre dans la mer au pied de la baie de Piran conformément aux dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (désignée ci-après « la Convention ») relatives à la délimitation de la mer territoriale.

La République de Croatie aimerait aussi insister sur le fait que la tentative de renvoyer au texte paraphé en tant que base légale et preuve présumée d'un accès territorial direct de la République de Slovénie à la haute mer est sans effet ni fondement. La République de Slovénie a naguère clairement déa

baie

sur la mer Adriatique, a décidé que le régime juridique de la Zone de protection de l'environnement et de la pêche de la République de Croatie ne s'appliquerait à l'égard des États membres de l'Union européenne qu'après la conclusion d'un accord de partenariat sur la pêche avec la Communauté européenne. Vis-à-vis de tous les autres États, ce régime a pris effet dès le 3 octobre 2004.

L'affirmation selon laquelle cette décision constituait elle aussi « un rejet unilatéral de positions et d'accords adoptés conjointement » est dénuée de tout fondement. La République de Croatie aimerait tout particulièrement insister sur le fait qu'aucun accord n'a jamais été atteint tendant à ce que la Croatie reporte l'instauration du régime juridique de la zone jusqu'à ce qu'une solution consensuelle commune soit trouvée. À la réunion des Secrétaires d'État des Ministères des affaires étrangères de la République de Croatie, de la République italienne et de la République de Slovénie, le 4 juin 2004, en présence de représentants de la Commission européenne, la République de Croatie a communiqué la décision du Parlement croate selon laquelle le régime de la Zone de protection de l'environnement et de la pêche de la République de Croatie ne prendrait effet vis-à-vis des pays membres de l'Union e n le de r # \$

3. *Note verbale en date du 24 février 2005 adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à propos de l'objection de la Turquie à l'Accord, du 17 février 2003, entre la République de Chypre et la République arabe d'Égypte relatif à la délimitation de la zone économique exclusive*¹

La Mission permanente de la Grèce auprès de l'Organisation des Nations Unies présente ses compliments au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et a l'honneur de se référer à la note n° 204/Turkuno DT/4739, en date du 2 mars 2004, adressée par la Mission permanente de Turquie auprès de l'Organisation des Nations Unies et concernant l'objection de la Turquie à l'Accord, du 17 février 2003, entre la République de Chypre et la République arabe d'Égypte relatif à la délimitation de la zone économique exclusive.

Dans la note susmentionnée, la Turquie prétend que « la délimitation de la zone économique exclusive et du plateau continental en Méditerranée orientale, en particulier dans les zones au-delà de la partie située à l'ouest de la longitude 32° 12' 18", devraient faire l'objet d'un accord entre les États concernés de la région, fondé sur le principe de l'équité ».

La Grèce, qui est un des « États concernés de la région », voudrait rappeler sa position de longue date selon laquelle la délimitation de la zone économique exclusive et du plateau continental entre États dont les côtes sont adjacentes ou se font face (tant continentales qu'insulaires) est effectuée conformément aux règles pertinentes du droit international sur la base du principe de l'équidistance/de la ligne médiane. C'est là la pratique généralisée depuis longtemps par les États, dont témoigne notamment l'Accord récemment adopté



III.—AUTRES INFORMATIONS

Rectificatif

Au Bulletin du droit de la mer n° 54

Page 51 de la version anglaise, 5e ligne à partir du haut, les coordonnées :

721 30 50, 1856...

devraient se lire :

74 30 50, 1856...





