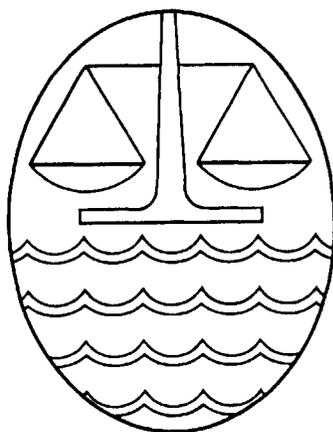


Division des affaires maritimes et du droit de la mer  
Bureau des affaires juridiques

# **Droit** *de la mer*



*Bulletin n° 42*



Nations Unies  
New York, 2000

## AVERTISSEMENT

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

La publication dans le Bulletin d'informations concernant les mesures ou décisions adoptées par les Etats dans le domaine du droit de la mer n'implique, de la part de l'Organisation des Nations Unies, aucune prise de position quant à la validité des mesures et décisions en question.

LES INFORMATIONS PUBLIEES DANS LE PRESENT *BULLETIN* PEUVENT ETRE REPRODUITES  
EN TOUT OU EN PARTIE, MAIS AVEC INDICATION DE SOURCE

TABLE DES MATIERES

Page

I.	CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER . . . . .	1
	Etat 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 migrateurs . . . . .	1
	1. Tableau indiquant l'état de la Convention et des accords connexes au 31 mars 2000 . . . . .	1
	2. Liste chronologique, au 31 mars 2000, des ratifications, adhésions et déclarations de succession . . . . .	16
	a) Convention des Nations Unies sur le droit de la mer . . . . .	16
	b) Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention . . . . .	17
	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 migrateurs . . . . .	18
	3. Déclaration faite lors de la ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer . . . . .	19
	Croatie . . . . .	19
II.	INFORMATIONS JURIDIQUES CONCERNANT LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER . . . . .	20
	A. Résolutions pertinentes de l'Assemblée générale des Nations Unies . . . . .	20
	1. Résolution 54/31 de l'Assemblée générale en date du 24 novembre 1999: Les océans et le droit de la mer . . . . .	20
	2. Résolution 53/32 de l'Assemblée générale en date du 24 novembre 1999: 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 . . . . .	25

3.	Résolution de l'Assemblée générale 54/33 en date du 24 novembre 1999: Résultats de l'examen par la Commission du développement durable du thème sectoriel "Océans et mers: coordination et coopération internationales . . . . .	29
B.	Textes législatifs nationaux . . . . .	32
1.	Croatie . . . . .	32
2.	Gabon . . . . .	179
C.	Traités . . . . .	182
1.	Accord entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique relatif à la délimitation du plateau continental . . . . .	182
2.	Accord entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique relatif à la délimitation de la mer territoriale . . . . .	184
3.	Echange de notes constituant un Accord entre le Gouvernement de l'Australie et l'Administration transitoire des Nations Unies au Timor oriental concernant la poursuite de l'application du Traité du 11 décembre 1989 conclu entre l'Australie et la République d'Indonésie sur la zone de coopération entre la province indonésienne du Timor oriental et l'Australie septentrionale, 10 février 2000 . . . . .	187
III.	AUTRES RENSEIGNEMENTS . . . . .	191

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

Etat 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 migrants

1. Tableau indiquant l'état de la Convention et des accords connexes au 31 mars 2000

Etat ou entité	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 migrants (l'accord n'est pas encore en vigueur)	
	Signature (△- déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (△- déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p); procédure simplifiée (ps) <sup>2</sup> ;	Signature	Ratification; accession (a) <sup>3</sup> (△- déclaration)
TOTAUX	158 (△35)	132 (△48)	79	96	59 (△5)	24 (△6)
Afghanistan						
Afrique du Sud	△	△23 décembre 1997		23 décembre 1997		
Albanie						
Algérie	△	△11 juin 1996		11 juin 1996(p)		
Allemagne		△14 octobre 1994(a)		14 octobre 1994		
Andorre						
Angola	△	5 Décembre 1990				
Antigua-et-Barbuda		2 février 1989				

Etat ou entité	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 de poissons grands migrants (l'accord n'est pas encore en vigueur)	
	Signature (△ - déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (△ - déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) <sup>1</sup> ; procédure simplifiée (ps) <sup>2</sup> ;		Signature (△ - déclaration)
Arabie saoudite	SR	△24 avril 1996		24 avril 1996(p)		
Argentine	△	△1er décembre 1995	SR	1er décembre 1995	SR	
Arménie						
Australie	SR	5 octobre 1994	SR	5 octobre 1994	SR	
Autriche	SR	△14 juillet 1995	SR	14 juillet 1995	SR	
Azerbaïdjan						
Bahamas	SR	29 juillet 1983	SR	28 juillet 1995		16 janvier 1997(a)
Bahreïn	SR	30 mai 1985				
Bangladesh	SR				SR	
Barbade	SR	12 octobre 1993	SR	28 juillet 1995(ps)		
Biélorus	△					
Belgique	△	△13 novembre 1998	SR	13 novembre 1998	SR	
Belize	SR	13 août 1983		21 octobre 1994(sd)	SR	
Bénin	SR	16 octobre 1997		16 octobre 1997(p)		

Etat ou entité	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 de poissons grands migrants (l'accord n'est pas encore en vigueur)	
	Signature (Δ - déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (Δ - déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p); procédure simplifiée (ps) <sup>2</sup> ;	Signature	Ratification; accession (a) <sup>3</sup> (Δ - déclaration)
Bhoutan	✳					
Botivie	Δ	28 avril 1995		28 avril 1995(p)		
Bosnie-Herzégovine		12 janvier 1994(s)				
Botswana	✳	2 mai 1990				
Bésil	Δ	Δ22 décembre 1988	✳		✳	
Brunéi Darussalam	✳	5 novembre 1996		5 novembre 1996(p)		
Bulgarie	✳	15 mai 1996		15 mai 1996(a)		
Burkina Faso	✳				✳	
Burundi	✳					
Cambodge	✳					
Cameroun	✳	19 novembre 1985	✳			
Canada	✳		✳		✳	3 ao ù 1999
Cap-Vert	Δ	Δ10 ao ù 1987	✳			
Chili	Δ	Δ25 ao ù 1997		25 ao ù 1997(a)		

Etat ou entité  <i>Les caractères italiques sont utilisés pour désigner les entités non Membres des Nations Unies; les cellules ombrées identifient les Etats sans littoral</i>	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 migrants (l'accord n'est pas encore en vigueur)	
	Signature (Δ - déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (Δ - déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) <sup>1</sup> ; procédure simplifiée (ps) <sup>2</sup> ;	Signature (Δ - déclaration)	Ratification; accession (a) <sup>3</sup> (Δ - déclaration)
Chine	SR	Δ 7 juin 1996	SR	7 juin 1996(p)	Δ	
Chypre	SR	12 décembre 1988	SR	27 juillet 1996(p)		
Colombie	SR					
<i>Communauté européenne</i>	Δ	Δ 1er avril 1998(cf)	SR	1er avril 1998(cf)	Δ	
Comores	SR	21 juin 1994				
Congo	SR					
Costa Rica	Δ	21 septembre 1992				
Côte d'Ivoire	SR	26 mars 1984	SR	28 juillet 1995(ps)	SR	
Croatie		Δ 5 avril 1995(s)		5 avril 1995(p)		
Cuba	Δ	Δ 15 ao ũ 1984				
Danemark	SR		SR		SR	
Djibouti	SR	8 octobre 1991				
Dominique	SR	24 octobre 1991				
Egypte	SR	Δ 26 ao ũ 1983	SR		SR	

Etat ou entité	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 de poissons grands migrants (l'accord n'est pas encore en vigueur)	
	Signature (Δ- déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (Δ- déclaration)	Signature (Δ- déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p); procédure simplifiée (ps) <sup>2</sup> ;	Signature (Δ- déclaration)	Ratification; accession (a) <sup>3</sup> (Δ- déclaration)
Le Salvador	✳					
Emirats arabes unis	✳					
Equateur						
Erythrée						
Espagne	Δ	Δ 15 janvier 1997	✳	15 janvier 1997	✳	
Estonie						
Etats-Unis d'Amérique			✳		✳	Δ 21 ao ù 1996
Ethiopie	✳					
Ex-République yougoslave de Macédoine		19 ao ù 1994(s)		19 ao ù 1994(p)		
Fédération de Russie	Δ	Δ 12 mars 1997		12 mars 1997(a)	✳	Δ 4 ao ù 1997
Fidji	✳	10 décembre 1982	✳	28 juillet 1995	✳	12 décembre 1996
Finlande	Δ	Δ 21 juin 1996	✳	21 juin 1996	✳	
France	Δ	Δ 11 avril 1996	✳	11 avril 1996	Δ	
Gabon	✳	11 mars 1998	✳	11 mars 1998(p)	✳	

Etat ou entité	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 migrants (l'accord n'est pas encore en vigueur)	
	Signature (Δ - déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (Δ - déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) <sup>1</sup> ; procédure simplifiée (ps) <sup>2</sup> ;	Signature	Ratification; accession (a) <sup>3</sup> (Δ - déclaration)
Gambie	SR	22 mai 1984				
Géorgie		21 mars 1996(a)		21 mars 1996(p)		
Ghana	SR	7 juin 1983				
Grèce	Δ	Δ 21 juillet 1995	SR	21 juillet 1995	SR	
Grenade	SR	25 avril 1991	SR	28 juillet 1995(ps)		
Guatemala	SR	Δ 11 février 1997		11 février 1997(p)		
Guinée	Δ	6 septembre 1985	SR	28 juillet 1995(ps)		
Guinée-Bissau	SR	Δ 25 ao Δ 1986			SR	
Guinée équatoriale	SR	21 juillet 1997		21 juillet 1997(p)		
Guyana	SR	16 novembre 1993				
Haïti	SR	31 juillet 1996		31 juillet 1996(p)		
Honduras	SR	5 octobre 1993				
Hongrie	SR					
Iles Cook	SR	15 février 1995		15 février 1995(a)		1er avril 1999(a)

Etat ou entité	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 migrants (l'accord n'est pas encore en vigueur)	
	Signature (△- déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (△- déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p); procédure simplifiée (ps) <sup>2</sup> ;	Signature (△- déclaration)	Ratification; accession (a) <sup>3</sup> (△- déclaration)
<i>Les caractéristiques sont utilisées pour désigner les entités non Membres des Nations Unies; les cellules ombrées identifient les Etats sans littoral</i>						
Iles Marshall		9 ao Õ 1991(a)				
Iles Salomon		23 juin 1997		23 juin 1997		13 février 1997(a)
Inde		△29 juin 1995		29 juin 1995		
Indonésie		3 février 1986				
Iran (République islamique d')	△					17 avril 1998(a)
Iraq	△	30 juillet 1985				
Irlande		△21 juin 1996		21 juin 1996		
Islande		△21 juin 1985		28 juillet 1995(ps)		14 février 1997
Israël						
Italie	△	△13 janvier 1995		13 janvier 1995		<sup>4</sup>
Jamahiyya arabe libyenne						
Jamaïque		21 mars 1983		28 juillet 1995(ps)		
Japon		20 juin 1996		20 juin 1996		
Jordanie		27 novembre 1995(a)		27 novembre 1995(p)		

Etat ou entité	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 (l'accord n'est pas encore en vigueur)	
	Signature (△- déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (△- déclaration)	Signature (△- déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) <sup>1</sup> ; procédure simplifiée (ps) <sup>2</sup> ;	Signature (△- déclaration)	Ratification; accession (a) <sup>3</sup> (△- déclaration)
Kazakhstan						
Kenya	✳	2 mars 1989		29 juillet 1994 (sd)		
Kirghizistan						
Kiribati						
Koweït	✳	△2 mai 1986				
Lesotho	✳					
Lettonie						
Liban	✳	5 janvier 1995		5 janvier 1995(p)		
Libéria	✳					
Liechtenstein	✳					
Lituanie						
Luxembourg	△		✳		✳	
Madagascar	✳					
Malaisie	✳	△14 octobre 1996	✳	14 octobre 1996 (p)		

Etat ou entité	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 migrants (l'accord n'est pas encore en vigueur)	
	Signature (Δ - déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (Δ - déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) <sup>1</sup> ; procédure simplifiée (ps) <sup>2</sup> ;	Signature	Ratification; accession (a) <sup>3</sup> (Δ - déclaration)
<i>Maliawi</i>						
Maldives						30 décembre 1998
<i>Mali</i>	Δ	16 juillet 1985				
Malte		Δ 20 mai 1993		26 juin 1996		
Maroc						
Maurice		4 novembre 1994		4 novembre 1994 (p)		Δ 25 mars 1997(a)
Mauritanie		17 juillet 1996		17 juillet 1996 (p)		
Mexique		18 mars 1983				
Micronésie (États fédérés de)		29 avril 1991(a)		6 septembre 1995		23 mai 1997
Monaco		20 mars 1996		20 mars 1996 (p)		9 juin 1999 (a)
<i>Mongolie</i>		13 ao Δ 1996		13 ao Δ 1996 (p)		
Mozambique		13 mars 1997		13 mars 1997 (a)		
Myanmar		21 mai 1996		21 mai 1996 (a)		
Namibie		18 avril 1983		28 juillet 1995 (ps)		8 avril 1998

Etat ou entité	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 migrants (l'accord n'est pas encore en vigueur)	
	Signature (△- déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (△- déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p); procédure simplifiée (ps) <sup>2</sup> ;	Signature	Ratification; accession (a) <sup>3</sup> (△- déclaration)
Nauru	✳	23 janvier 1996		23 janvier 1996 (p)		10 janvier 1997 (a)
Népal	✳	2 novembre 1998		2 novembre 1996 (p)		
Nicaragua	△					
Niger	✳					
Nigéria	✳	14 ao 1986	✳	28 juillet 1995 (ps)	✳	
Niougé	✳				✳	△30 décembre 1996
Norvège	✳	△24 juin 1996		24 juin 1996 (a)	✳	
Nouvelle-Zélande	✳	19 juillet 1996	✳	19 juillet 1996	✳	
Oman	△	△17 ao 1989		26 février 1997 (a)		
Ouganda	✳	9 novembre 1990	✳	28 juillet 1995 (ps)	✳	
Ouzbékistan						
Pakistan	✳	△26 février 1997	✳	26 février 1997 (p)	✳	
Palaos		30 septembre 1996 (a)		30 septembre 1996 (p)		
Panama	✳	△1er juillet 1996		1er juillet 1996 (p)		

Etat ou entité	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 de poissons grands migrants (l'accord n'est pas encore en vigueur)
Les caractéristiques sont utilisées pour désigner les entités non Membres des Nations Unies; les cellules ombrées identifient les Etats sans littoral	Signature (Δ - déclaration)	Signature	Signature (Δ - déclaration)
Papouasie-Nouvelle-Guinée	14 janvier 1997	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) <sup>1</sup> ; procédure simplifiée (ps) <sup>2</sup> ;	Ratification; accession (a) <sup>3</sup> (Δ - déclaration)
Paraguay	26 septembre 1988	10 juillet 1995	4 juin 1999
Pays-Bas	Δ 28 juin 1996	28 juin 1996	Δ
Pérou			
Philippines	Δ 8 mai 1984	23 juillet 1997	Signature
Pologne	13 novembre 1998	13 novembre 1998	
Portugal	Δ 3 novembre 1997	3 novembre 1997	Signature
Qatar	Δ		
République arabe syrienne			
République centrafricaine			
République de Corée	29 janvier 1996	29 janvier 1996	Signature
République de Moldova			
République démocratique du Congo	17 février 1989		

Etat ou entité	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 (l'accord n'est pas encore en vigueur)	
	Signature (△- déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (△- déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) <sup>1</sup> ; procédure simplifiée (ps) <sup>2</sup> ;	Signature (△- déclaration)	Ratification; accession (a) <sup>3</sup> (△- déclaration)
Les caractères italiques sont utilisés pour désigner les entités non Membres des Nations Unies; les cellules ombrées identifient les Etats sans littoral						
République démocratique populaire lao	*	5 juin 1996	*	5 juin 1996 (p)		
République dominicaine	*					
République populaire démocratique de Corée	*					
République tchèque	*	△21 juin 1996	*	21 juin 1996		
République-Unie de Tanzanie	*	△30 septembre 1985	*	25 juin 1998		
Roumanie	△	△17 décembre 1996		17 décembre 1996 (a)		
Royaume-Uni		△25 juillet 1997 (a)	*	25 juillet 1997	*	
Rwanda	*					
Sainte-Lucie	*	27 mars 1985			*	9 ao ù 1996
Saint-Kitts-et-Nevis	*	7 janvier 1993				
Saint-Marin						
Saint-Siège						
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	*	1er octobre 1993				

Etat ou entité	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 de poissons grands migrants (l'accord n'est pas encore en vigueur)	
	Signature (△- déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (△- déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p); procédure simplifiée (ps) <sup>2</sup> ;	Signature	Ratification; accession (a) <sup>3</sup> (△- déclaration)
Samoa	✳	14 ao Û 1995	✳	14 ao Û 1995 (p)	✳	25 octobre 1996
Sao Tomé-et-Principe	△	3 novembre 1987				
Sénégal	✳	25 octobre 1984	✳	25 juillet 1995	✳	30 janvier 1997
Seychelles	✳	16 septembre 1991	✳	15 décembre 1994	✳	20 mars 1998
Sierra Leone	✳	12 décembre 1994		12 décembre 1994 (p)		
Singapour	✳	17 novembre 1994		17 novembre 1994 (p)		
Slovaquie	✳	8 mai 1996	✳	8 mai 1996		
Slovénie		△ 16 juin 1995 (s)	✳	16 juin 1995		
Somalie	✳	24 juillet 1989				
Soudan	△	23 janvier 1985	✳			
Sri Lanka	✳	19 juillet 1994	✳	28 juillet 1995 (ps)	✳	24 octobre 1996
Suède	△	△ 25 juin 1996	✳	25 juin 1996	✳	
Suisse	✳		✳			
Suriname	✳	9 juillet 1998		9 juillet 1998 (p)		
Swaziland	✳		✳			
Tadjikistan						

Etat ou entité  Les caractéristiques italiques sont utilisés pour désigner les entités non Membres des Nations Unies; les cellules ombrées identifient les Etats 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 migrateurs (l'accord n'est pas encore en vigueur)	
	Signature (Δ - déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (Δ - déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p); procédure simplifiée (ps) <sup>2</sup> ;	Signature (Δ - déclaration)	Ratification; accession (a) <sup>3</sup> (Δ - déclaration)
Tchad	*					
Taïlande	*					
Togo	*	16 avril 1985	*	28 juillet 1995 (ps)		
Tonga		2 ao ũ 1995 (a)		2 ao ũ 1995 (p)	*	31 juillet 1996
Trinité-et-Tobago	*	25 avril 1986	*	28 juillet 1995 (ps)		
Tunisie	*	Δ24 avril 1985	*			
Turkmenistan						
Turquie						
Tuvalu	*					
Ukraine	Δ	Δ26 juillet 1999	*	26 juillet 1999	*	
Uruguay	Δ	Δ10 décembre 1992	*		Δ	10 septembre 1999
Vanuatu	*	10 ao ũ 1999	*	10 ao ũ 1999 (p)	*	
Venezuela						
Viet Nam	*	Δ25 juillet 1994				
Yémen	Δ	Δ21 juillet 1987				

Etat ou entité	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 de poissons grands migrants (l'accord n'est pas encore en vigueur)	
	Signature (Δ - déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (Δ - déclaration)	Signature	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) <sup>1</sup> ; procédure simplifiée (ps) <sup>2</sup> ;	Signature (Δ - déclaration)	Ratification; accession (a) <sup>3</sup> (Δ - déclaration)
Yugoslavie		Δ 5 mai 1986		28 juillet 1995 (ps)		
Zambie		7 mars 1993		28 juillet 1995 (ps)		
Zimbabwe		24 février 1993		28 juillet 1995 (ps)		
TOTAUX	158 (Δ35)	132 (Δ48)	79	96	59 (Δ5)	26 (Δ6)

Le texte en italique indique les États ou entités non Membres des Nations Unies.

1. État lié par l'Accord, en vertu de son article 4, paragraphe 1, du fait qu'il a ratifié la Convention, y a adhéré ou y est devenu partie par voie de succession.

2. État lié par l'Accord, en vertu de la procédure simplifiée prévue par l'article 5 de l'Accord.

3. Le 4 juin 1999, le Gouvernement italien a informé le Secrétaire général que : "l'Italie a l'intention de retirer son instrument de ratification déposé le 4 mars 1999, afin de procéder à l'achèvement de

2. Liste chronologique, au 31 mars 2000, des ratifications, adhésions et déclarations de succession

a) Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

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. BÉlize (13 août 1983)
9. Egypte (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. Yougoslavie (5 mai 1986)
30. Nigéria (14 août 1986)
31. Guinée-Bissau (25 août 1986)
32. Paraguay (26 septembre 1986)
33. Yémen (21 juillet 1987)
34. Cap-Vert (10 août 1987)
35. Sao Tome-et-Principe (3 novembre 1987)
36. Chypre (12 décembre 1988)
37. Brésil (22 décembre 1988)
38. Antigua-et-Barbuda (2 février 1989)
39. République démocratique du Congo (17 février 1989)
40. Kenya (2 mars 1989)
41. Somalie (24 juillet 1989)
42. Oman (17 août 1989)
43. Botswana (2 mai 1990)
44. Ouganda (9 novembre 1990)
45. Angola (5 Décembre 1990)
46. Grenade (25 avril 1991)
47. Micronésie (États fédérés de) (29 avril 1991)
48. Iles Marshall (9 août 1991)
49. Seychelles (16 septembre 1991)
50. Djibouti (8 octobre 1991)
51. Dominique (24 octobre 1991)
52. Costa Rica (21 septembre 1992)
53. Uruguay (10 décembre 1992)
54. Saint-Kitts-et-Nevis (7 janvier 1993)
55. Zimbabwe (24 février 1993)
56. Malte (20 mai 1993)
57. Saint-Vincent-et-les-Grenadines (1er octobre 1993)
58. Honduras (5 octobre 1993)
59. Barbade (12 octobre 1993)
60. Guyana (16 novembre 1993)
61. Bosnie-Herzégovine (12 janvier 1994)
62. Comores (21 juin 1994)
63. Sri Lanka (19 juillet 1994)
64. Viet Nam (25 juillet 1994)
65. Ex-République yougoslave de Macédoine (19 août 1994)
66. Australie (5 octobre 1994)
67. Allemagne (14 octobre 1994)
68. Maurice (4 novembre 1994)
69. Singapour (17 novembre 1994)
70. Sierra Leone (12 décembre 1994)
71. Liban (5 janvier 1995)
72. Italie (13 janvier 1995)
73. Iles Cook (15 février 1995)
74. Croatie (5 avril 1995)
75. Bolivie (28 avril 1995)
76. Slovénie (16 juin 1995)
77. Inde (29 juin 1995)
78. Autriche (14 juillet 1995)
79. Grèce (21 juillet 1995)
80. Tonga (2 août 1995)
81. Samoa (14 août 1995)
82. Jordanie (27 novembre 1995)
83. Argentine (1er décembre 1995)
84. Nauru (23 janvier 1996)
85. République de Corée (29 janvier 1996)
86. Monaco (20 mars 1996)

87.	Géorgie (21 mars 1996)		
88.	France (11 avril 1996)		
89.	Arabie saoudite (24 avril 1996)		
90.	Slovaquie (8 mai 1996)		
91.	Bulgarie (15 mai 1996)	1.	Kenya (29 juillet 1994)
92.	Myanmar (21 mai 1996)	2.	Ex-République yougoslave de Macédoine (19 août 1994)
93.	Chine (7 juin 1996)	3.	Australie (5 octobre 1994)
94.	Algérie (11 juin 1996)	4.	Allemagne (14 octobre 1994)
95.	Japon (20 juin 1996)	5.	Bélize (21 octobre 1994)
96.	République tchèque (21 juin 1996)	6.	Maurice (4 novembre 1994)
97.	Finlande (21 juin 1996)	7.	Singapour (17 novembre 1994)
98.	Irlande (21 juin 1996)	8.	Sierra Leone ((12 décembre 1994)
99.	Norvège (24 juin 1996)	9.	Seychelles (15 décembre 1994)
100.	Suède (25 juin 1996)	10.	Liban (5 janvier 1995)
101.	Pays-Bas (28 juin 1996)	11.	Italie (13 janvier 1995)
102.	Panama (1er juillet 1996)	12.	Iles Cook (15 février 1995)
103.	Mauritanie (17 juillet 1996)	13.	Croatie (5 avril 1995)
104.	Nouvelle-Zélande (19 juillet 1996)	14.	Bolivie (28 avril 1995)
105.	Haïti (31 juillet 1996)	15.	Slovénie (16 juin 1995)
106.	Mongolie (13 août 1996)	16.	Inde (29 juin 1995)
107.	Palaos (30 septembre 1996)	17.	Paraguay (10 juillet 1995)
108.	Malaisie (14 octobre 1996)	18.	Autriche (14 juillet 1995)
109.	Brunéi Darussalam (5 novembre 1996)	19.	Grèce (21 juillet 1995)
110.	Roumanie (17 décembre 1996)	20.	Sénégal (25 juillet 1995)
111.	Papouasie-Nouvelle-Guinée (14 janvier 1997)	21.	Chypre (27 juillet 1995)
112.	Espagne (15 janvier 1997)	22.	Bahamas (28 juillet 1995)
113.	Guatemala (11 février 1997)	23.	Barbade (28 juillet 1995)
114.	Pakistan (26 février 1997)	24.	Côte d'Ivoire (28 juillet 1995)
115.	Fédération de Russie (12 mars 1997)	25.	Fidji (28 juillet 1995)
116.	Mozambique (13 mars 1997)	26.	Grenade (28 juillet 1995)
117.	Iles Salomon (23 juin 1997)	27.	Guinée (28 juillet 1995)
118.	Guinée équatoriale (21 juillet 1997)	28.	Islande (28 juillet 1995)
119.	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (25 juillet 1997)	29.	Jamaïque (28 juillet 1995)
120.	Chili (25 août 1997)	30.	Namibie ( 28 juillet 1995)
121.	Bénin (16 octobre 1997)	31.	Nigéria (28 juillet 1995)
122.	Portugal (3 novembre 1997)	32.	Sri Lanka (28 juillet 1995)
123.	Afrique du Sud (23 décembre 1997)	33.	Togo (28 juillet 1995)
124.	Gabon (11 mars 1998)	34.	Trinité-et-Tobago (28 juillet 1995)
125.	Communauté européenne(1er avril 1998)	35.	Ouganda (28 juillet 1995)
126.	République démocratique populaire lao (5 juin 1998)	36.	Yougoslavie (28 juillet 1995)
127.	Suriname (9 juillet 1998)	37.	Zambie (28 juillet 1995)
128.	Népal (2 novembre 1998)	38.	Zimbabwe (28 juillet 1995)
129.	Belgique (13 novembre 1998)	39.	Tonga (2 août 1985)
130.	Pologne (13 novembre 1998)	40.	Samoa (14 août 1995)
131.	Ukraine (26 juillet 1999)	41.	Micronésie (États fédérés de) (6 septembre 1995)
132.	Vanuatu (10 août 1999)	42.	Jordanie (27 novembre 1995)
		43.	Argentine (1er décembre 1995)
		44.	Nauru (23 janvier 1996)
		45.	République de Corée (29 janvier 1996)
		46.	Monaco (20 mars 1996)



3. Déclaration en vertu de l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

Croatie

[Original: Anglais]

Conformément à l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le Gouvernement de la République de Croatie a l'honneur de déclarer qu'il choisit, pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention et de l'Accord relatif à l'application de la Partie XI adoptée le 28 juillet 1994, dans l'ordre de préférence, les moyens suivants:

1. Le Tribunal international du droit de la mer établi conformément à l'Annexe VI;
2. La Cour internationale de Justice.

II. INFORMATIONS JURIDIQUES CONCERNANT LA CONVENTION  
DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

A. Résolutions pertinentes de l'Assemblée générale des Nations Unies

1. Résolution 54/31 de l'Assemblée générale en date du 24 novembre 1999:  
Les océans et le droit de la mer

*L'Assemblée générale,*

*Rappelant ses résolutions 49/28 du 6 décembre 1994, 52/26 du 26 novembre 1997 et 53/32 du 24 novembre 1998 et les autres résolutions pertinentes qu'elle a adoptées depuis l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer («la Convention»), le 16 novembre 1994,*

*Rappelant également sa résolution 2749 (XXV) du 17 décembre 1970, et considérant que la Convention, complétée par l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 («l'Accord»), définit le régime applicable à la Zone et à ses ressources telles que définies dans la Convention,*

*Soulignant l'universalité de la Convention et son importance capitale pour le maintien et le renforcement de la paix et de la sécurité internationales, ainsi que pour l'utilisation et la mise en valeur durables des mers et des océans et de leurs ressources,*

*Consciente que les problèmes des espaces marins sont étroitement liés les uns aux autres et doivent être considérés comme un tout,*

*Notant avec satisfaction que le nombre d'États parties à la Convention et à l'Accord a augmenté,*

*Sachant les conséquences que l'entrée en vigueur de la Convention et de l'Accord a pour les États, qui, en particulier les États en développement, ont un besoin croissant de conseils et d'assistance pour appliquer la Convention et l'Accord afin de pouvoir en tirer profit,*

*Notant que les pays en développement, en particulier les petits États insulaires en développement, peuvent avoir besoin d'une aide pour établir et publier les cartes visées aux articles 16, 22, 47, 75 et 84 de la Convention et à son annexe II,*

*Notant avec préoccupation la situation financière de l'Autorité internationale des fonds marins («l'Autorité») et du Tribunal international du droit de la mer («le Tribunal»),*

*Consciente de la nécessité d'encourager et de faciliter la coopération internationale, aux niveaux sous-régional, régional et mondial, afin d'assurer la mise en valeur et l'utilisation rationnelles et durables des ressources des mers et des océans,*

*Consciente également de l'importance de l'éducation et de la formation dans le domaine des affaires maritimes et du droit de la mer,*

*Réaffirmant que la Convention revêt une importance stratégique comme cadre de l'action nationale, régionale et mondiale dans le secteur marin, comme constaté également par la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement au chapitre 17 d'Action 21,*

Notant avec satisfaction que la Commission du développement durable a examiné la question des océans et des mers et que le Conseil économique et social a adopté ses recommandations,

Prenant note des problèmes majeurs et des sujets de préoccupation particulière qui se présentent à la communauté internationale, tels qu'ils sont formulés dans les recommandations relatives à la question des océans et des mers présentées par la Commission du développement durable, par l'intermédiaire du Conseil économique et social,

Inquiète de la menace que continue de faire peser sur les mers le rejet de déchets nucléaires et d'autres substances toxiques,

Constatant les avantages qui peuvent résulter, pour le milieu marin, d'un travail mené en coopération dans le cadre du programme pour les mers régionales du Programme des Nations Unies pour l'environnement,

Inquiète de la menace croissante que font peser sur la navigation la piraterie et les vols à main armée en mer et exprimant ses remerciements et son appui à l'Organisation maritime internationale pour les activités qu'elle mène dans ce domaine,

Réaffirmant qu'il importe d'améliorer la sécurité de la navigation et qu'une coopération est nécessaire à cette fin,

Insistant sur l'importance de la protection du patrimoine culturel sous-marin et rappelant à ce sujet les dispositions de l'article 303 de la Convention,

Remerciant une fois de plus le Secrétaire général de ce qu'il a fait pour promouvoir la Convention et en assurer la mise en œuvre effective, notamment en fournissant une assistance pour le fonctionnement des institutions créées par la Convention,

Notant les responsabilités qui incombent au Secrétaire général en vertu de la Convention et de résolutions connexes de l'Assemblée générale, en particulier les résolutions 49/28 et 52/26, et soulignant l'importance que revêt l'exercice de ces responsabilités pour l'application effective et cohérente de la Convention,

Prenant acte du rapport du Secrétaire général, et réaffirmant l'importance de l'examen et de l'analyse de l'ensemble des faits nouveaux intéressant l'application de la Convention ainsi que d'autres faits nouveaux concernant le droit de la mer et les affaires maritimes auxquels l'Assemblée générale procède chaque année,

1. Demande à tous les États qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à la Convention et à l'Accord, afin de réaliser l'objectif d'une participation universelle;

2. Réaffirme le caractère unitaire de la Convention;

3. Demande aux États, à titre prioritaire, d'aligner leur législation nationale sur les dispositions de la Convention, d'assurer l'application systématique de celles-ci, de veiller à ce que toutes déclarations qu'ils ont faites ou qu'ils feront au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion soient conformes à la Convention et de retirer toutes déclarations qui ne le seraient pas;

4. Engage les États parties à la Convention à déposer auprès du Secrétaire général des cartes marines et des listes de coordonnées géographiques, comme le prévoit la Convention;

5. *Demande instamment* à la communauté internationale d'aider, si besoin est, les pays en développement, en particulier les petits États insulaires en développement, à établir et publier les cartes visées aux articles 16, 22, 47, 75 et 84 de la Convention et à son annexe II;

6. *Prie* le Secrétaire général de convoquer, à New York, du 22 au 26 mai 2000, la dixième réunion des États parties à la Convention;

7. *Note avec satisfaction* que le Tribunal continue à contribuer au règlement pacifique des différends conformément aux dispositions de la partie XV de la Convention et souligne qu'il a un rôle important et qu'il fait autorité concernant l'interprétation ou l'application de la Convention et de l'Accord;

8. *Encourage* les États parties à la Convention d'envisager de faire une déclaration écrite pour opérer un choix entre les moyens énumérés à l'article 287 en vue du règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention et de l'Accord, et invite les États à prendre note des dispositions des annexes V, VI, VII et VIII de la Convention concernant, respectivement, la conciliation, le Tribunal, l'arbitrage et l'arbitrage spécial;

9. *Prie* le Secrétaire général de faire distribuer des listes de conciliateurs et d'arbitres dressées et tenues conformément aux annexes V et VII de la Convention et de tenir ces listes à jour comme il convient;

10. *Prend note* des travaux que mène l'Autorité et souligne qu'il importe que ses membres se montrent déterminés à travailler avec diligence de façon que la réglementation sur la prospection et l'exploration des gisements de nodules polymétalliques puisse être adoptée en 2000;

11. *Prend note avec satisfaction* de l'adoption de l'Accord de Siège entre le Gouvernement jamaïcain et l'Autorité;

12. *Engage* les États qui ne l'ont pas encore fait à envisager de ratifier l'Accord sur les privilèges et immunités du Tribunal et le Protocole sur les privilèges et immunités de l'Autorité, ou d'y adhérer;

13. *Demande* à tous les États parties à la Convention de verser leurs contributions intégralement et en temps voulu à l'Autorité et au Tribunal, respectivement, afin que ceux-ci puissent exercer les fonctions que leur assigne la Convention, et demande également aux États qui sont d'anciens membres provisoires de l'Autorité de régler toutes contributions non encore acquittées;

14. *Prend note* du progrès des travaux de la Commission des limites du plateau continental («la Commission»), notamment de l'adoption des directives scientifiques et techniques et de leurs annexes, qui visent à faciliter la préparation des dossiers concernant les limites extérieures du plateau continental conformément à l'article 76 et à l'annexe II de la Convention, ainsi que de l'adoption d'un plan d'action en matière de formation dans lequel il est tenu compte en particulier des besoins des États en développement;

15. *Se félicite* de la décision de la Commission d'organiser à sa septième session une réunion publique, afin de faire prendre conscience aux États de la nécessité d'appliquer les dispositions de l'article 76 et de l'annexe II de la Convention relatives au tracé de la limite extérieure du plateau continental lorsque celui-ci s'étend au-delà de 200 milles marins, et encourage les États à assister à cette réunion;

16. *Approuve* la convocation par le Secrétaire général, à New York, du 1<sup>er</sup> au 5 mai 2000, de la septième session de la Commission et, si besoin est, d'une huitième session, qui se tiendrait du 28 août au 1<sup>er</sup> septembre 2000;

17. *Engage* les États à prendre, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et de ses amendements, toutes les mesures possibles pour prévenir la pollution de la mer résultant de l'immersion de matières radioactives et de déchets industriels;

18. *Demande* aux États de devenir parties au Protocole de 1996 se rapportant à la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et d'en appliquer les dispositions;

19. *Encourage* les États à continuer d'appuyer le programme relatif aux mers régionales, qui est appliqué avec succès dans un certain nombre de régions, et à collaborer avec le Programme des Nations Unies pour l'environnement en vue de renforcer la coopération pour la protection du milieu marin;

20. *Demande* aux États de coopérer pleinement avec l'Organisation maritime internationale dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée contre des navires, y compris en présentant à cette organisation des rapports sur de tels incidents;

21. *Demande également* aux États d'appliquer les directives de l'Organisation maritime internationale sur la prévention des actes de piraterie et des vols à main armée, de coopérer avec le Groupe de travail par correspondance de l'Organisation maritime internationale chargé d'établir à l'intention des gouvernements des directives types concernant les enquêtes menées au sujet d'attaques contre les navires et concernant les poursuites à engager contre leurs auteurs, et de s'associer aux autres initiatives de l'Organisation dans ce domaine;

22. *Prie instamment* tous les États, en particulier les États côtiers situés dans les régions touchées, de prendre toutes les mesures nécessaires, y compris dans le cadre de la coopération régionale, pour prévenir et combattre la piraterie et les vols à main armée en mer, d'enquêter ou de coopérer aux enquêtes sur de tels incidents partout où ils se produisent et de traduire en justice les auteurs présumés, conformément au droit international;

23. *Demande* aux États de devenir parties à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et à son protocole, et d'en assurer l'application efficace;

24. *Remercie* le Secrétaire général du rapport annuel d'ensemble sur les océans et le droit de la mer<sup>e</sup> établi par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques du Secrétariat, ainsi que des autres activités menées par la Division, conformément aux dispositions de la Convention et au mandat énoncé dans les résolutions 49/28 et 52/26;

25. *Prie* le Secrétaire général de veiller à ce que l'Organisation dispose des moyens institutionnels voulus pour répondre aux besoins des États, des nouvelles institutions établies en application de la Convention et des autres organisations internationales pertinentes, en leur fournissant en temps opportun conseils, informations - y compris l'information contenue dans son rapport - et assistance, compte tenu des besoins particuliers des pays en développement;

26. *Prie également* le Secrétaire général de continuer à s'acquitter des responsabilités que lui confie la Convention et les résolutions pertinentes de l'Assemblée générale, y compris celles mentionnées au paragraphe 11 de la résolution 52/26, et de veiller à ce que les économies qui pourraient être décidées dans le budget de l'Organisation ne soient pas réalisées au détriment de ces responsabilités;

27. Réaffirme qu'il importe d'assurer l'application uniforme et systématique de la Convention, d'en aborder la mise en œuvre de manière coordonnée et de renforcer la coopération technique et l'assistance financière à cet effet, souligne une fois encore l'importance que continuent de présenter les mesures prises à ces fins par le Secrétaire général et invite de nouveau les organisations internationales compétentes et d'autres organismes internationaux à appuyer ces objectifs;

28. Invite les États Membres et ceux qui sont à même de le faire à contribuer à l'élargissement du programme de bourses à la mémoire de Hamilton Shirley Amerasinghe dans le domaine du droit de la mer, créé par l'Assemblée générale dans sa résolution 35/116 du 10 décembre 1980;

29. Invite également les États Membres à appuyer les activités de formation dispensées dans le cadre du programme Formation-mers-côtes de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer;

30. Prend note des travaux que continue de mener l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture afin d'élaborer une convention sur l'application des dispositions de la Convention qui ont trait à la protection du patrimoine culturel subaquatique, et souligne qu'il importe de veiller à ce que l'instrument qui sera élaboré soit pleinement conforme aux dispositions pertinentes de la Convention;

31. Prie le Secrétaire général de porter la présente résolution à l'attention du Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture;

32. Réaffirme la décision qu'elle a prise de procéder chaque année à un examen et à une évaluation de l'application de la Convention et des faits nouveaux intéressant les affaires maritimes et le droit de la mer, compte tenu des dispositions de sa résolution 54/33 du 24 novembre 1999;

33. Prie le Secrétaire général de lui rendre compte, à sa cinquante-cinquième session, de l'application de la présente résolution, y compris des faits nouveaux et questions intéressant les affaires maritimes et le droit de la mer, dans le cadre de son rapport annuel d'ensemble sur les océans et le droit de la mer, et de faire paraître ce rapport conformément aux modalités énoncées dans la résolution 54/33;

34. Décide d'inscrire à l'ordre du jour provisoire de sa cinquante-cinquième session la question intitulée «Les océans et le droit de la mer».

62<sup>e</sup> séance plénière  
24 novembre 1999

2. Résolution 53/32 de l'Assemblée générale en date du 24 novembre 1999:  
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

L'Assemblée générale,

Rappelant les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, notamment celles de la section 2 de la partie VII,

Considérant que 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 («l'Accord») définit les droits et obligations des États qui autorisent des navires battant leur pavillon à pêcher en haute mer,

Notant que l'Accord n'est pas encore entré en vigueur, malgré la ratification ou l'adhésion de vingt-quatre États ou entités,

Consciente de la nécessité de promouvoir et faciliter la coopération internationale, surtout aux niveaux régional et sous-régional, afin d'assurer une utilisation et une mise en valeur durables des ressources biologiques des mers et océans du monde, conformément à la présente résolution,

Notant que l'état des stocks de certaines espèces suscite une vive préoccupation du fait que ces stocks de poissons chevauchants et stocks de poissons grands migrateurs ne sont pas couverts par une réglementation adéquate,

Considérant qu'il importe que les États et autres entités prennent des mesures pour assurer une exploitation équitable et responsable des ressources halieutiques de la haute mer, y compris les stocks de poissons chevauchants et les stocks de poissons grands migrateurs, comme indiqué dans les parties III et IV de l'Accord,

Considérant également l'obligation que l'Accord fait aux États, et que le Code de conduite pour une pêche responsable de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture réitère sous forme de principe, d'exercer un contrôle effectif sur les navires de pêche et les bâtiments auxiliaires battant leur pavillon et de s'assurer que les activités de ces navires ne nuisent pas à l'efficacité des mesures de conservation et de gestion des ressources marines conformes au droit international qui sont adoptées aux niveaux national, sous-régional, régional ou mondial,

Considérant en outre que bon nombre d'organismes et d'arrangements régionaux de gestion des pêcheries qui sont compétents pour appliquer des mesures notables de conservation et de gestion des stocks de poissons chevauchants ou de poissons grands migrateurs prennent déjà des mesures visant à favoriser la reconstitution et l'exploitation durable des stocks dans le monde entier et qu'il importe, pour que ces efforts aboutissent, que tous les États et entités, y compris ceux qui ne sont pas membres de ces organismes ou parties à ces arrangements coopèrent, et respectent lesdites mesures de conservation et de gestion,

Prenant note de l'obligation qui est faite aux États et autres entités, ainsi qu'aux organismes et arrangements régionaux et sous-régionaux relatifs à la gestion des pêches de prendre des mesures pour prévenir ou empêcher la surexploitation, et encourageant tous les États à participer aux travaux que l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture mène en la matière,

Notant que certains organismes et arrangements régionaux de gestion des pêcheries, dont ceux qui sont mentionnés dans le rapport du Secrétaire général,, ont récemment pris des mesures visant à ce que des navires de pêche battant le pavillon de pays qui ne sont pas membres de ces organismes ou parties à ces arrangements ne portent pas atteinte aux mesures de conservation et de gestion adoptées au niveau régional,

Considérant que l'Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion s'inscrit dans le cadre juridique établi par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et soulignant par ailleurs l'importance de cet accord, qui n'est pas encore entré en vigueur,

Constatant avec préoccupation que les stocks de poissons chevauchants et les stocks de poissons grands migrateurs font l'objet dans certaines parties du monde d'une pêche intensive et peu réglementée et que certains stocks continuent d'être surexploités, essentiellement en raison d'activités de pêches non autorisées,

Notant avec préoccupation que les activités de pêche illégales, non réglementées et non contrôlées, y compris celles mentionnées dans le rapport du Secrétaire général, risquent fort d'épuiser les stocks de certaines espèces de poissons, et exhortant à cet égard les États et entités à collaborer aux efforts visant à mettre fin à ce type d'activités,

Notant que, conformément à l'Accord, il importe qu'un principe de précaution soit largement appliqué à l'égard de la conservation, de la gestion et de l'exploitation des stocks de poissons chevauchants et de poissons grands migrateurs,

Réaffirmant l'importance qu'elle attache au respect de sa résolution 46/215 du 20 décembre 1991, en particulier des dispositions qui appellent à la pleine application d'un moratoire général sur la pêche hauturière au grand filet dérivant dans tous les océans et dans toutes les mers du globe, y compris les mers fermées et semi-fermées,

Réaffirmant également sa résolution 49/116 du 19 décembre 1994 sur la pêche non autorisée dans les zones relevant de la juridiction nationale et ses effets sur les ressources biologiques marines des océans et des mers de la planète, ainsi que sa résolution 52/28 du 26 novembre 1997 et ses autres résolutions sur la question,

1. Accueille avec intérêt le rapport du Secrétaire général sur l'évolution récente et l'état actuel 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;

2. Demande à tous les États et autres entités visés à l'alinéa b du paragraphe 2 de l'article premier de l'Accord qui ne l'auraient pas encore fait de ratifier l'Accord ou d'y adhérer et d'envisager de l'appliquer à titre provisoire;

3. Souligne qu'il importe que l'Accord entre en vigueur dans les meilleurs délais et qu'il soit effectivement appliqué;

4. Réaffirme l'importance qu'elle attache au respect de ses résolutions 46/215, 49/116, 49/118 du 19 décembre 1994 et 52/28, et demande instamment aux États et autres entités d'en appliquer intégralement les dispositions;

5. Demande à tous les États et autres entités visés au paragraphe 1 de l'article X de l'Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en

haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion qui ne l'ont pas encore fait de souscrire à cet instrument;

6. *Demande également* à tous les États de veiller à ce que leurs navires respectent les mesures de conservation et de gestion conformes à l'Accord qu'ont adoptées les organismes et arrangements régionaux et sous-régionaux de gestion des pêcheries;

7. *Prie* les États de ne pas autoriser des navires battant leur pavillon à pêcher en haute mer s'ils ne contrôlent pas effectivement les activités de ces navires, et de prendre des mesures visant expressément à contrôler les opérations de pêche des navires battant leur pavillon;

8. *Demande* à l'Organisation maritime internationale, agissant en coopération avec l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, les organismes et arrangements régionaux de gestion des pêcheries et les autres institutions internationales compétentes, et en consultation avec les États et entités, de définir la notion de lien effectif entre le navire de pêche et l'État, en vue de faciliter l'application de l'Accord;

9. *Invite instamment* tous les États à participer au travail d'élaboration d'un plan d'action international visant à résoudre le problème de la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée entrepris par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, en particulier à la réunion d'experts et consultation technique que doit accueillir cette institution en 2000, et à l'effort de coordination de tous les travaux de celle-ci avec l'action d'autres institutions internationales, y compris l'Organisation maritime internationale;

10. *Encourage* tous les États et entités concernés à collaborer avec les États du pavillon et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture à la définition et à la mise en application de mesures d'interdiction et de limitation de la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée;

11. *Demande* aux États de prêter leur assistance aux pays en développement comme le prévoit l'Accord, et note qu'il est important que les pays en développement soient représentés dans les enceintes où il est débattu des problèmes de la pêche;

12. *Encourage* les États et autres entités à intégrer de manière appropriée les exigences de la protection de l'environnement, notamment celles qui découlent des accords multilatéraux en matière d'environnement, à la gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrants;

13. *Prie* le Secrétaire général de porter la présente résolution à l'attention de tous les membres de la communauté internationale, des organisations intergouvernementales compétentes, des institutions et organismes des Nations Unies, des organisations ou arrangements régionaux et sous-régionaux de gestion des pêcheries et des organisations non gouvernementales intéressées, et invite ces entités à communiquer au Secrétaire général des renseignements concernant l'application de la présente résolution;

14. *Prie également* le Secrétaire général de lui présenter à sa cinquante-sixième session un rapport sur l'évolution de l'application de la présente résolution;

15. *Décide* d'inscrire à l'ordre du jour provisoire de sa cinquante-sixième session, au titre de la question intitulée «Les océans et le droit de la mer», la question subsidiaire intitulée «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».

62<sup>e</sup> séance plénière  
24 novembre 1999

3. Résolution de l'Assemblée générale 54/33 en date du 24 novembre 1999:  
Résultats de l'examen par la Commission du développement durable du thème sectoriel  
«Océans et mers»: coordination et coopération internationales

*L'Assemblée générale,*

Rappelant ses résolutions 49/28 du 6 décembre 1994 sur le droit de la mer et 53/32 du 24 novembre 1998 sur les océans et le droit de la mer,

Consciente de l'importance des océans et des mers pour l'écosystème terrestre ainsi que des ressources vitales qu'ils fournissent et qui garantissent la sécurité alimentaire, soutiennent la prospérité économique et assurent le bien-être des générations présentes et à venir,

Convaincue que tous les aspects des océans et des mers sont étroitement reliés et qu'ils doivent être considérés comme un tout,

Rappelant que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer met en place le cadre juridique dans lequel doivent être entreprises toutes les activités intéressant les océans et les mers en conformité avec ses dispositions, comme l'a également reconnu la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement au chapitre 17 d'Action 21,

Consciente qu'il importe de préserver l'intégrité de la Convention,

Convaincue de l'importance de l'examen et de l'analyse des affaires maritimes et du droit de la mer auxquels elle procède tous les ans en tant qu'institution mondiale ayant compétence pour ce faire,

Convaincue également de la nécessité de dégager, à partir des arrangements existants, une approche intégrée de tous les aspects juridiques, économiques, sociaux, environnementaux et autres des océans et des mers, et d'améliorer la coordination et la coopération aux niveaux intergouvernemental et interinstitutionnel,

Gardant à l'esprit la nécessité de renforcer les structures et mandats déjà en vigueur dans le système des Nations Unies et d'éviter les doubles emplois et les chevauchements avec les débats qui ont lieu dans d'autres enceintes,

Considérant l'importance du rôle qui incombe aux institutions internationales en matière d'affaires maritimes et de promotion de la mise en valeur durable des océans et des mers et de leurs richesses,

Considérant également le précieux concours que les principaux groupes identifiés dans Action 21 peuvent apporter à la réalisation de ce dernier objectif,

Se félicitant que la Commission du développement durable ait étudié le thème sectoriel «Océans et mers», en particulier sous les aspects touchant à la coordination et à la coopération internationales,

1. *Fait siennes* les recommandations relatives à la coordination et à la coopération internationales que la Commission du développement durable a faites par l'intermédiaire du Conseil économique et social à propos du thème sectoriel «Océans et mers»;

2. *Décide*, en conformité avec le cadre juridique constitué par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les objectifs du chapitre 17 d'Action 21<sup>2</sup>, d'établir un processus consultatif officiel ouvert à tous, ayant pour objet d'aider l'Assemblée générale à examiner chaque année, de façon efficace et constructive, l'évolution des affaires maritimes, en analysant le rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer et en suggérant des thèmes qu'elle pourrait examiner,

l'accent étant mis sur la recherche des domaines appelant un renforcement de la coordination et de la coopération intergouvernementales et interinstitutionnelles;

3. *Décide également* que les réunions qui auront lieu dans le cadre du processus consultatif seront organisées comme suit:

a) Les réunions seront ouvertes à tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies, à tous les États membres des institutions spécialisées, à toutes les parties à la Convention, aux entités invitées à titre permanent à participer en qualité d'observateur aux travaux de l'Assemblée générale en application de ses résolutions pertinentes, et aux organisations intergouvernementales compétentes en matière d'affaires maritimes;

b) Les réunions dureront une semaine chaque année; en 2000, elles se tiendront du 30 mai au 2 juin;

c) Les participants débattront du rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer, en tenant dûment compte de toute résolution ou décision particulière prise par l'Assemblée générale, de tout rapport spécial du Secrétaire général sur le sujet et de toute recommandation applicable de la Commission du développement durable;

d) Lorsqu'ils détermineront les domaines appelant un renforcement de la coordination et de la coopération, les participants devront garder à l'esprit les caractéristiques et les besoins particuliers des diverses régions du monde et ne pas chercher à assurer l'harmonisation légale ou juridique des divers instruments juridiques;

e) Les réunions seront coordonnées par deux coprésidents nommés par le Président de l'Assemblée générale en consultation avec les États Membres et compte tenu de la nécessité de représenter les pays développés et les pays en développement;

f) Les coprésidents définiront, en consultation avec les délégations, l'organisation des travaux la plus favorable au processus consultatif, conformément au règlement intérieur et aux pratiques de l'Assemblée générale;

g) Conformément au règlement intérieur et aux pratiques de l'Assemblée générale, le processus consultatif devra être ainsi organisé qu'il offre l'occasion de recueillir la contribution des représentants des principaux groupes identifiés dans l'Action 21, en particulier grâce à la constitution de groupes de discussion;

h) Les participants pourront proposer certains thèmes à l'examen de l'Assemblée générale, y compris, le cas échéant, en ce qui concerne les résolutions adoptées par celle-ci au titre de la question intitulée «Les océans et le droit de la mer»;

4. *Décide en outre* d'évaluer l'efficacité et l'utilité du processus consultatif à sa cinquante-septième session;

5. *Souligne* l'importance de la participation au processus consultatif des pays en développement, y compris les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement, et encourage les États et les institutions internationales à soutenir les efforts entrepris à cette fin;

6. *Prie* le Secrétaire général de mettre à la disposition du processus consultatif les moyens nécessaires à son fonctionnement et de faire en sorte que la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques lui prête son concours, en collaboration avec les autres services compétents du Secrétariat, dont, le cas échéant, la Division du développement durable du Département des affaires économiques et sociales;

7. *Prie également* le Secrétaire général, agissant en coopération avec les chefs des organismes compétents des Nations Unies, de proposer, dans le rapport d'ensemble qu'il lui présente chaque année sur les océans et le droit de la mer, les initiatives qui permettraient de renforcer la coordination et la coopération et d'améliorer l'intégration dans le domaine des affaires maritimes, et le prie de faire paraître ce rapport six semaines au moins avant l'ouverture des réunions du processus consultatif;

8. *Prie en outre* le Secrétaire général, agissant par l'intermédiaire des organes compétents des Nations Unies et en coopération avec les chefs des organismes, fonds et programmes concernés des Nations Unies, de prendre des mesures visant:

a) À rendre plus efficaces la collaboration et la coordination entre les services compétents du Secrétariat et l'ensemble du système des Nations Unies dans le domaine des affaires maritimes et du droit de la mer;

b) À améliorer l'efficacité, la transparence et la réceptivité du Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination;

et de rendre compte des progrès réalisés dans son prochain rapport sur les océans et le droit de la mer;

9. *Constate* que la coordination et la coopération au niveau national sont importantes pour la promotion d'une approche intégrée des affaires maritimes, du point de vue notamment de la participation effective des États au processus consultatif et aux autres débats internationaux;

10. *Prie* le Secrétaire général de porter la présente résolution à l'attention des chefs 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, ainsi que du Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination, et souligne qu'il importe qu'ils participent au processus consultatif et apportent une contribution au rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer;

11. *Invite* les États Membres, dans le cadre de leur participation aux travaux des organes compétents des organisations intergouvernementales dont les activités touchent aux affaires maritimes et au droit de la mer, à encourager ces organisations à participer au processus consultatif et à apporter une contribution au rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer.

62<sup>e</sup> séance plénière  
24 novembre 1999

## B. Textes législatifs nationaux

### 1. Croatie

#### CODE MARITIME

#### PARTIE I

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### Article premier

Les dispositions de la présente Loi régissent: les aires maritimes et sous-marines de la République de Croatie; la sécurité de la navigation sur les eaux intérieures et la mer territoriale de la République de Croatie; le régime du domaine maritime; les relations matérielles et juridiques fondamentales concernant les navires; les relations contractuelles et autres relations obligatoires concernant les navires; l'immatriculation des navires; les limitations de la responsabilité de l'exploitant du navire; les mesures de mise à exécution et les mesures conservatoires visant des navires.

Sauf disposition contraire dans la présente Loi, celle-ci s'applique aux bâtiments flottants situés ou naviguant dans les eaux intérieures et la mer territoriale de la République de Croatie.

##### Article 2

Les dispositions de la présente Loi concernant les navires s'appliquent également aux bateaux si cela est expressément prévu par la présente Loi.

##### Article 3

Les dispositions de la présente Loi ne s'appliquent aux navires de guerre que si cela est expressément prévu par la présente Loi.

##### Article 4

La coutume s'applique également aux relations de droit maritime non régies par la présente Loi, par d'autres règlements adoptés en vertu de la loi ou par d'autres lois.

##### Article 5

Sauf disposition contraire dans la présente Loi, le sens des termes et expressions employés est le suivant.

1) "navigation maritime" s'entend de la navigation sur la mer et les cours d'eau du bassin hydrographique de l'Adriatique jusqu'à la limite de navigabilité depuis le bord de mer;

2) "navire" s'entend, à l'exception des navires de guerre, de tout bâtiment flottant destiné à la navigation en mer, d'une longueur supérieure à 12 mètres et d'un tonnage brut supérieur à 15 tonnes, ou autorisé à transporter plus de 12 passagers;

3) "navire de guerre croate" s'entend de tout bâtiment flottant, y compris les sous-marins, commandé par un membre des forces armées de la République de Croatie et dont l'équipage est composé de membres des forces armées ou de personnes assujetties à la discipline militaire; ces navires sont tenus d'arborer des signes distinctifs de la nationalité croate en toute circonstance où il est nécessaire de pouvoir les identifier;

---

<sup>1</sup> Texte établi à partir d'une traduction en anglais fournie par le Gouvernement croate.

- 4) "navire de guerre étranger" s'entend de tout bâtiment flottant de nationalité étrangère appartenant à la Marine nationale, arborant des signes extérieurs permettant d'établir sa qualité de navire de guerre et sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un militaire et a un équipage militaire;
- 5) "navire pour le transport de personnes" s'entend d'un navire autorisé à transporter plus de 12 passagers;
- 6) "navire marchand" s'entend d'un navire qui n'est pas un navire pour le transport de passagers, dont la longueur est supérieure ou égale à 12 mètres et dont le tonnage brut est supérieur ou égal à 15 tonnes;
- 7) "bâtiment flottant technique" s'entend d'un navire conçu pour des activités techniques (dragueur, grue flottante, quai flottant, plate-forme pour l'exploration et l'exploitation du sous-sol, etc.);
- 8) "installation flottante" s'entend d'un dispositif amarré de façon permanente ou fixé au fond de la mer et qui n'est pas capable de naviguer (restaurant, ponton de débarquement, atelier, entrepôt, quai de marina, plate-forme de forage fixe, etc.);
- 9) "bateau" s'entend d'une embarcation destinée à la navigation maritime qui n'est pas considérée comme un navire;
- 10) "remorqueur" ou "pousseur" s'entend d'un navire destiné au remorquage ou au poussage d'autres bâtiments flottants;
- 11) "navire nucléaire" s'entend d'un navire équipé d'un propulseur nucléaire;
- 12) "navire de pêche" s'entend d'un navire conçu et équipé pour la capture de poissons ou autres animaux vivant dans la mer ou sur le fond des mers;
- 13) "navire de pêche étranger" s'entend d'un navire de nationalité ou d'allégeance étrangère conçu et équipé pour la capture de poissons ou d'autres animaux vivant dans la mer ou sur le fond des mers;
- 14) "yacht" s'entend d'un navire ou bateau ayant des activités non commerciales (plaisance, sport ou loisirs);
- 15) "yacht étranger" s'entend d'un navire ou bateau de nationalité ou d'allégeance étrangère ayant des activités non commerciales (plaisance, sport ou loisirs) et considéré comme tel par la réglementation de l'Etat concerné;
- 16) "navire de service public" s'entend d'un bâtiment flottant dont le propriétaire ou l'exploitant est l'Etat ou un de ses organes, qui n'est pas un navire de guerre et qui est destiné exclusivement à une utilisation non commerciale;
- 17) "navire étranger de service public" s'entend d'un bâtiment flottant employé ou exploité par un Etat étranger, qui n'est pas un navire de guerre et sert exclusivement à des fins non économiques de l'Etat en question;
- 18) "navire marchand étranger" s'entend d'un navire de nationalité étrangère employé à des fins économiques, ainsi que de tout autre navire étranger ne correspondant pas aux définitions des expressions 13, 14 et 16;
- 19) "pétrolier" s'entend d'un navire conçu à l'origine pour le transport en vrac de pétrole;
- 20) "chimiquier" s'entend d'un navire conçu pour le transport en vrac de substances chimiques et autres substances dangereuses;
- 21) "transporteur de gaz liquéfié" s'entend d'un navire conçu pour le transport en vrac de gaz liquéfié;
- 22) "navire de recherche scientifique" s'entend d'un navire ou autre bâtiment flottant équipé pour réaliser des travaux de recherche scientifique, d'exploration ou d'exploitation du fond de la mer ou du sous-sol sous-marin;
- 23) "navire en construction" s'entend de l'état d'un navire entre le moment de la pose de la quille ou autre activité assimilée jusqu'au moment de l'immatriculation du navire;
- 24) "navire existant" est un navire qui n'est pas en construction;
- 25) "formation de navires de guerre étrangers" s'entend d'un groupe de navires de guerre étrangers naviguant ensemble sous un commandement commun;

26) "exploitant de navire" s'entend d'une personne morale ou physique qui, en sa qualité de propriétaire du navire, entreprend une activité maritime, étant présumé que, sauf preuve du contraire, l'exploitant est la personne inscrite sur le registre maritime en tant que propriétaire du navire;

27) "passager" s'entend de toute personne se trouvant à bord d'un navire ou bateau, à l'exception des enfants de moins d'un an, et des personnes travaillant à bord du bateau ou navire en quelque qualité que ce soit;

28) "transport public" s'entend du transport de personnes et de marchandises offert à toute personne intéressée à des conditions identiques et exécuté sur la base du contrat de transport;

29) "voyage international" s'entend d'un voyage effectué à date fixe par un navire ou bateau depuis un port croate jusqu'à un port étranger ou vice-versa;

30) "pétrole" s'entend de toute huile minérale carbonnée non dégradable telle que le pétrole brut et tous ses dérivés, ainsi que des boues et huiles résiduelles, qu'elles soient transportées comme marchandises ou comme lubrifiants et combustibles de soute;

31) "port" s'entend d'une zone d'eau en contact direct avec la terre, aménagée au moyen de quais, brise-lames, équipements, installations et autres moyens conçus pour la mise à quai, l'amarrage et la mise à l'abri des navires de mer, le chargement et le déchargement d'objets, l'embarquement et le débarquement de personnes et d'objets, l'entreposage et d'autres opérations de manutention des cargaisons, la production, la préparation et la transformation des marchandises et d'autres activités économiques liées à ces activités et concernant les affaires, le trafic maritime ou la technologie;

32) "port ouvert au trafic international" s'entend d'un port admettant librement les navires battant tout pavillon;

33) "ancrage" s'entend d'une partie de la mer ou d'un port préparée et balisée pour l'ancrage des navires;

34) "laisse de basse mer" s'entend de la moyenne arithmétique de tous les niveaux de basses eaux sur un mois ou une année;

35) "laisse de haute mer" s'entend de la moyenne arithmétique de tous les niveaux de haute mer sur un mois ou une année;

36) "droit de tirage spécial (DTS)" s'entend de l'unité de compte définie par le Fonds monétaire international;

37) "Ministère" s'entend du Ministère compétent pour les affaires maritimes;

38) "Ministre" s'entend du Ministre responsable du Ministère compétent pour les affaires maritimes.

## PARTIE II

### ESPACE MARITIME ET SOUS-MARIN DE LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE

#### Chapitre I

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### Article 6

La souveraineté de la République de Croatie en mer couvre toutes les eaux intérieures et les eaux territoriales de la République de Croatie, l'espace atmosphérique situé au-dessus de ces eaux et le fond et le sous-sol de ces eaux.

Dans sa zone économique et sur le plateau continental au large de ses côtes, la République de Croatie applique ses droits et ses compétences juridictionnelles pour explorer, exploiter, protéger, préserver et promouvoir ses ressources marines naturelles, y compris celles du fond et du sous-sol, et gérer les autres activités économiques.

La République de Croatie protège la mer contre la pollution, protège et améliore l'environnement marin.

Chapitre II  
EAUX INTÉRIEURES

Article 7

Les eaux intérieures de la République de Croatie comprennent :

- 1) les ports et baies situés sur la côte continentale et sur la côte des îles;
- 2) les parties de la mer comprises entre la laisse de basse mer et la ligne de base servant à la mesure de la largeur de la mer territoriale mentionnées à l'article 6, paragraphe 2, points 2) et 3) de la présente Loi.

Les baies mentionnées au point 1) du paragraphe 1 du présent article sont les zones côtières clairement délimitées dans lesquelles la surface des eaux de mer est supérieure ou égale à la surface du demi-cercle dont le diamètre est égal à la longueur de la ligne droite qui joint les deux extrémités de la baie.

La surface des eaux de la baie est mesurée entre la laisse de basse mer et la ligne droite qui ferme l'entrée de la baie.

Les ports ouverts au trafic international de la République de Croatie sont les suivants: Umag, Novigrad, Poreč, Rovinj, Pula, Raša, Rijeka, Mali Lošinj, Senj, Maslenica, Zadar, Šibenik, Primošten, Split, Korčula, Ploče, Metković et Dubrovnik.

Le Gouvernement croate peut ouvrir d'autres ports au trafic international.

Article 8

Un navire marchand étranger est autorisé à naviguer dans les eaux internationales de la République de Croatie pour faire route vers un port ouvert au trafic international ou vers le port où se situe un chantier naval dans lequel ce navire doit être réparé, pour quitter un tel port et pour naviguer entre les ports ouverts au trafic international par la route coutumière la plus courte.

Le Ministre peut ordonner aux navires marchands étrangers de suivre un itinéraire différent dans les eaux intérieures pour les intérêts de la défense nationale ou la sécurité de la navigation.

Article 9

Le cabotage, c'est-à-dire le transport de personnes et de marchandises d'un port croate à un autre port croate, est réservé aux navires battant pavillon croate.

Le transport de personnes par un yacht étranger effectué à titre gracieux n'est pas considéré comme cabotage au sens du paragraphe 1 du présent article.

Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le Ministère peut autoriser :

- 1) un navire étranger à transporter des conteneurs vides dans le cadre de leur exploitation entre les ports de la République de Croatie, sous réserve de réciprocité;
- 2) un navire étranger à transporter des personnes et des marchandises entre des ports croates si l'intérêt économique l'exige.

Article 10

Un navire de guerre étranger, un navire étranger de service public, un navire de pêche étranger ou un navire de recherche étranger peuvent naviguer sur les eaux intérieures de la Croatie pour se rendre dans un port ouvert au trafic international ou dans un port où est situé le chantier naval dans lequel le navire doit être réparé, à condition d'obtenir au préalable l'autorisation :

- 1) du Ministère de la défense s'il s'agit d'un navire de guerre étranger;
- 2) du Ministère, avec l'assentiment préalable du Ministère de l'intérieur, s'il s'agit d'un navire de service public ou de recherche (paragraphe 1) du présent article);

3) du Ministère s'il s'agit d'un navire de pêche.

Il est interdit à un navire de guerre étranger à propulsion nucléaire, à un navire étranger transportant des armes nucléaires et à un navire de guerre étranger dont la présence menace la sécurité de la République de Croatie de pénétrer dans les eaux intérieures de la République de Croatie et de séjourner dans un port croate.

#### Article 11

Le nombre de navires de guerre étrangers de la même nationalité autorisés à séjourner simultanément dans un port croate est limité à trois.

Aucun navire de guerre étranger ne peut séjourner plus de 10 jours dans un port croate.

Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, le Gouvernement croate peut autoriser la visite de navires de guerre étrangers si les intérêts de l'Etat l'exigent, abstraction faite des conditions prescrites par ces dispositions.

Durant un séjour dans les eaux intérieures de la République de Croatie, le navire de guerre étranger n'a à son bord aucune personne autre que les membres de son équipage.

#### Article 12

Les navires et bateaux étrangers de plaisance, de loisirs et de sport peuvent naviguer et séjourner dans les eaux intérieures de la mer territoriale de la République de Croatie, à l'exception des zones interdites mentionnées aux articles 16 et 30 de la présente Loi, à condition qu'ils emploient la route la plus directe pour rallier le port le plus proche ouvert au trafic international dès qu'ils pénètrent dans les eaux intérieures de la République de Croatie et signalent leur arrivée à la capitainerie du port.

Le Ministre établit une réglementation détaillée pour la navigation et le séjour des navires et bateaux étrangers de plaisance, de sport et de loisirs dans les eaux maritimes internationales de la République de Croatie.

#### Article 13

Les personnes physiques et morales nationales et étrangères ne peuvent explorer, étudier, photographier ou mesurer la mer, le fond marin ou le sous-sol des eaux intérieures de la République de Croatie qu'avec l'autorisation du Ministère.

Les conditions d'autorisation sont déterminées par le Ministre.

Les personnes physiques et morales nationales et étrangères ne peuvent pratiquer l'exploration archéologique des monuments situés sur le fond des mers ou dans le sous-sol des eaux intérieures de la République de Croatie qu'avec l'approbation du Ministère de la culture et de l'éducation, ainsi que du Ministère des travaux publics et de la protection de l'environnement pour toute exploration dans les zones spécialement protégées de la réserve naturelle.

L'approbation mentionnée au paragraphe 3 du présent article est subordonnée aux conditions prescrites par le Ministre de la culture et de l'éducation, ou par le Ministre des travaux publics et de la protection de l'environnement, avec l'assentiment du Ministre.

Le Ministre des affaires maritimes, du trafic maritime et des communications est informé de l'approbation mentionnée aux paragraphes 1 et 3 du présent article.

La décision du Ministère mentionnée aux paragraphes 1 et 3 du présent article (approbation ou refus de l'approbation) ne peut pas faire l'objet d'un appel, mais une procédure administrative est possible.

#### Article 14

La réparation (réparation, rénovation d'équipements et de machines, peinture, nettoyage et opérations assimilées) dans les chantiers navals de la République de

Croatie de navires de guerre étrangers est subordonnée à l'approbation du Ministère de la défense.

L'approbation est donnée pour la durée nécessaire à l'exécution des travaux, mais au maximum 16 mois. A titre exceptionnel, le Gouvernement croate peut, si les intérêts de la République de Croatie l'exigent, approuver une durée plus longue.

La décision du Ministère de la défense ne peut pas faire l'objet d'un appel, mais une procédure administrative est possible.

#### Article 15

Durant la réparation, le navire de guerre étranger n'a à son bord qu'un tiers de l'équipage normal en temps de paix, muni d'armes personnelles et des munitions suffisantes.

Le navire de guerre dont la réparation a été approuvée doit, aussitôt après être entré dans le port croate, débarquer son carburant et ses lubrifiants, ses munitions et ses autres armes pour les entreposer à l'endroit indiqué par le capitaine du port où est situé le chantier naval de réparation.

Pendant la durée des réparations, l'équipage du navire de guerre étranger peut s'installer dans le lieu où les travaux sont exécutés. A la demande du commandant du navire de guerre étranger, le Ministère de l'intérieur peut autoriser les membres de l'équipage à se rendre dans des endroits autres que celui où est situé le chantier.

Les lois et règlements de la République de Croatie s'appliquent aux travailleurs participant à la réparation des navires de guerre étrangers et aux personnes se trouvant à son bord pour le compte de la République de Croatie.

Les dispositions du paragraphe ci-dessus s'appliquent aux navires étrangers de service public en réparation.

#### Article 16

Le Ministre de la défense peut, avec l'assentiment du Ministre, définir des zones interdites dans les eaux intérieures de la République de Croatie.

Les navires étrangers ne sont pas autorisés à naviguer dans les zones interdites des eaux intérieures.

Nonobstant le paragraphe 2 du présent article, le Ministère de la défense peut autoriser la navigation de navires étrangers, sans discrimination, dans les zones interdites des eaux intérieures.

La décision du Ministère concernant l'autorisation mentionnée au paragraphe 3 du présent article ne peut pas faire l'objet d'un appel, mais une procédure administrative est possible.

La décision d'instituer des zones interdites dans les eaux intérieures est prise par le Ministre de la défense sur proposition du Ministre.

La disposition établissant une zone interdite dans les eaux intérieures est publiée dans l'Avis aux gens de mer.

#### Article 17

Le navire étranger qui, en cas de force majeure ou de fortune de mer, a été obligé de se réfugier dans les eaux maritimes internationales de la République de Croatie en informe sans retard la capitainerie du port le plus proche.

#### Article 18

Le Ministre, conformément au plan d'aménagement régional, définit les conditions de construction et d'entretien des installations et équipements des ouvrages construits en mer et arrimés au fond des mers pour l'élevage d'animaux marins.

L'élevage commercial de poissons et autres animaux marins mentionné au paragraphe 1 du présent article est régi par une loi spéciale.

Chapitre III  
LA MER TERRITORIALE

Article 19

La mer territoriale de la République de Croatie est la bande de mer de 12 miles nautiques de large mesurée à partir de la ligne de base en direction de la zone économique.

La ligne de base est formée par:

- 1) la laisse de basse mer sur les rives du continent et des îles;
- 2) les lignes droites fermant l'entrée des ports ou baies;
- 3) les lignes droites reliant les points ci-après de la côte continentale et des côtes des îles;
  - a) Cap Zarubaša - cap sud-est de l'île de Mrkan - cap sud de l'île de St. Andrija - Cap Gruj (île de Mljet);
  - b) Cap Korizmeni (île de Mljet) - île de Glavat - Cap Struga (île de Lastovo) - Cap Veljeg mora (île de Lastovo) - cap sud-ouest de l'île de Kopače, Cap Velo danè (île de Korčula) - Cap Proizd - cap sud-est de l'île de Vodnjak - Cap Rat (île de Drvenik mali) - récif Mulo - récif Blitvenica - île de Purara - île de Balun - île de Mrtovac - île de Garmenjak veli - point de l'île de Dugi otok situé par 43°53'12" de latitude nord et 15°10'00" de longitude est;
  - c) Cap Veli rat (île de Dugi otok) - récif Masarine - Cap Margarina (île de Susak) - hauts fonds d'Albane - île de Grunj - récif de Sv. Ivan na pučini - hauts fonds de Mramori - île d'Altie - Cap Castanjija.

Les lignes de base sont marquées sur la carte maritime "Jadransko more" (mer Adriatique) publiée par l'Institut hydrographique national ("Dr avni hidrografski zavod").

Pour déterminer la ligne de base droite de la mer territoriale, on considérera comme faisant partie de la côte les aménagements portuaires permanents les plus avancés en mer.

Article 20

La limite extérieure de la mer territoriale est la ligne par laquelle passe tout point situé à 12 miles nautiques du point le plus proche de la ligne de base.

Article 21

Tout bâtiment flottant étranger a le droit de passage inoffensif par la mer territoriale de la République de Croatie.

Article 22

On entend par passage inoffensif la navigation dans la mer territoriale de Croatie d'un bâtiment ne faisant pas route vers l'un des ports nationaux ouverts au trafic international, ou faisant route vers un de ces ports ou vers un port où se trouve un chantier naval dans lequel le bâtiment sera réparé, ou faisant route vers la zone économique, à condition que la paix, l'ordre public ou la sécurité de la République de Croatie ne soient pas perturbés.

Le navire étranger en passage inoffensif emprunte l'itinéraire coutumier le plus direct, sans interruption ni retard.

L'arrêt et l'ancrage d'un bâtiment étranger usant du droit de passage inoffensif n'est autorisé que s'il est lié à des opérations de navigation ordinaire, ou motivé par une situation de force majeure ou une fortune de mer, ou encore pour venir en aide à des personnes, bâtiments flottants ou aéronefs en danger ou en difficulté.

#### Article 23

L'Etat étranger auquel appartient un navire de guerre qui a l'intention d'user du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale de la République de Croatie en informe le Ministère des affaires étrangères de la République de Croatie, par la voie diplomatique, au plus tard 24 heures avant l'entrée du navire dans la mer territoriale de la République de Croatie.

#### Article 24

Le passage d'un navire étranger par la mer territoriale de la République de Croatie n'est pas considéré comme passage inoffensif si le navire se livre à une des activités suivantes:

- 1) menace d'employer ou emploie la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale et le système juridique établi en vertu de la Constitution de la République de Croatie, ou viole de quelque façon que ce soit les principes du droit international;
- 2) fait des exercices employant des armes;
- 3) recueille des renseignements ou données pouvant porter préjudice à la défense ou à la sécurité nationales de la République de Croatie;
- 4) mène des activités de propagande portant atteinte à la défense ou à la sécurité nationales de la République de Croatie;
- 5) fait décoller ou atterrir ou embarque un aéronef;
- 6) lance ou embarque un dispositif militaire;
- 7) charge ou décharge tous produits, numéraires ou personnes en violation de la réglementation douanière, fiscale ou sanitaire visant l'entrée et le séjour d'étrangers en Croatie;
- 8) commet un acte de pollution délibéré ou grave de l'environnement marin;
- 9) pêche ou capture des animaux marins;
- 10) a des activités de recherche, d'étude ou de mesure;
- 11) a une activité entraînant une interférence non autorisée avec un réseau de communication ou tout autre système ou installation de la République de Croatie;
- 12) mène toute autre activité n'ayant pas de lien direct avec le passage.

#### Article 25

Le Ministre peut déterminer et imposer, dans les eaux intérieures et la mer territoriale de la République de Croatie, des voies navigables ou des systèmes de séparation du trafic s'appliquant à tous ou à certains types de bâtiments flottants, dans le but d'assurer la sécurité de la navigation.

Dans les parties spécialement protégées de la réserve naturelle, les voies navigables et les systèmes de séparation du trafic mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont déterminés avec l'approbation de l'Institut de la protection de la nature du Ministère des travaux publics et de la protection de l'environnement.

Les voies navigables et systèmes de séparation du trafic mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont indiqués sur la carte de la mer Adriatique et annoncés en temps voulu dans l'Avis aux gens de mer.

#### Article 26

Le navire de pêche étranger de passage dans la mer territoriale de la République de Croatie ne doit pas pêcher ni capturer d'animaux vivants dans la mer ou sur le fond de la mer.

Le navire de pêche étranger naviguant dans la mer territoriale de la République de Croatie fait route à une vitesse de 6 noeuds au minimum, sans s'arrêter ni mouiller l'ancre sauf nécessité absolue due à la force majeure ou à une fortune de mer, et arbore visiblement les signes indiquant qu'il s'agit d'un navire de pêche.

Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas aux navires de pêche étrangers ayant un permis de pêche dans la mer territoriale de

la République de Croatie tant qu'ils se trouvent dans la zone dans laquelle la pêche est autorisée.

#### Article 27

Le nombre de navires de guerre étrangers de la même nationalité naviguant simultanément dans la mer territoriale de la République de Croatie est limité à trois.

#### Article 28

Les navires de guerre, les pétroliers, les navires à propulsion nucléaire et les navires transportant des produits chimiques dangereux ou des substances nocives, lorsqu'ils naviguent sur les eaux intérieures ou sont en passage inoffensif dans la mer territoriale de la République de Croatie, suivent les voies prescrites pour la navigation de ces navires, respectent les systèmes de séparation du trafic dans les zones où ces systèmes sont appliqués et respectent toutes les autres conditions prescrites pour garantir la sécurité de la navigation et prévenir la pollution de l'environnement marin.

#### Article 29

Tout sous-marin étranger naviguant dans la mer territoriale de la République de Croatie navigue en surface et arbore le pavillon de son Etat.

#### Article 30

Le Ministre, à titre de mesure de sécurité absolument nécessaire, et le Ministre de la défense, aux fins d'exercices d'artillerie, peuvent définir des zones dans la mer territoriale de la République de Croatie dans lesquelles le passage de navires étrangers est temporairement suspendu.

La décision d'instaurer une des zones mentionnées au paragraphe 1 du présent article, avec les limites de la zone et les autres informations nécessaires, est publiée en temps utile dans l'Avis aux gens de mer.

#### Article 31

Si le navire de guerre étranger ou le navire étranger de service public n'observe pas les dispositions relatives au passage inoffensif des articles 22 à 25 et 27 à 30 de la présente Loi, ou les règles généralement acceptées sur le plan international en ce qui concerne la prévention des collisions en mer, et ne répond pas à l'ordre d'observer ces règles, la police croate, un navire de guerre ou autre navire autorisé, ou un aéronef ou organe ordonne à ce navire de quitter immédiatement la mer territoriale de la République de Croatie.

#### Article 32

Les personnes physiques et morales nationales et étrangères ne peuvent faire des travaux de recherche scientifique, d'exploration, de photographie ou de mesure de la mer, du fond des mers et du sous-sol dans la mer territoriale de la République de Croatie qu'avec l'autorisation et sous la supervision constante du Ministère et aux conditions prescrites par le Ministre.

Durant les travaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article, au moins un expert d'une institution scientifique croate désigné par le Ministère doit se trouver à bord du navire de recherche étranger.

Les dispositions de l'article 13 de la présente Loi s'appliquent aux activités mentionnées au paragraphe 1 du présent article.

Chapitre IV  
LA ZONE ÉCONOMIQUE

Article 33

La zone économique exclusive de la République de Croatie englobe les espaces marins situés entre la limite extérieure de la mer territoriale et la limite autorisée par le droit international général.

Article 34

Dans sa zone économique exclusive, la République de Croatie exerce ses droits souverains en ce qui concerne:

- a) l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources animales et minérales;
- b) la production d'électricité en utilisant la mer, les courants marins et les vents.

Article 35

Les organes compétents de la République de Croatie ont le droit et le devoir de prendre toutes les mesures nécessaires pour exercer leurs droits souverains concernant l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources animales de la mer dans la zone économique exclusive de la République de Croatie, y compris s'agissant d'examiner, d'inspecter et de saisir des navires étrangers et d'intenter des poursuites judiciaires. L'Etat du pavillon du navire est immédiatement informé, par la voie diplomatique, de l'arraisonnement ou de la saisie du navire étranger et de toutes les sanctions infligées.

Article 36

Dans sa zone économique exclusive, la République de Croatie a le droit exclusif de construire, d'autoriser et de contrôler la construction, d'exploiter et d'utiliser des îles artificielles, des installations en mer, des ouvrages construits sur le fond des mers et des ouvrages souterrains.

La construction, l'exploitation et l'utilisation des îles artificielles et autres ouvrages mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont subordonnées à l'assentiment du Ministère.

Article 37

La personne physique ou morale autorisée à construire une île artificielle ou un des autres ouvrages mentionnés à l'article 36 de la présente Loi doit:

- a) trente jours au moins avant le début des travaux, annoncer par l'intermédiaire de la capitainerie le lieu, le mode de construction, les dimensions, la profondeur et l'apparence de l'ouvrage;
- b) installer des moyens de signalisation permanents sur le site du chantier ainsi que sur l'ouvrage lui-même une fois celui-ci construit;
- c) démanteler tout ouvrage marin qui n'est plus employé ou est abandonné, sans endommager les pêches et l'environnement marin ou compromettre toute autre utilisation légitime de la mer.

---

<sup>2</sup> Note du rédacteur: L'article 1042 du Code maritime (qui doit être publié dans le Bulletin 43) est libellé comme suit: "Le Parlement de la République de Croatie fait la déclaration relative à la zone économique de la République de Croatie. Les dispositions des articles 33 à 42 de la présente Loi s'appliqueront dès que le Parlement de la République de Croatie aura pris la décision mentionnée au paragraphe 1 du présent article."

#### Article 38

Sur proposition de l'entrepreneur qui explore et exploite les ressources de la zone économique de la République de Croatie, le Ministre peut, si nécessaire, établir autour des îles artificielles et autres ouvrages mentionnés à l'article 36 de la présente Loi une zone de sécurité d'une largeur maximale de 500 mètres mesurée à partir de chacun des points du périmètre de l'ouvrage, et interdire la navigation dans cette zone.

L'établissement de la zone de sécurité, sa largeur et le régime de navigation dans la zone sont annoncés en temps voulu dans l'Avis aux gens de mer.

#### Article 39

Les îles artificielles et autres ouvrages, ainsi que la zone de sécurité qui les entoure, ne peuvent pas être établis à un endroit où ils risqueraient d'entraver la navigation sur les itinéraires internationaux reconnus.

#### Article 40

La République de Croatie applique sa réglementation et sa législation douanières, fiscales, sanitaires, pénales et en matière d'immigration, ainsi que sa réglementation visant les étrangers, sur toute île artificielle ou autre ouvrage se trouvant dans sa zone économique exclusive.

#### Article 41

Les personnes morales et physiques étrangères peuvent mener des recherches scientifiques dans la zone économique de la République de Croatie avec l'approbation du Ministre si ces activités ont des fins pacifiques et contribuent à la connaissance scientifique de l'environnement marin.

Les conditions de l'approbation mentionnée au paragraphe 1 du présent article sont définies par le Ministre.

L'exploitation et l'exploration à des fins d'exploitation des ressources naturelles situées dans la zone économique sont subordonnées à une approbation régie par des dispositions spéciales.

#### Article 42

Durant la navigation dans la zone économique de la République de Croatie, les bâtiments flottants observent les règles et normes internationales généralement acceptées ainsi que la réglementation croate concernant la prévention de la pollution des mers par les navires et de la pollution due à l'immersion de déchets.

Durant le survol de la zone économique de la République de Croatie, les aéronefs observent les règles internationales généralement acceptées et la réglementation croate visant à prévenir la pollution des mers depuis l'air ou par l'air.

Le Ministre définit une réglementation détaillée pour prévenir la pollution de l'environnement marin dans la zone économique avec l'assentiment du Ministre de la construction et de la protection de l'environnement.

### Chapitre V

#### LE PLATEAU CONTINENTAL

#### Article 43

Le plateau continental de la République de Croatie englobe le fond marin et le sous-sol sous-marin compris entre la limite extérieure de la République de Croatie et la haute mer jusqu'à la frontière du plateau continental des pays voisins.

Les frontières du plateau continental entre la République de Croatie et la République d'Italie ont été définies par l'Accord de 1968 conclu entre l'Italie et l'ex-République socialiste fédérale de Yougoslavie.

Jusqu'à la conclusion d'un accord fixant les frontières du plateau continental avec le Monténégro ou avec la République fédérale de Yougoslavie (Serbie et Monténégro), la République de Croatie jouit des droits souverains dans cette zone jusqu'à la ligne médiane allant de l'entrée de la baie de Boka Kotorska jusqu'à la limite extérieure de la mer territoriale.

#### Article 44

La République de Croatie exerce ses droits souverains sur le plateau continental aux fins de l'exploration et de l'exploitation des ressources naturelles de la zone.

On entend par les "ressources naturelles" mentionnées au paragraphe 1 du présent article les ressources minérales et autres ressources non vivantes du fond marin et du sous-sol ainsi que les animaux marins qui, au moment de la capture, sont soit immobiles sur ou sous le fond de la mer, soit incapables de se déplacer sans être en contact permanent avec le fond de la mer ou le sous-sol.

#### Article 45

L'exercice des droits mentionnés au paragraphe 1 de l'article 44 de la présente Loi ne doit pas entraver indûment la navigation, la pêche, la protection des ressources vivantes de la mer ainsi que les autres explorations océanographiques ou scientifiques publiques.

Les dispositions de l'article 41 de la présente Loi s'appliquent lorsque l'exploration concerne le plateau continental au sens du paragraphe 1 de cet article.

#### Article 46

L'exploitation des ressources naturelles du plateau continental de la République de Croatie et la construction, la mise en service et l'entretien des ouvrages et équipements nécessaires pour les activités d'exploration et d'exploitation doivent respecter les conditions prescrites par la loi et par la réglementation adoptée en vertu de la loi.

Les articles 36 à 46 de la présente Loi s'appliquent aux ouvrages et équipements mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

Le Ministère doit approuver et superviser la pose et l'entretien de câbles et pipelines sous-marins sur le plateau continental de la République de Croatie qui pénètrent dans la mer territoriale croate et l'emplacement des pipelines sous-marins posés sur le plateau continental de la République de Croatie mais n'entrant pas dans la mer territoriale de la République de Croatie doit être approuvé par la République de Croatie.

La décision (approbation ou non-approbation) du Ministère mentionnée au paragraphe 3 du présent article ne peut pas faire l'objet d'un appel, mais une procédure administrative est possible.

Les conditions de l'autorisation mentionnée au paragraphe 3 du présent article sont énoncées par le Ministre.

### Chapitre VI

#### DROIT DE POURSUITE

#### Article 47

Un navire étranger est poursuivi si l'autorité compétente a des motifs de soupçonner que les navires, embarcations ou bâtiments flottants étrangers travaillant en équipe avec un navire mère poursuivi ont violé la présente Loi ou tout autre règlement de la République de Croatie ou les règles généralement acceptées du droit international.

La poursuite d'un navire étranger n'est engagée que si le navire soupçonné ou les bateaux ou embarcations qui travaillent avec lui se trouvent dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale, dans la zone économique exclusive ou au-dessus

du plateau épicontinental de la République de Croatie et ne s'arrêtent pas sur sommation sonore ou visuelle envoyée depuis une distance permettant de la percevoir.

Le navire étranger peut être poursuivi en haute mer, dans la zone économique exclusive ou dans la zone contiguë d'un pays étranger si la poursuite n'a pas été interrompue, jusqu'au moment où il pénètre dans la mer territoriale de son propre Etat ou d'un Etat tiers.

La poursuite peut être engagée par des navires de police, des navires de guerre ou des aéronefs militaires ou d'autres navires ou aéronefs autorisés. Dans la zone économique exclusive ou au-dessus du plateau continental, la poursuite n'est engagée que si la réglementation applicable à ces zones a été violée.

Si le navire poursuivi est arraisonné, le navire poursuivant le remet à la capitainerie du port dans lequel il se trouvait. Si le navire n'était que de passage dans les eaux territoriales ou la mer territoriale croate, il est remis entre les mains de la capitainerie la plus proche. Si la capitainerie à laquelle le navire a été remis n'est pas compétente pour engager des poursuites, elle avise l'organe compétent et se conforme à ses instructions.

Les dispositions du présent article ne visent pas les navires de guerre étrangers et les navires publics jouissant d'une immunité.

### PARTIE III DOMAINE MARITIME

#### Chapitre I DISPOSITIONS DE BASE

##### Article 48

Le domaine maritime est le domaine public de la République de Croatie, qui est placé sous sa protection spéciale, et est employé ou exploité dans les conditions et selon les modalités prescrites par la loi.

##### Article 49

Le domaine maritime comprend les eaux intérieures et la mer territoriale, leur fond et leur sous-sol, ainsi que les parties de la terre ferme qui sont, par nature ou par décision, destinées à un usage maritime public.

Au sens du paragraphe 1 du présent article sont considérés comme faisant partie du domaine maritime: la rive, les ports, les digues, les remblais, les bancs de sable, les rochers, les récifs, les embouchures, les canaux marins et les ressources naturelles animées et inanimées (poissons, minéraux, etc.) se trouvant dans la mer et le sous-sol maritime. (voir Narodne Novine, Journal officiel de la République de Croatie, No 74/95)

##### Article 50

La rive est la bande de terre comprise entre la laisse de basse mer et la ligne atteinte par les plus fortes vagues en cas de tempête, ainsi que la bande de terre ferme utilisée pour l'exploitation de la mer par le transport maritime et la pêche côtière, ainsi qu'à d'autres fins liées à l'exploitation de la mer, et a une largeur minimum de 6 mètres mesurée horizontalement à partir de la laisse de haute mer.

La laisse de haute mer est déterminée par l'Office hydrométéorologique national.

Si la rive définie au sens du paragraphe 1 du présent article se compose de bandes de terre ferme de différentes largeurs, c'est la bande la plus large qui est considérée comme domaine maritime.

A titre exceptionnel, et sur proposition de la collectivité locale transmise par l'assemblée du comté, le Ministre peut décider que doit être considérée comme rive une bande de terre plus large que celle correspondant à la définition du paragraphe 1 du présent article, si par sa nature ou par son utilisation, cette bande a ou peut avoir

un usage public, ou une bande plus étroite si cela est requis par la configuration de la rive (murs de soutènement, murs de bâtiments culturels et religieux, etc.).

La rive englobe aussi les terres sèches créées par remblais.

S'il n'est pas évident que tel ou tel terrain fait partie du domaine maritime, la décision est prise par le Ministre, qui détermine aussi les limites du domaine maritime.

#### Article 51

Il ne peut y avoir aucune appropriation du domaine maritime.

Chacun est libre d'utiliser le domaine maritime, selon sa nature et son objet, conformément aux dispositions de la présente Loi.

Un droit d'utilisation spéciale et/ou économique d'une partie du domaine maritime peut être accordé à une personne physique ou morale (concession) à condition que cela ne soit pas contraire aux intérêts de la République de Croatie.

On entend par utilisation spéciale du domaine maritime toute utilisation autre qu'une utilisation générale ou une exploitation économique.

#### Article 52

La partie du domaine maritime nécessaire pour les besoins de la défense nationale, l'aménagement des cours d'eau et fleuves et d'autres ouvrages présentant de l'intérêt pour la République de Croatie peut être exclue de l'utilisation publique par décision du gouvernement.

#### Article 53

Toute utilisation spéciale et/ou exploitation du domaine maritime non conforme à la réglementation spéciale régissant la protection de l'environnement est considérée comme contraire aux intérêts de la République de Croatie.

#### Article 54

Lorsqu'une partie du domaine maritime a été concédée conformément au paragraphe 3 de l'article 51 de la présente Loi, les tiers peuvent être partiellement ou entièrement exclus de l'utilisation et/ou de l'exploitation du domaine maritime.

L'exclusion mentionnée au paragraphe 1 du présent article n'est pas valable en cas de force majeure ou de fortune de mer.

#### Article 55

Les archives du domaine maritime sont tenues conformément à la réglementation cadastrale.

#### Article 56

La République de Croatie gère, entretient et protège le domaine maritime directement et/ou par l'intermédiaire des préfetures.

La supervision administrative et le contrôle du respect de la réglementation régissant le domaine maritime relève du Ministère, sauf disposition contraire dans la présente Loi.

L'inspecteur supervise l'application des décisions et des accords de concession et fait rapport à l'organe concédant.

#### Article 57

L'entretien, la gestion et l'aménagement du domaine maritime sont financés par:

- 1) les redevances de concession, d'utilisation ou d'exploitation du domaine maritime en dehors des ports;
- 2) les droits d'utilisation du domaine maritime acquittés par les propriétaires de navires inscrits au Registre maritime;

- 3) la moitié des indemnités dues en cas de destruction de la flore et de la faune marines causée par la pollution des mers;
- 4) la moitié des amendes perçues pour infraction à la réglementation maritime;
- 5) une partie de la taxe sur les carburants;
- 6) les redevances versées pour la sécurité de la navigation par des navires et yachts étrangers;
- 7) d'autres sources de fonds.

Les fonds mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont affectés exclusivement aux activités suivantes:

- 1) entretien, gestion, protection et aménagement du domaine maritime;
- 2) entretien et réparation des ports secondaires;
- 3) construction et entretien d'ouvrages pour la sécurité de la navigation dans les ports secondaires;
- 4) élimination des risques de pollution et lutte contre les dégâts dus à la pollution;
- 5) achat de matériel pour la prévention de la pollution des mers;
- 6) élaboration de projets de recherche pour la préservation de l'environnement marin et des ressources naturelles de la mer;
- 7) prise en charge des activités de sauvetage en mer;
- 8) achat de matériel de sauvetage.

Les fonds visés au paragraphe 1, points 5) et 6), du présent article, sont des recettes de l'Etat qui sont confiées aux capitaineries et doivent être employées exclusivement pour les fins visées aux points 7) et 8) du paragraphe 2 du présent article.

Les fonds visés aux points 2), 3), 4) et 7) du paragraphe 1 du présent article sont des recettes des comtés et doivent être employés par l'assemblée du comté sur le territoire duquel ils ont été levés exclusivement aux fins visées au paragraphe 2 du présent article, à l'exception de celles visées aux points 7) et 8) dudit article.

La redevance de concession visée au paragraphe 1 de l'article 62 de la présente Loi est une recette de l'Etat et est entièrement reversée à l'assemblée du comté sur le territoire duquel elle a été réalisée pour être employée exclusivement aux fins visées au paragraphe 2, points 7) et 8) du présent article.

La redevance de concession visée au paragraphe 2 de l'article 62 de la présente Loi est une recette de l'Etat et est virée à un compte spécial et employée exclusivement aux fins visées au paragraphe 2 du présent article, à moins qu'un autre emploi ne soit requis pour le redressement du pays.

#### Article 58

Les propriétaires de bateaux immatriculés au registre maritime versent une redevance pour l'usage du domaine maritime à l'endroit où leur bateau est immatriculé.

La redevance visée au paragraphe 1 du présent article n'est pas perçue pour les bateaux appartenant à des organismes publics.

La redevance, dont le montant est déterminé par le Ministre, doit être versée pour l'année en cours au plus tard à la fin du mois de février.

## Chapitre II CONCESSIONS

#### Article 59

Les personnes physiques et morales peuvent obtenir une autorisation pour l'utilisation spéciale et/ou l'exploitation économique du domaine maritime (concession).

Les droits de concession sur le domaine maritime sont accordés selon les modalités et conditions énoncées dans la présente Loi.

La concession donne au concessionnaire le droit d'utiliser et/ou d'exploiter le domaine maritime dans la mesure et aux conditions énoncées dans le contrat de concession.

La concession ne peut pas être cédée à un tiers sans l'accord exprès du concédant.

L'adjudicataire en vente publique d'installations érigées en vertu de concessions sur le domaine maritime ne peut pas les employer ou les exploiter sans l'accord exprès du concédant.

Si le concessionnaire meurt ou si la personne morale concessionnaire cesse d'exister, ses héritiers ou successeurs prennent sa place, mais l'accord de concession perd sa validité si les héritiers ou successeurs ne demandent pas au concédant de le confirmer dans les six mois qui suivent la date de la mort du concessionnaire ou de la dissolution de la personne morale concessionnaire. Si le concédant ne confirme pas l'accord de concession, la réglementation régissant la révocation des concessions est appliquée.

#### Article 60

L'acte de concession définit la portion du domaine maritime concédée, les modalités, conditions et périodes d'utilisation et/ou d'exploitation du domaine maritime, la redevance, l'autorisation donnée par le concédant, et les droits et obligations du concessionnaire, y compris l'obligation d'entretenir et de protéger le domaine maritime.

Sur la base de l'acte de concession, le concédant et le concessionnaire concluent un accord de concession.

#### Article 61

Une concession d'une période inférieure ou égale à quatre ans est accordée sur demande si elle n'implique pas la construction d'ouvrages difficiles à démolir.

Une concession d'une période inférieure ou égale à quatre ans est accordée sur la base d'un appel d'offres si elle implique la construction d'ouvrages difficiles à démolir; il en va de même pour les concessions d'une durée supérieure à quatre ans.

Lorsque plusieurs candidats sont en concurrence, on donne la préférence à celui qui offre le plus de garanties d'utilisation et/ou d'exploitation rentable et appropriée du domaine maritime et qui propose l'utilisation et/ou l'exploitation présentant le plus d'intérêt selon l'appréciation du concédant.

#### Article 62

En tant que transaction de l'administration publique, l'acte de concession visé au paragraphe 1 de l'article 61 de la présente Loi est pris par l'assemblée du comté compétente qui se fonde sur l'avis de l'autorité communale et/ou municipale, et l'acte de concession visé au paragraphe 2 de l'article 61 de la présente loi est pris par l'assemblée du comté avec l'assentiment du Ministre.

Les concessions d'une durée supérieure ou égale à 12 ans mais ne dépassant pas 33 ans sont octroyées par le Gouvernement de la République de Croatie.

Les concessions d'une durée supérieure à 33 ans sont octroyées par le Parlement de la République de Croatie.

La préparation de l'acte de concession et le projet du contrat visé à l'article 60 de la présente Loi relèvent du Bureau des affaires maritimes du comté.

En cas de désaccord entre le comté et le Ministère au sujet de l'octroi d'une concession, la question est tranchée par le Gouvernement de la République de Croatie.

### Article 63

L'octroi d'une concession se fonde sur les conclusions et l'avis d'un organe d'experts qui:

- a) veille à ce que la concession respecte toute la réglementation spécifique et le caractère économique du domaine maritime,
- b) coordonne la concession avec la stratégie économique et la politique de développement économique de la République de Croatie et du comté,
- c) veille à ce que l'activité prévue ne limite, n'entrave ou n'empêche pas l'utilisation et/ou l'exploitation de la zone concernée ou des zones adjacentes du domaine maritime conformément à leur destination spécifiée.

L'organe d'experts chargés d'évaluer le projet de concession accordée par l'assemblée du comté avec l'assentiment du Ministre ou accordée par le Gouvernement de la République de Croatie se compose d'experts compétents (un spécialiste de la planification, un spécialiste de la conservation de la nature, un spécialiste de l'activité prévue et du trafic maritime), désignés par le Ministre de concert avec le Ministre de la construction et de la protection de l'environnement.

Les experts chargés d'évaluer la concession accordée par l'assemblée du comté sont désignés par le gouverneur du comté.

### Article 64

Pour toute concession accordée sur le domaine maritime le concessionnaire verse une redevance annuelle déterminée par l'acte de concession.

Le montant de la redevance est fixé en fonction de la justification économique de la rentabilité attendue et/ou de l'utilisation du domaine maritime, du degré estimatif de risque pour la nature, l'environnement et la santé humaine et de la protection des intérêts et de la sécurité de la République de Croatie.

Aucune redevance n'est perçue pour les concessions accordées à des organes de l'administration publique, des collectivités locales ou du gouvernement, ainsi qu'à des personnes physiques ou morales ayant une activité caritative ou d'autres activités exercées dans l'intérêt de la République de Croatie.

### Article 65

Le concessionnaire peut, avec l'assentiment du concédant, constituer une hypothèque sur les ouvrages qu'il a construits sur le domaine maritime, conformément aux conditions énoncées dans l'accord de concession.

### Article 66

Toute concession sur le domaine maritime est octroyée sur la base des droits acquis de la République de Croatie.

Le concessionnaire veille à ce que les tiers avec lesquels il a des relations juridiques intéressant la concession obtenue n'emploient et/ou n'exploitent pas le domaine maritime en violation des conditions auxquelles la concession lui a été octroyée.

Le concessionnaire ne peut demander à la République de Croatie aucune indemnité si son droit d'utilisation spéciale et/ou d'exploitation du domaine maritime a été limité par les droits antérieurs de tierces parties ou par une modification du domaine due à des phénomènes naturels. En pareil cas, la redevance annuelle peut être réduite au prorata.

### Article 67

Le concédant peut révoquer entièrement ou partiellement la concession en tout temps si l'intérêt de la République de Croatie l'exige, fait qui doit être établi par le Parlement de la République de Croatie.

Si le concessionnaire a, dans la perspective de la concession, construit un édifice ou fait d'autres investissements sur le domaine maritime conformément à l'acte

et à l'accord de concession, il a, en cas de révocation de la concession, le droit de demander une indemnisation au prorata de la période pendant laquelle il a été privé de la jouissance des droits qui lui sont conférés par la concession.

Si la concession n'a été révoquée que partiellement, le concessionnaire a le droit d'y renoncer intégralement. L'avis de dénonciation doit être communiqué au concédant dans les 30 jours à compter de la date à laquelle celui-ci a notifié la révocation partielle de la concession.

#### Article 68

Les dispositions des articles 66 et 67 de la présente Loi s'appliquent également lorsque le concessionnaire n'est pas en mesure de jouir intégralement de sa concession ou ne peut pas en jouir du tout en raison de travaux de construction ou d'autres travaux exécutés dans l'intérêt de la République de Croatie.

#### Article 69

La concession peut être révoquée:

- a) si le concessionnaire n'achève pas dans les délais prévus la construction de l'ouvrage pour lequel la concession a été accordée,
- b) si le concessionnaire contrevient aux dispositions de la présente Loi régissant le domaine maritime ou des règlements d'application de la loi ou des conditions de la concession,
- c) si le concessionnaire ne fait pas usage de sa concession ou l'exploite à des fins autres que celles prévues par l'accord de concession ou empiète sur les limites définies dans la concession;
- d) si le concessionnaire réalise sans autorisation, sur la portion du domaine maritime définie dans l'accord de concession, des ouvrages qui ne sont pas prévus par la concession ou sont contraires au projet approuvé,
- e) si le concessionnaire ne verse pas dans les délais la redevance de concession,
- f) si le concessionnaire néglige l'entretien régulier et la protection du domaine maritime tels qu'ils sont prévus par l'acte de concession.

Si l'une des situations visées au paragraphe précédent se produit, le concessionnaire est invité à répondre dans un délai déterminé au motif indiqué pour justifier l'éventuelle annulation de sa concession.

#### Article 70

La concession prend fin:

- a) à l'expiration de la durée pour laquelle elle a été octroyée,
- b) en cas de dénonciation par le concessionnaire après l'expiration du délai fixé dans l'acte de concession,
- c) au décès du concessionnaire ou à la liquidation de la personne morale concessionnaire si les héritiers ou successeurs ne demandent pas dans les délais la confirmation de la concession,
- d) en cas de retrait de la concession par le concédant.

La décision de mettre fin à la concession est prise par le concédant.

#### Article 71

Lorsque la concession prend fin en vertu des dispositions de l'article 69 ou de l'article 70, paragraphes a) et b), de la présente Loi, le concessionnaire n'a droit à aucune indemnisation.

Si le concessionnaire a édifié un ouvrage de quelque nature sur le domaine maritime en se fondant sur l'acte de concession, il a le droit de conserver cet ouvrage si cela est possible compte tenu de la nature des choses et sans causer de dommage grave au domaine maritime. Si cela n'est pas possible, les ouvrages ainsi construits sont considérés comme éléments constitutifs du domaine maritime, mais le

concedant peut demander au concessionnaire de les démolir entièrement ou partiellement à ses frais et de rétablir l'état antérieur du domaine maritime.

Si le concessionnaire ne remet pas le domaine maritime à la libre disposition du concedant dans les délais prescrits, à la demande du concedant, ou ne détruit pas les nouveaux ouvrages, la décision est exécutée d'office aux frais du concessionnaire.

#### Article 72

Le règlement de tout problème et différend liés à l'octroi, l'application, la révocation, la dénonciation ou la modification de l'acte de concession sur le domaine maritime relève du Ministère.

La décision du Ministère ne peut pas faire l'objet d'un appel, mais une procédure administrative est possible.

### Chapitre III

#### MAINTIEN DE L'ORDRE PUBLIC SUR LE DOMAINE MARITIME

#### Article 73

Avant d'autoriser la construction d'un ouvrage sur le domaine maritime, l'organe compétent de l'administration gouvernementale doit obtenir l'assentiment de la capitainerie compétente.

L'ouvrage visé au paragraphe 1 du présent article est considéré comme une extension de la terre ferme par remblais.

#### Article 74

Le dépôt sur la rive ou en mer de remblais (terrassements, bâtiments démolis, déchets, etc.) doit être autorisé par l'organe administratif compétent en matière de construction.

Avant de rendre sa décision, l'organe administratif visé au paragraphe 1 du présent article doit obtenir l'assentiment de l'organe compétent en matière de protection de l'environnement et de gestion des eaux et de la capitainerie compétente.

#### Article 75

Il est interdit de rejeter, déposer ou verser en mer ou sur les rives des matières solides, liquides ou gazeuses susceptibles de polluer le domaine maritime.

La liste des matières qui ne doivent pas être rejetées en mer, selon leur origine, est définie par les ministres compétents, sous forme de règlements spéciaux, avec l'approbation du Ministre.

Quiconque constate une pollution du domaine public maritime en informe la capitainerie la plus proche ou l'administration compétente du comté la plus proche.

#### Article 76

Il est interdit d'exécuter dans le domaine maritime des travaux susceptibles de mettre en danger la vie et la santé des populations, d'endommager des navires et bâtiments flottants ou d'autres ouvrages ou de polluer le domaine maritime.

#### Article 77

Les bâtiments flottants ne peuvent procéder à la vidange des soutes, des boues et autres déchets que dans les lieux (à l'intérieur ou à l'extérieur des ports) équipés à cet effet.

Si la capitainerie détermine qu'au cas où les soutes ne seraient pas vidangées avant le départ du navire, il y aurait un risque de pollution durant le voyage, elle ordonne au capitaine de vidanger les soutes avant de quitter le port.

Si le capitaine n'exécute pas l'ordre visé au paragraphe 2 du présent article, la capitainerie peut interdire au navire de quitter le port.

#### Article 78

En cas de pollution de la mer, la capitainerie est autorisée à interdire aux navires de quitter le port ou d'ordonner la rétention du navire qui a causé cette pollution des eaux maritimes de la République de Croatie jusqu'à ce que les responsables aient remboursé les frais d'élimination des matières nocives du domaine maritime et de réparation des autres dégâts dus à la pollution, ou aient constitué une caution suffisante pour couvrir le dommage.

#### Article 79

Lorsque la capitainerie est avisée d'une pollution du domaine maritime, elle inspecte immédiatement le lieu, détermine la gravité et la cause de la pollution et, si possible, le montant des dommages.

Si possible, le dommage causé doit être établi en présence de la personne à qui la pollution est imputée, ainsi que d'experts et de témoins. Un rapport d'inspection est établi.

La capitainerie informe l'organe compétent du comté pour que celui-ci prenne les mesures nécessaires afin de dépolluer le domaine maritime.

#### Article 80

La personne physique ou morale qui emploie des équipements, installations et usines pour la réception, le stockage et la transformation de produits pétroliers sur le domaine maritime prend, lors du déchargement, du transbordement ou du chargement de ces produits, des mesures propres à éviter les fuites ou rejets des produits ou leur dispersion dans le domaine maritime.

Les pipelines et raccords des navires aux installations terrestres doivent être inspectés tous les trimestres par un comité d'experts désignés par la capitainerie.

Le comité visé au paragraphe 2 du présent article comprend un représentant de la personne morale ou physique visée au paragraphe 1 du présent article.

### PARTIE IV SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

#### Chapitre I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### Article 81

Les dispositions de la présente Loi relatives à la sécurité de la navigation concernent:

1) les conditions de base applicables aux voies navigables sur les eaux intérieures et sur la mer territoriale de la République de Croatie, aux ports, aux bâtiments flottants battant pavillon croate ainsi qu'à ceux qui naviguent sur les eaux intérieures et la mer territoriale de la République de Croatie, aux installations flottantes, aux équipages des bâtiments flottants, à la navigation et au pilotage en mer, et

2) au contrôle du respect de la présente partie de la Loi.

#### Article 82

La personne physique ou morale qui s'occupe de transport maritime public, l'entreprise commerciale (l'"entreprise") ou l'organisme qui gère un port et l'entreprise qui s'occupe de l'entretien des voies navigables et des balises:

1) organisent le contrôle des travaux relatifs à la sécurité de la navigation,

2) assurent un contrôle permanent de la sécurité de la navigation,

3) archivent les données importantes pour la sécurité de la navigation.

#### Article 83

Le Ministère enquête sur tout accident impliquant un navire battant pavillon croate, ainsi que sur tout accident impliquant un navire battant pavillon étranger survenu dans les eaux intérieures ou la mer territoriale de la République de Croatie si cet accident a causé le décès d'un ressortissant croate ou lui a causé des blessures graves, ou a causé un dommage matériel important ou une pollution de l'environnement marin.

### Chapitre II VOIES NAVIGABLES

#### Article 84

Une voie navigable sur les eaux intérieures et la mer territoriale de la République de Croatie est une bande d'eau de profondeur et de largeur suffisantes pour assurer la sécurité de la navigation et, s'il y a lieu, balisée.

Les équipements visant à assurer la sécurité de la navigation sur les voies navigables dans les eaux intérieures et la mer territoriale de la République de Croatie sont les phares, les balises côtières, les bouées et autres balises de navigation, les émetteurs de signaux et les stations radio, et les aides à la navigation optiques, sonores, électroniques, électriques ainsi que les radars.

Une redevance est perçue pour l'utilisation ou l'exploitation des équipements assurant la sécurité de la navigation sur les voies navigables.

#### Article 85

Les voies navigables de la République de Croatie sont entretenues, leur navigabilité est préservée, elles sont équipées pour assurer la sécurité de la navigation et leur bon fonctionnement est assuré. Toute modification des voies navigables et des équipements de sécurité essentiels pour la sécurité de la navigation est annoncée par la voie ordinaire, dans l'Avis aux gens de mer ("Oglasima za pomorce").

#### Article 86

Les travaux à exécuter pour respecter les prescriptions des articles 84 et 85 de la présente Loi sont confiés à l'entreprise Plovput.

#### Article 87

Lorsqu'il faut installer des feux et balises signalant les obstructions de la voie navigable ainsi que pour l'exploration et l'exploitation de matières premières minérales industrielles et autres, ou pour la construction d'ouvrages sur la voie navigable, la capitainerie détermine leur position et leur apparence, ainsi que les mesures à prendre pour assurer la sécurité de la navigation, après avoir consulté la société Plovput.

#### Article 88

Le propriétaire d'ouvrages entraînant une obstruction permanente ou temporaire de la voie navigable (ponts, câbles, épaves, etc.) doit, dans le délai fixé par la capitainerie compétente, installer et entretenir des feux et balises marquant les obstructions.

Si la personne visée au paragraphe 1 du présent article n'installe pas les feux ou balises requis ou n'assure pas leur bon fonctionnement, l'entreprise responsable de l'entretien et du balisage de la voie navigable, à la demande de la capitainerie compétente et aux frais de cette personne, installe les balises ou autres signaux requis ou rétablit le fonctionnement des balises ou autres signaux défectueux.

#### Article 89

Les stations côtières assurent un service de radiocommunication pour la protection des vies et la sécurité de la navigation en mer.

Dans l'exercice des fonctions visées au paragraphe 1 du présent article, les stations de radio côtières assurent une veille continue et les autres services nécessaires.

Les navires tenus d'être équipés d'un émetteur radio organisent une veille permanente lorsqu'ils font route, conformément à la réglementation relative aux radiocommunications.

### Chapitre III

#### PORTS

#### Article 90

Les ports respectent les conditions prescrites pour la sécurité de la navigation.

Les autres questions intéressant les ports qui ne sont pas régies par la présente Loi relèvent d'une loi spéciale.

#### Article 91

Un port, ouvert au trafic public ou réservé, peut être établi s'il a été déterminé que les conditions prescrites pour la sécurité de la navigation portuaire sont respectées.

L'établissement de ports ouverts au trafic public ou réservés relève d'une disposition légale spécifique et les conditions de la sécurité de la navigation dans ces ports sont déterminées par le Gouvernement de la République de Croatie.

#### Article 92

L'organe de gestion du port entretient le port de façon à assurer la sécurité de la navigation.

#### Article 93

L'organe de gestion du port ouvert au trafic public permet à toute personne physique ou morale d'utiliser, sur un pied d'égalité, les quais, le front d'eau, les môles et autres équipements du port, conformément à leur destination et compte tenu des capacités disponibles, sauf disposition contraire figurant dans la présente Loi ou dans une autre loi.

En ce qui concerne l'exploitation d'un port ouvert au trafic international, les redevances portuaires dues par les navires étrangers sont les mêmes que celles dues par les navires croates, sous réserve de réciprocité.

#### Article 94

Au moment de l'arrivée dans un port, l'équipage du navire étranger dépose à la capitainerie une déclaration générale, une déclaration sanitaire et une copie du rôle d'équipage et de la liste des passagers.

Au moment de quitter le port, le navire étranger remet un état des membres d'équipage et des passagers ayant embarqué ou débarqué durant le séjour du navire au port.

Le navire étranger arrivant dans un port croate depuis un autre port croate ne dépose pas dans le port d'arrivée la liste des membres d'équipage et des passagers qui n'ont pas embarqué ou débarqué dans le port précédent.

#### Article 95

Un navire étranger à propulsion nucléaire ayant l'intention de faire escale dans un port croate ouvert au trafic international demande l'autorisation d'entrer dans le port et présente dans les délais voulus une copie certifiée des documents relatifs à la sécurité de son installation nucléaire pour permettre au Ministère d'évaluer le risque de dommage nucléaire.

Le Ministère accorde au navire visé au paragraphe 1 du présent article l'autorisation d'entrer dans le port croate s'il a déterminé que le navire ne présente aucun risque nucléaire et si l'exploitant du navire, sur demande du Ministère, constitue une caution suffisante pour couvrir le montant visé à l'article 857 de la présente Loi.

Avant l'entrée dans le port du navire étranger à propulsion nucléaire ayant obtenu l'autorisation visée au paragraphe 2 du présent article, la capitainerie compétente ordonne à l'entreprise agréée de vérifier auprès des organes compétents la validité du certificat de sécurité du navire et de faire une enquête pour déterminer s'il y a un risque de dommage nucléaire. Si nécessaire, la capitainerie peut faire des inspections répétées durant le séjour du navire dans le port.

#### Article 96

Un navire étranger transportant plus de 2000 tonnes de produits pétroliers et qui n'est pas en possession d'une attestation d'assurance ou d'une autre garantie financière couvrant la responsabilité civile en cas de dommage dû à une pollution pétrolière visée à l'article 846 de la présente Loi n'est pas autorisé à entrer dans un port de la République de Croatie ou à quitter un de ses ports, ni à y charger ou décharger des produits pétroliers.

La disposition du paragraphe 1 du présent article vise aussi un navire transportant plus de 2000 tonnes de produits pétroliers qui appartient à un Etat étranger et n'est pas couvert par une assurance ou une autre garantie financière s'il n'est pas en possession d'une attestation de l'Etat enregistré en tant que propriétaire du navire indiquant que sa responsabilité civile est couverte dans les limites indiquées à l'article 842 de la présente Loi.

#### Article 97

Si dans un port ou dans une autre partie des eaux intérieures ou de la mer territoriale se produit un incendie ou un autre accident mettant en danger des vies humaines ou des navires, la capitainerie compétente ordonne au navire le plus proche ou à tout autre navire de faire route immédiatement vers le site de l'incendie ou de l'accident pour venir au secours des personnes dont la vie est menacée.

### Chapitre IV

#### NAVIGATION ET PILOTAGE

#### Article 98

La navigation est régie par les règles en vigueur, de même que les signaux et balises nécessaires pour assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation.

#### Article 99

Les bâtiments flottants endommagés, échoués ou coulés qui obstruent ou mettent en danger la navigation ou présentent un risque de pollution sont retirés de la voie navigable sur ordre de la capitainerie compétente.

Il est interdit de rejeter dans la voie navigable des objets ou matières susceptibles d'entraver ou de mettre en danger la navigation.

#### Article 100

Le navire arrivant de l'étranger ne doit pas communiquer avec d'autres navires ni avec des organismes, organisations et personnes se trouvant à terre avant d'avoir obtenu l'autorisation de libre pratique de la capitainerie compétente.

Le navire étranger bat le pavillon de son pays d'immatriculation lorsqu'il se trouve dans la mer territoriale ou les eaux intérieures de la République de Croatie.

#### Article 101

Un navire étranger en rade peut rester dans les eaux intérieures de la République de Croatie aux conditions définies par le Ministre.

### 2. Pilotage

#### Article 102

Le pilotage englobe le guidage d'un navire par une personne compétente (pilote) et les conseils d'experts donnés au capitaine du navire pour assurer la sûreté de la navigation dans les ports, détroits et autres parties des eaux intérieures et de la mer territoriale de la République de Croatie.

On peut distinguer le pilotage portuaire et le pilotage côtier.

Le pilotage portuaire est le pilotage de navires à l'intérieur d'un port et dans la zone adjacente, et le pilotage côtier est le pilotage dans les eaux intérieures et la mer territoriale jusqu'à la limite du pilotage portuaire.

#### Article 103

Des personnes morales étrangères ne peuvent assurer le pilotage dans les eaux intérieures et la mer territoriale de la République de Croatie qu'avec l'autorisation spéciale du Ministère. Cette autorisation n'est accordée que si aucune personne morale nationale ne peut ou ne veut assurer le pilotage.

La décision du Ministère visée au paragraphe 1 du présent article ne peut pas faire l'objet d'un appel, mais une procédure administrative est possible.

#### Article 104

Le pilotage obligatoire, ses limites, le moment et le lieu de l'embarquement et du débarquement du pilote sont définis pour le pilotage portuaire par la capitainerie, et pour le pilotage côtier par le Ministre.

Ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire:

- a) les navires de guerre croates, les navires publics croates, les navires employés pour l'entretien des voies navigables et des équipements servant à assurer la sécurité de la navigation dans ces voies, les navires de transport de personnes et les transbordeurs croates en service régulier,
- b) les navires d'un tonnage brut inférieur à 500 tonnes.

Nonobstant la disposition du paragraphe 2, point b), du présent article, la capitainerie peut exiger le pilotage portuaire pour certains types de navires d'un tonnage brut inférieur à 500 tonnes.

Le pilotage est assuré exclusivement par une entreprise agréée par le Ministère.

Les conditions d'agrément des entreprises de pilotage sont déterminées par le Ministre.

#### Article 105

Le pilotage non obligatoire prend fin lorsque le navire piloté le décide ou lorsqu'il entre dans une zone de pilotage obligatoire et que le pilote n'est pas autorisé à assurer ce pilotage

#### Article 106

Tout navire a droit au pilotage sur un pied d'égalité.

En ce qui concerne l'utilisation des services de pilotage et la rémunération de ces services, le navire étranger bénéficie des mêmes conditions de traitement que le navire croate, sous réserve de réciprocité.

Le montant de la rémunération des services de pilotage est établi par le Ministre dans un texte spécial.

#### Article 107

Le pilotage, obligatoire ou non, ne dispense pas le capitaine du navire du devoir de conduire la navigation et la manoeuvre et ne le dégage pas de la responsabilité qui en découle.

L'exploitant du navire qui fait appel aux services d'un pilote est responsable des actes et des erreurs de celui-ci de la même façon qu'il est responsable des actes et erreurs des membres d'équipage du navire.

#### Article 108

L'indemnisation des dommages causés par le pilote à l'exploitant d'un navire utilisant des services de pilotage incombe à l'entreprise qui employait le pilote au moment où le dommage a été causé, jusqu'à concurrence de 300 fois le montant de base de la rémunération du service de pilotage fourni, s'il a été établi que le dommage est imputable au pilote.

Un contrat limitant la responsabilité de l'entreprise qui assure le pilotage obligatoire, conclu en violation des dispositions du paragraphe 1 du présent article avant que le dommage ait été causé à l'exploitant du navire n'a pas d'effet légal.

Un contrat limitant la responsabilité de l'entreprise pour l'indemnisation du dommage causé durant le pilotage non obligatoire, conclu avant que le dommage ait été causé, s'il prévoit un montant inférieur à celui visé au paragraphe 1 du présent article, n'a pas d'effet légal.

#### Article 109

Si la loi n'exclut pas la possibilité de réclamer une indemnité directement au pilote auquel le dommage est imputé, la disposition du paragraphe 1 de l'article 108 de la présente loi s'applique également au pilote, sauf au cas où celui-ci a causé le dommage intentionnellement.

La responsabilité du pilote, ainsi que de l'entreprise qui l'emploie et de toute autre personne employant le pilote ne dépasse pas le montant visé à l'article 108 de la présente Loi, sauf si l'on peut prouver que le pilote a causé le dommage intentionnellement.

### Chapitre V

#### LE NAVIRE

#### Article 110

Un navire est considéré comme navigable dans les limites de navigation définies et pour une fin précise:

1) s'il satisfait aux conditions prescrites par la loi et les règlements techniques du Registre croate de la navigation (ci-après les règles techniques) concernant:

- a) la protection de la vie humaine en mer,
- b) la sécurité au travail et la sécurité des quartiers de l'équipage et des autres personnes employées à bord,
- c) les conditions de logement des passagers,
- d) la protection du navire,

- e) la protection de la cargaison,
  - f) la protection de l'environnement contre la pollution causée par le navire,
- 2) s'il a à son bord le nombre prescrit de membres d'équipage qualifiés,
  - 3) si les locaux d'habitation et le nombre de passagers à bord sont conformes:
    - aux conditions énoncées dans les documents et livres du navire et les documents techniques approuvés du navire,
    - aux règles régissant les conditions de transport de passagers,
  - 4) si la cargaison à bord a été chargée, mise en soute, répartie et arrimée de façon conforme:
    - aux conditions énoncées dans les documents et les livres du navire et dans les documents techniques approuvés du navire,
    - aux règles régissant les conditions de transport de marchandises.

#### Article 111

La navigabilité du navire conformément aux dispositions du point 1) de l'article 110 de la présente Loi est confirmée par un contrôle technique, effectué par le Registre croate des navires (ci-après le Registre) conformément aux règles techniques.

La navigabilité d'un navire au sens des dispositions des points 2), 3) et 4) de l'article 110 de la présente Loi est établie par inspection, examen régulier des documents et, dans les cas prescrits par la loi, si nécessaire, contrôle du navire ou d'une partie de celui-ci.

Le Registre contrôle la navigabilité à sa propre initiative dans les cas prévus par les dispositions ou les règles techniques, ou à la demande des inspecteurs ou autres personnes intéressées.

#### Article 112

L'inspection technique visant à déterminer la conformité du navire aux règles techniques comprend:

- 1) l'approbation des documents techniques sur la base desquels le navire est construit ou reconstruit,
- 2) l'approbation des machines, installations et équipements du navire,
- 3) la supervision de la construction ou de la reconstruction du navire,
- 4) la supervision de la construction des machines, installations et équipements du navire,
- 5) l'inspection du navire construit,
- 6) la vérification de l'aptitude de l'exploitant du navire en ce qui concerne la sécurité au travail et la protection de l'environnement durant l'exploitation du navire.

#### Article 113

On distingue trois types d'inspection des navires construits: inspection initiale, inspection régulière et inspection occasionnelle.

#### Article 114

L'inspection initiale est l'inspection obligatoire à laquelle le navire construit est assujéti avant que son exploitation puisse débiter, à l'occasion:

- 1) de son immatriculation,
- 2) de toute modification de sa destination, des limites de navigation ou d'autres propriétés auxquelles s'appliquent les dispositions des règles techniques.

#### Article 115

Les inspections régulières sont les inspections obligatoires auxquelles le navire construit est assujéti, selon une périodicité prescrite par les règles techniques.

#### Article 116

L'inspection occasionnelle est l'inspection obligatoire à laquelle le navire construit est assujéti:

- lorsqu'il a subi un accident ou qu'on a observé des défauts susceptibles d'influer sur sa navigabilité,
- lorsque le navire a été réparé ou que certaines de ses parties ont été rénovées,
- lorsque les inspections régulières ont été différées conformément aux dispositions des règles techniques,
- lorsque le navire a été en rade pendant plus d'un an,
- lorsque la destination ou la zone de navigation du navire a été provisoirement modifiée,
- lorsque le Registre l'exige pour un navire particulier, en plus des inspections régulières.

#### Article 117

L'inspection du navire visant à déterminer son aptitude à faire un premier voyage est une inspection obligatoire avant le début du voyage d'essai.

La portée de l'inspection doit permettre de vérifier sans aucun doute que le navire satisfait aux conditions particulières prescrites pour le voyage d'essai.

Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent au voyage d'essai de tout navire battant le pavillon de la République croate, ou le pavillon d'un autre Etat si le voyage d'essai passe par les eaux intérieures ou la mer territoriale de la République de Croatie.

#### Article 118

Les méthodes et la portée de l'inspection initiale et de l'inspection nécessaire pour vérifier la navigabilité avant le voyage d'essai, ainsi que la nature, la fréquence et les modalités d'inspection et la possibilité de différer les inspections ordinaires sont définies par les règles techniques.

#### Article 119

Le navire et son équipement doivent être entretenus de façon à préserver la navigabilité du navire à tous égards, en évitant tout risque que le navire, les personnes et cargaison qui se trouvent à son bord et l'environnement marin soient mis en danger.

#### Article 120

Une fois le navire construit ou reconstruit, ou toute inspection achevée, aucune modification ou reconstruction d'aucune nature concernant la structure, les machines, l'équipement ou d'autres parties du navire visés par les règles techniques ne peut être faite sans l'autorisation préalable du Registre.

#### Article 121

Le Registre peut exempter des présentes dispositions tout navire d'un type nouveau, un navire qui n'assure pas un service international régulier ou un navire navigant dans une zone protégée et auquel s'appliquent les dispositions d'un traité international dans les cas et aux conditions prévus par ce traité, si l'on a déterminé qu'il est navigable sous les conditions de l'exemption.

Le Registre peut exempter de l'application des dispositions des règles techniques, dans les cas et aux conditions prévus par ces règles, un navire auquel ne s'appliquent pas les dispositions de traités internationaux si l'on a déterminé que ce navire est navigable sous les conditions de l'exemption.

#### Article 122

Le Registre peut considérer qu'un navire marchand est navigable pour le transport occasionnel de passagers dans les limites des eaux intérieures et de la mer territoriale de la République de Croatie s'il s'assure que ce navire peut transporter des passagers dans des conditions particulières.

#### Article 123

Le navire est jaugé.

#### Article 124

Le jaugeage des navires est effectué par le Registre conformément aux règles techniques.

#### Article 125

En vertu des dispositions de la présente Loi, sont assujettis au jaugeage:

- 1) tout navire immatriculé au Registre croate de la navigation,
- 2) un navire étranger assujetti dans un port croate au versement d'une redevance dont le montant dépend de son tonnage, si celui-ci a été mesuré conformément à des règles dont la substance diffère des dispositions des règles techniques.

#### Article 126

Le jaugeage d'un navire en vertu des dispositions de la présente Loi est fait avant son immatriculation.

#### Article 127

Un navire croate est rejaugé:

- 1) si, après le jaugeage, des modifications ont été apportées en ce qui concerne la répartition, la conception, la capacité, l'utilisation de l'espace, le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter, le franc-bord ou le tirant d'eau, susceptibles de modifier le tonnage du navire,
- 2) si l'on a des doutes au sujet de l'exactitude du jaugeage déjà effectué,
- 3) si un navire naviguant sur les eaux intérieures est immatriculé en tant que navire de mer.

En cas de rejaugage, conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, le Registre décide, selon les travaux de reconstruction effectués, si le navire doit être entièrement rejaugé ou seulement en partie.

#### Article 128

Les documents que les navires sont tenus de posséder sont ceux qui sont nécessaires pour établir la preuve de leur identité, de leur navigabilité et de leurs autres propriétés.

Les livres de bord obligatoires doivent contenir des renseignements sur tous les événements et travaux importants survenus à bord.

#### Article 129

Les documents et livres de bord prescrits par la présente Loi sont rédigés en langue croate.

En outre, les documents et livres de bord délivrés sur la base de traités internationaux sont traduits en anglais si lesdits traités le requièrent.

#### Article 130

Les livres et documents de bord obligatoires prévus par la présente Loi doivent se trouver à bord et être disponibles pour inspection en tout temps.

#### Article 131

Un certificat d'immatriculation est délivré à tout navire immatriculé au registre des navires de mer marchands, au registre des navires de pêche en mer et au registre des navires de mer publics.

Le certificat d'immatriculation atteste la nationalité croate du navire, précisant que le navire a le droit et l'obligation de porter les couleurs de la République de Croatie, et indiquant sa destination et sa zone de navigation.

Le certification d'immatriculation reprend toutes les indications figurant sur le registre principal sur lequel le navire est immatriculé.

En cas de divergence entre la teneur des certificats d'immatriculation et celle du registre concernant les droits enregistrés, les indications figurant dans le registre priment.

Le certificat d'immatriculation est délivré par la capitainerie qui a inscrit le navire au registre.

#### Article 132

La capitainerie qui a délivré le certificat d'immatriculation inscrit d'office sur celui-ci les indications prévues à l'article 131 de la présente Loi.

Lorsque le nom, le port d'attache, le tonnage, le système de propulsion, le signe distinctif, la destination ou la zone de navigation ont été modifiés, le certificat d'immatriculation doit être modifié en conséquence.

#### Article 133

Un certification de navigation provisoire est délivré à un navire acheté à l'étranger qui n'a pas encore obtenu son certificat d'immatriculation ou à un navire qui se trouve à l'étranger et dont le certificat d'immatriculation a été perdu.

Un navire qui n'est pas encore immatriculé au Registre croate de la navigation peut, sous couvert d'un certificat provisoire de navigation, obtenir la nationalité croate et le droit et l'obligation de battre le pavillon de la République croate.

Le certificat de navigation provisoire peut être valable jusqu'à un an à compter de sa délivrance, mais peut expirer plus tôt, c'est-à-dire dès l'entrée du navire dans le premier port croate.

Le certificat de navigation provisoire est délivré par le représentant diplomatique ou consulaire de la République de Croatie.

#### Article 134

Outre les documents visés aux articles 131 à 133 de la présente Loi, les navires immatriculés en Croatie doivent avoir à leur bord:

- a) les documents et livres prescrits par les conventions internationales pertinentes,
- b) les documents et les livres prescrits par le Ministre ou par le Registre, servant à attester la navigabilité ou les autres propriétés du navire, ou les documents et livres relatifs aux principaux événements survenus à bord, si ces documents diffèrent de ceux visés au point a) du présent article.

#### Article 135

Le Ministre prescrit la forme des documents et des livres de bord sur la base de son propre règlement, si cette forme n'est pas définie par le traité pertinent.

La forme des livres et documents délivrés par le Registre est publiée dans l'édition spéciale du Registre.

Les dates d'expiration, possibilités de renouvellement et conditions d'invalidation des différents documents sont définies par des dispositions adoptées par le Ministre ou par les règles techniques du Registre.

### Chapitre VI

#### INSTALLATIONS FLOTTANTES

##### 1. Conditions d'utilisation du bâtiment flottant

#### Article 136

L'installation flottante est considérée comme apte à être employé à un endroit expressément approuvé et à une fin définie à condition:

1) qu'elle soit conforme aux dispositions pertinentes des règles techniques du Registre concernant:

- a) la protection des vies humaines en mer,
- b) la sécurité au travail et la sécurité du logement de l'équipage et des autres personnes travaillant sur le bâtiment,
- c) le logement des autres personnes se trouvant à bord,
- d) la protection du bâtiment,
- e) la protection de la cargaison,
- f) la protection de l'environnement contre la pollution,

2) qu'elle ait à son bord le nombre requis de membres d'équipage qualifiés et autres personnes employées,

3) que les conditions de logement et le nombre des autres personnes soient conformes:

- aux dispositions et conditions énoncées dans ses documents, livres et documents techniques approuvés,
- à la réglementation relative aux conditions de séjour à bord d'autres personnes,

4) que la cargaison est chargée, distribuée et arrimée correctement et conformément:

- aux conditions et dispositions énoncées dans ses documents, livres et documents techniques approuvés,
- à la réglementation relative aux conditions d'arrimage de la cargaison,

5) qu'elle soit solidement amarrée, ancrée ou posée sur le fond marin en un lieu approprié.

#### Article 137

Les dispositions des articles 110 à 122 relatives aux navires s'appliquent à l'établissement des conditions d'utilisation, à la supervision technique et à l'inspection des installations flottantes.

##### 2. Jaugeage du bâtiment flottant

#### Article 138

Les dispositions des articles 123 à 127 de la présente Loi relatives aux navires s'appliquent au jaugeage des installations flottantes.

### 3. Documents et livres de l'installation flottante

#### Article 139

L'installation flottante doit avoir à bord les livres, certificats et documents énonçant ses caractéristiques conformément à la réglementation.

#### Article 140

Les dispositions des articles 131 à 135 de la présente Loi s'appliquent aux documents et livres de bord des installations flottantes.

#### Article 141

Le propriétaire de l'installation flottante doit obtenir une autorisation en ce qui concerne le lieu d'arrimage ou d'ancrage de l'installation ainsi que sa position sur le fond marin.

Cette autorisation est délivrée par la capitainerie après consultation d'experts des organes de l'administration communale compétente en matière d'urbanisme et de services communaux et d'assainissement.

#### Article 142

L'installation flottante est immatriculée à la capitainerie dans le registre des bâtiments flottants situés dans sa zone de compétence.

La demande d'immatriculation est présentée dans les 15 jours qui suivent l'achèvement de l'inspection initiale.

### Chapitre VII

#### LE BATEAU

##### 1. Etablissement de la navigabilité du bateau

#### Article 143

Le bateau est apte à la navigation et à une utilisation définie si sa navigabilité a été établie pour ce qui est de sa conception, de sa manoeuvrabilité, de sa propulsion et de ses installations et équipements.

Les modalités d'établissement de la navigabilité sont définies par le Ministre

#### Article 144

La navigabilité du bateau est établie par inspection.

On distingue les inspections initiales, régulières et occasionnelles.

L'inspection du bateau est faite par la capitainerie du port et, exceptionnellement, en cas de reconstruction ou de modification de sa destination initiale, peut être faite par le Registre.

L'inspection initiale visant à vérifier la conception, la manoeuvrabilité, l'unité de propulsion, les installations et les équipements n'est pas effectuée dans le cas d'un bateau certifié par le Registre ou, s'il s'agit d'un bateau construit à l'étranger, certifié par un organisme technique agréé du pays de construction.

#### Article 145

Le certificat de navigabilité délivré par un Etat étranger est reconnu sous condition de réciprocité.

Si un bateau non immatriculé en Croatie appartient à un étranger non résident en République de Croatie et ne possède pas de certificat de navigabilité, l'organe compétent interdit sa navigation jusqu'à ce que sa navigabilité ait été établie par inspection du bateau.

La disposition du paragraphe 2 du présent article s'applique également aux bateaux dont l'état est en contradiction manifeste avec le certificat de navigabilité.

Après inspection du bateau conformément à la disposition du paragraphe 2 du présent article, l'organe compétent délivre un certificat de navigabilité.

## 2. Jaugeage des bateaux

### Article 146

Le bateau doit être jaugé. Le jaugeage se fait conformément aux règles techniques du Registre.

Si le tonnage a été modifié par des réparations ou reconstruction, le bateau doit être rejaugé.

Les bateaux sont jaugés par la capitainerie.

## Chapitre VIII

### L'ÉQUIPAGE DU NAVIRE

#### 1. Dispositions générales

### Article 147

L'équipage du navire se compose des personnes embarquées pour travailler à bord et figurant sur le rôle.

### Article 148

Pour assurer la navigation dans de bonnes conditions de sécurité, le navire doit avoir un équipage suffisant et qualifié.

### Article 149

Le membre d'équipage d'un navire de la marine marchande croate dont les tâches sont essentielles pour assurer la sécurité de la navigation doit avoir un âge suffisant et une expérience professionnelle suffisante et certifiée pour effectuer sur le navire le travail correspondant à son métier, et doit avoir suivi un apprentissage sanctionné par un brevet.

La promotion des membres d'équipage de la marine marchande croate est subordonnée à un examen visant les compétences requises.

Outre le brevet visé au paragraphe 2 du présent article, les membres d'équipage peuvent obtenir des certificats spéciaux.

Pour obtenir les certificats spéciaux visés au paragraphe 3 du présent article, les membres d'équipage doivent passer l'examen requis.

Pour obtenir un brevet permettant de travailler à bord d'un navire, le candidat doit être physiquement et mentalement apte à ce travail et ne doit pas être toxicodépendant, ce qui sera vérifié par examen médical et contrôles périodiques.

### Article 150

Le membre d'équipage s'acquiesce de ses tâches à bord conformément aux prescriptions de la loi et des règles de navigation de façon à ne pas mettre en danger la sécurité du trafic ni endommager le navire ou sa cargaison, à ne pas mettre en danger la sécurité des passagers et des autres membres d'équipage et à ne pas polluer l'environnement par des substances chimiques et des matières nocives (produits pétroliers, déchets de carburants et leurs mélanges, eaux usées et autres déchets, ainsi que matières et déchets radioactifs) déversées par le navire.

#### Article 151

Le membre d'équipage de quart n'abandonne pas le lieu auquel il a été affecté sans l'autorisation de l'officier de quart.

L'officier de quart n'abandonne pas son poste durant le quart sans l'autorisation du capitaine.

#### Article 152

Dans les zones de fort trafic, en cas de visibilité limitée et dans toute autre situation dangereuse pour la navigation, lorsqu'on utilise le pilotage automatique, l'officier de quart et le timonier sont directement responsables de la conduite du navire.

Le passage du pilotage automatique à la conduite manuelle et vice-versa doit être effectué personnellement par l'officier de quart sur le pont.

#### Article 153

Ne peut devenir membre de l'équipage du navire qu'une personne en possession d'un livret de service ou d'un permis pouvant être signé.

Le livret de service est un document qui établit la compétence et l'état de santé du membre et indique en quelle qualité le membre d'équipage a été engagé et la durée de son service à bord.

Le livret de service et le permis sont les documents d'identité de la personne à laquelle ils ont été délivrés. Le livret de service du marin porte le visa pour le voyage à l'étranger délivré par la capitainerie compétente et sert aussi de passeport, et autorise le titulaire à être membre de l'équipage d'un navire de transport international et à se rendre à l'étranger pour embarquer ou à revenir en République de Croatie après avoir débarqué à l'étranger.

#### Article 154

Si le membre d'équipage est licencié durant le voyage ou son contrat prend fin ailleurs qu'au port d'embarquement, l'exploitant du navire prend en charge son voyage de retour jusqu'au port d'embarquement; à défaut, le voyage de retour est assuré par la Mission diplomatique ou consulaire de la République de Croatie aux dépens de l'exploitant du navire.

#### Article 155

Les frais de voyage de retour du membre d'équipage sont à la charge de l'exploitant du navire.

L'exploitant du navire a le droit de ne pas défrayer le retour du membre d'équipage qui a quitté le navire sans autorisation, si bien qu'il est responsable de la cessation de l'emploi, ou qui a quitté le navire en raison d'une automutilation ou d'une maladie contractée intentionnellement ou par négligence.

Les frais de voyage de retour du membre d'équipage comprennent les frais de logement, d'alimentation et de transport entre le moment où le membre d'équipage débarque et le moment où il regagne le port d'embarquement ou son lieu de résidence.

#### Article 156

On considère que le voyage de retour est pris en charge si l'exploitant du navire a trouvé au membre d'équipage un emploi satisfaisant sur un navire faisant route vers le port d'embarquement.

En pareil cas, le membre d'équipage doit être rémunéré pour le travail accompli à bord du navire de retour.

#### Article 157

Les dispositions des articles 153, 154, 155 et 156 de la présente loi s'appliquent également aux étrangers membres d'équipage de navires croates.

#### Article 158

Dans les ports étrangers, le membre d'équipage citoyen de la République de Croatie peut, pour protéger ses droits au travail, s'adresser aux missions diplomatiques ou consulaires de la République de Croatie.

#### Article 159

Le membre d'équipage informe sans retard le capitaine ou l'officier de quart:

1) de tout événement extraordinaire susceptible de menacer la sécurité du navire, des passagers ou autres personnes ou de la cargaison se trouvant à bord ou de polluer l'environnement avec des produits pétroliers, substances chimiques dangereuses ou matières nocives provenant du navire,

2) lorsque, durant la navigation sur les voies navigables des eaux intérieures ou de la mer territoriale de la République de Croatie, il constate qu'un phare, fanal ou autre aide à la navigation n'est pas en état de marche ou que les marques ou balises ont été déplacées.

Le capitaine informe sans retard la capitainerie compétente des dysfonctionnements visés au paragraphe 1, point 2), du présent article.

En cas de danger, de naufrage ou d'autre situation de détresse, les membres d'équipage font tout leur possible pour sauver le navire, les passagers, les autres personnes se trouvant à bord et la cargaison, ainsi que pour protéger l'environnement, jusqu'à ce que le capitaine donne l'ordre d'abandonner le navire.

#### Article 160

L'exploitant du navire indemnise le membre d'équipage de tout dommage causé à ses effets personnels détruits ou endommagés en raison d'un naufrage ou d'une autre situation de détresse.

En cas de naufrage, le membre d'équipage employé par l'exploitant du navire a droit à une indemnité pour chaque jour de chômage effectif, d'un montant égal à la paie qui lui serait due selon le règlement du navire, jusqu'à concurrence de deux mois de paie au total.

Pour ce qui est du voyage de retour du membre d'équipage d'un navire ayant fait naufrage, les dispositions des articles 154 à 157 de la présente Loi s'appliquent.

#### Article 161

L'exploitant du navire est responsable de toute blessure ou du décès d'un membre d'équipage s'il ne peut pas prouver qu'il n'est pas fautif.

Le sinistre visé au paragraphe 1 du présent article, causé par une matière dangereuse ou une activité dangereuse, est de la responsabilité de l'exploitant du navire, conformément aux règles générales concernant la responsabilité des dommages causés par des matières ou activités dangereuses.

L'exploitant du navire est tenu responsable du dommage visé au paragraphe 1 du présent article que le membre d'équipe a subi au travail ou en rapport avec son travail à bord en raison du non-respect des conditions de sécurité au travail, s'il ne peut pas prouver que le membre d'équipage en est responsable par négligence.

Le tribunal compétent pour tout différend entre le membre d'équipage et l'exploitant du navire, ainsi qu'entre le capitaine et l'exploitant du navire, est le tribunal commercial compétent pour le règlement des différends maritimes.

## 2. Le capitaine

#### Article 162

Les membres d'équipage et toutes les autres personnes se trouvant à bord du navire sont sous le commandement du capitaine.

Le capitaine est un citoyen de la République de Croatie.

Le capitaine est nommé et licencié par l'exploitant du navire.

En cas de décès, d'absence ou d'incapacité, le capitaine est remplacé, avec toutes ses compétences, par le membre d'équipage de pont de plus haut rang citoyen de la République de Croatie.

Le paragraphe 2 du présent article ne s'applique pas au yacht d'un propriétaire étranger immatriculé en Croatie (article 202, paragraphe 1, point 3)).

#### Article 163

Le capitaine est responsable de la sécurité du navire et de l'administration de la loi à bord et, dans les limites fixées par la présente Loi et d'autres règles, il est le représentant de l'autorité publique à bord et représente l'exploitant du navire.

Si le capitaine du yacht immatriculé en Croatie est une personne de nationalité étrangère ou apatride, le représentant de l'autorité publique visé au paragraphe 1 du présent article est l'officier de pont de plus haut rang de nationalité croate ou résidant en Croatie.

#### Article 164

Le capitaine veille à l'avitaillement du navire, à son administration et à son entretien, à l'entretien et au bon état de la coque, des machines, installations et équipements, à la sécurité des équipements destinés à l'embarquement et au débarquement des passagers et à la manutention des cargaisons dangereuses et autres, s'assure que la cargaison est correctement chargée, répartie et arrimée, que les passagers sont correctement embarqués, logés et débarqués et que toutes les tâches requises sont exécutées. Il effectue dans les délais prescrits des exercices de manoeuvre des canots de sauvetage et des équipements et installations de détection, prévention et extinction des incendies.

Le capitaine doit être à bord en période de navigation.

Avant le début du voyage, le capitaine vérifie le bon état du navire et la quantité des provisions nécessaires pour le voyage prévu et s'assure que tous les documents, livres et membres d'équipage sont à bord et, en cas de transport de passagers, veille en particulier à ce que toutes les mesures nécessaires pour assurer leur sécurité aient été prises.

#### Article 165

Le capitaine ou l'officier de pont de quart responsable de la navigation prennent toutes mesures essentielles pour assurer la sécurité du navire et de la navigation.

Le capitaine commande le navire en personne lorsque cela est nécessaire pour assurer sa sécurité et en particulier lorsque le navire entre dans un port, chenal ou cours d'eau ou le quitte, et lorsque la visibilité est limitée.

Le présence à bord d'un pilote ne décharge pas le capitaine de la responsabilité de la navigation.

#### Article 166

En cas d'événement mettant en danger le navire ou les personnes embarquées, le capitaine prend toutes les mesures nécessaires pour le sauvetage des personnes et l'élimination du danger couru par le navire et la cargaison, ainsi que pour assurer la protection de l'environnement.

Si, dans la situation visée au paragraphe 1 du présent article, il devient nécessaire de sacrifier le navire ou la cargaison ou d'autres objets embarqués, le capitaine sacrifie la cargaison, les éléments de l'équipement du navire non essentiels pour la navigation ou les éléments du navire dont le sacrifice causera le moins de perte à l'exploitant du navire et aux personnes ayant un intérêt dans la cargaison transportée.

#### Article 167

Si, en cas de danger, toutes les mesures prises pour sauver le navire ont été vaines, et si la perte du navire est inévitable, le capitaine prend d'abord les mesures nécessaires pour assurer le sauvetage des passagers et autres personnes à bord, conduit le navire hors de la voie navigable dans les eaux intérieures si cela est possible avant qu'il ne coule, et donne l'ordre d'abandonner le navire.

Au cas visé au paragraphe 1 du présent article, le capitaine prend toutes les mesures nécessaires pour sauver le livre de bord et, si la situation le permet, les autres livres, documents, cartes du voyage et les espèces entreposées dans le coffre-fort du navire.

Le capitaine n'abandonne le navire qu'après avoir pris, dans les limites du possible, toutes les mesures visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

#### Article 168

En cas d'incident à bord mettant en danger la sécurité du navire ou de la navigation, ou en cas d'incident exceptionnel survenu au navire, aux passagers, aux autres personnes, à la cargaison ou aux objets se trouvant à bord, ou s'il constate une pollution de la voie navigable par des produits pétroliers, des produits chimiques dangereux ou des matières nocives, le capitaine consigne dans le livre de bord la description de l'événement ou de la pollution sans retard et au maximum dans les 24 heures.

Le capitaine visé au paragraphe 1 du présent article communique à la capitainerie un rapport sur l'événement mentionné dans ce paragraphe, accompagné d'un extrait du livre de bord du navire, aussitôt après son arrivée et au plus tard dans les 24 heures.

Si l'événement mentionné au paragraphe 1 du présent article s'est produit durant le voyage, le capitaine présente un rapport, ainsi que l'extrait du livre de bord, dans le délai mentionné au paragraphe 1 du présent article, à la capitainerie du premier port d'escale, ou à la mission diplomatique ou consulaire de la République de Croatie si le navire se trouve à l'étranger.

Le capitaine se trouvant dans la situation visée au paragraphe 1 du présent article consigne dans le livre de bord la naissance et le décès de toute personne à bord, indiquant le lieu, les coordonnées du navire et la date et l'heure de la naissance ou du décès, enregistre les dernières volontés du décédé et consigne cet enregistrement dans le livre de bord, en indiquant le moment auquel les dernières volontés ont été enregistrées.

Le capitaine établit un rapport écrit dans les formes requises indiquant le décès ou la naissance et l'enregistrement des dernières volontés et le communique à l'organe compétent au premier port d'escale en Croatie ou à la mission diplomatique ou consulaire la plus proche de la République de Croatie s'il se trouve à l'étranger.

#### Article 169

Le capitaine signale par télécommunication tout danger immédiat pour la sécurité de la navigation qu'il rencontrerait, en particulier s'il constate une des modifications de la voie navigable visées au point 2) du paragraphe 1 de l'article 159 de la présente Loi, s'il observe une pollution par des produits pétroliers, des substances chimiques dangereuses ou des matières nocives, des formations de glace dangereuses, des coups de vent dangereux ou autres périls immédiats pour la navigation, une tempête tropicale, une température inférieure au point de congélation accompagnée de vents tempétueux causant une forte accumulation de glace sur les superstructures ou un vent de force supérieure ou égale à 10 sur l'échelle de Beaufort pour lequel aucun avis de coup de vent n'a été reçu.

Le capitaine consigne dans le livre de bord les renseignements transmis conformément au paragraphe 1 du présent article.

#### Article 170

Si le navire subit un accident ou si l'on a découvert un défaut ayant une influence sur:

1) la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégrité des dispositifs et autres équipements de sauvetage,

2) l'intégrité du navire ou l'efficacité ou l'intégrité des équipements de protection de l'environnement contre la pollution par les produits pétroliers, les substances chimiques dangereuses et les matières liquides nocives,

le capitaine ou l'exploitant du navire en informe dans les meilleurs délais le Registre croate de la navigation, qui engagera la procédure visant à déterminer si une inspection du navire est nécessaire.

Si le navire se trouve dans le port d'un autre pays partie à une convention internationale pertinente, le capitaine ou l'exploitant du navire informe aussi immédiatement les organes compétents de l'administration maritime de l'Etat du port d'escale.

En cas de fuite ou de risque de fuite de produits pétroliers ou de liquides nocifs ou d'immersion de matières nocives conditionnées, le capitaine ou l'exploitant du navire informe par les moyens de télécommunication les plus urgents l'administration maritime de l'Etat côtier le plus proche.

#### Article 171

En cas de menace imminente de guerre, le capitaine prend toutes les précautions qui paraissent essentielles, en particulier pour sauvegarder le navire, les passagers, les cargaisons et autres biens, ainsi que les documents et livres du navire.

Si une guerre est déclarée entre la République de Croatie et un autre Etat, le capitaine prend les mesures nécessaires pour protéger contre l'ennemi le navire, les personnes, les cargaisons et autres biens, ainsi que les documents et livres du navire.

Si le navire, en cas de guerre entre d'autres Etats dans laquelle la République de Croatie reste neutre, se trouve dans le port d'un des Etats belligérants, ou fait route vers ce port, ou doit traverser les eaux intérieures ou la mer territoriale de cet Etat, le capitaine demande des instructions à l'exploitant du navire et, si cela n'est pas possible, aux organes croates compétents.

#### Article 172

Le capitaine, représentant l'exploitant du navire, est autorisé, en tout lieu autre que le siège de l'exploitant du navire, à conclure au nom de ce dernier des accords de sauvetage et les actes juridiques indispensables pour l'achèvement du voyage, et en tout lieu autre que le siège de l'exploitant du navire où ne se trouve aucun représentant autorisé de ce dernier, à conclure des contrats de navigation en mer, sauf des chartes d'affrètement à temps du navire entier.

En sa qualité de représentant de l'exploitant du navire, le capitaine est autorisé à engager auprès des tribunaux et organes administratifs étrangers les procédures nécessaires pour protéger les droits et les intérêts de l'exploitant du navire dans les transactions visées au paragraphe 1 du présent article et, dans ce cadre, à prendre des mesures de procédure.

Si l'exploitant du navire restreint la compétence légale du capitaine, les restrictions en question n'ont pas d'effet juridique sur les tierces parties qui n'en ont pas connaissance ou qui, compte tenu des circonstances, ne peuvent pas en avoir connaissance.

#### Article 173

Le capitaine est autorisé à et tenu de donner à toutes les personnes se trouvant à bord les ordres nécessaires pour assurer la sécurité du navire et de la navigation, maintenir l'ordre public à bord, et doit veiller à ce que les ordres soient exécutés.

Pour préserver l'ordre et la sécurité à bord, le capitaine est autorisé à conserver les armes à feu nécessaires, tandis que les membres d'équipage ne sont pas autorisés à avoir d'armes à bord.

#### Article 174

Le capitaine est habilité à limiter la liberté de mouvement à bord durant le voyage de toute personne mettant en danger la sécurité du navire, des membres d'équipage et des autres personnes et des objets se trouvant à bord, ou susceptible de provoquer une pollution de l'environnement par des produits pétroliers, des substances chimiques dangereuses ou des matières nocives.

La liberté de mouvement n'est restreinte que si cela est impératif pour assurer la sécurité des passagers et autres personnes et objets se trouvant à bord ou pour protéger le navire ou l'environnement, et, dans le cas d'un citoyen de la République de Croatie, prend fin au plus tard lorsque le navire arrive au premier port d'escale et, dans le cas d'un citoyen étranger ou d'un apatride, lorsque le navire arrive au premier port d'escale croate.

Les mesures visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont consignées et commentées dans le livre de bord.

#### Article 175

Le capitaine est habilité à suspendre le membre d'équipage qui menace la sécurité de la navigation et, si les circonstances l'exigent, à le débarquer et à le rapatrier (article 154).

#### Article 176

Le capitaine est habilité, en cas de nécessité et pour la durée du voyage, à réduire la ration de nourriture et d'eau pour toutes les personnes se trouvant à bord.

Les mesures visées au paragraphe 1 du présent article sont consignées et commentées dans le livre de bord.

#### Article 177

Si, durant le voyage, un membre d'équipage, un passager ou toute autre personne se trouvant à bord commet un délit, le capitaine prend, en fonction des circonstances, toutes les mesures nécessaires pour prévenir ou atténuer les conséquences négatives de cet acte et mettre au pas son auteur.

S'il y a un risque que l'auteur du délit récidive ou s'échappe, le capitaine le fait entraver ou le fait arrêter, établit un procès verbal de tous les interrogatoires de l'auteur du délit, des témoins oculaires et autres et des parties lésées concernant toutes les circonstances du délit et ses conséquences, conserve en lieu sûr les pièces à conviction et prend les autres mesures nécessaires pour établir les circonstances dans lesquelles le délit a été commis.

Si le navire se trouve à l'étranger, le capitaine communique à la mission diplomatique ou consulaire de la République de Croatie dans l'Etat du port où se trouve le navire un rapport sur le délit commis. Il traite l'auteur du délit conformément aux instructions de la mission diplomatique ou consulaire de la République de Croatie.

Lors de l'arrivée au premier port d'étape croate, le capitaine remet l'auteur du délit à l'organe en charge des affaires intérieures dans ce port, avec le rapport relatif et les procès verbaux et pièces à conviction mentionnés au paragraphe 2 du présent article.

Les mesures visées aux paragraphes 2 et 4 du présent article sont consignées et commentées dans le livre de bord.

#### Article 178

Si un membre de l'équipage abandonne sans motif le navire dans un port, le capitaine signale l'abandon à la capitainerie.

Le capitaine établit un procès verbal et une liste des objets et documents appartenant au membre d'équipage qui a abandonné le navire et qu'il a laissés à bord. Le procès verbal est établi en présence de deux témoins et signé par le capitaine et les témoins.

Le capitaine consigne dans le livre de bord l'abandon sans motif du navire et la liste des objets laissés à bord par le membre d'équipage, ainsi que leur remise à l'organe croate compétent.

L'organe auquel sont remis les effets personnels et documents du membre d'équipage qui a abandonné le navire les transmet à ses plus proches parents ou, si cela est impossible, à la personne désignée par l'organe de tutelle compétent.

#### Article 179

On considère qu'un membre d'équipage a abandonné le navire sans motif s'il n'est pas revenu à bord pour l'appareillage.

Si le membre d'équipage a été empêché de regagner le navire avant l'appareillage, on considère qu'il l'a abandonné sans motif s'il ne se présente pas à l'organe désigné au paragraphe 1 de l'article 178 de la présente Loi dans les trois jours qui suivent la levée de l'obstacle qui l'a empêché de regagner le port.

### Chapitre IX

#### INSPECTION

#### Article 180

Le contrôle du respect des dispositions de la présente partie de la loi relève des inspecteurs de la sécurité de la navigation du Ministère et des capitaineries.

Les tâches et les devoirs des inspecteurs chargés de la sécurité de la navigation comprennent les questions nautiques, le génie maritime, l'hydroingénierie, le service radio, et la protection de la mer contre la pollution due aux navires.

Les tâches et fonctions des inspecteurs chargés de la sécurité de la navigation peuvent aussi être exécutées par des spécialistes du Ministère et de la capitainerie moyennant une autorisation spéciale.

#### Article 181

Les tâches d'inspection relatives au contrôle du respect des dispositions de la présente partie de la Loi concernant la sécurité de la navigation portent en particulier sur:

- 1) l'inspection des navires étrangers dans les ports croates en ce qui concerne la protection des personnes se trouvant à bord et de l'environnement,
- 2) l'inspection des navires et bateaux croates en ce qui concerne leur navigabilité,
- 3) l'application du régime international des ports conformément aux obligations internationales de la République de Croatie et le contrôle de l'état de tous les ports en ce qui concerne leurs quais, fronts d'eau, digues, profondeur, équipements, installations et autres ouvrages destinés à l'ancrage et à l'abri des navires, ainsi qu'à l'embarquement et au débarquement de passagers et d'objets,
- 4) l'entretien et le balisage des voies navigables dans la mer territoriale et des eaux intérieures et des installations destinées à assurer la sécurité de la navigation dans ces voies,
- 5) le fonctionnement du service radio chargé d'assurer la sécurité de la navigation et la protection des vies en mer, ainsi que de ses installations et équipements et l'entretien des installations et activités de ce service,

6) la construction d'ouvrages dans la mer territoriale ou les eaux intérieures ou sur leurs rives en ce qui concerne leur incidence sur la sécurité de la navigation,

7) le transport de personnes et d'objets en ce qui concerne la protection de la vie humaine et des biens,

8) la protection de la mer contre la pollution due aux navires,

9) le fonctionnement du service météorologique de bord destiné à assurer la sécurité de la navigation.

Le point 3) du présent article ne s'applique pas aux ports de la marine nationale.

#### Article 182

Dans le cadre de l'inspection des navires étrangers conformément au paragraphe 1, point 1), de l'article 181 de la présente Loi, on contrôlera la validité des certificats du navire et leur conformité aux dispositions des conventions suivantes:

- 1) Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,
- 2) Convention internationale sur les lignes de charge,
- 3) Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs,
- 4) Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

Si l'Etat du pavillon n'est pas lié par les Conventions visées au paragraphe ci-dessus, l'inspecteur examine si le navire, compte tenu de sa construction, de son équipement, de son équipage, de la nature, de la quantité et de l'arrimage de la cargaison, du nombre de passagers et de la charge totale, peut effectuer le voyage prévu dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

Lors du contrôle de la navigabilité visé au paragraphe ci-dessus, on tient compte avant tout, mais pas exclusivement, de la teneur des Conventions visées au premier paragraphe du présent article.

Si le navire étranger possède les documents valables visés au premier paragraphe du présent article, le contrôle se limite à la vérification des points suivants:

- 1) concordance entre la position de la ligne de charge ou du franc-bord et les données figurant dans ces documents,
- 2) conformité du chargement à la ligne de charge ou à la ligne de franc-bord indiquée et conformité de l'arrimage de la cargaison aux conditions énoncées dans ces documents.

Outre la vérification des documents visés au paragraphe 1 du présent article, l'examen doit aussi montrer que le navire qui embarque ou débarque une cargaison possède des documents valables attestant du bon fonctionnement de ses installations de manutention et que l'état de ces installations correspond aux indications figurant dans les documents.

#### Article 183

Si lors du contrôle on constate que le navire étranger ne possède pas les documents valables visés au paragraphe 1 de l'article 182 de la présente Loi, ou que la position de la ligne de charge ou du franc-bord ne correspond pas aux indications figurant dans ces documents, ou que le navire n'est pas chargé conformément à la ligne de charge ou de franc-bord indiquée, ou que la cargaison est mal arrimée, on interdira au navire de quitter le port jusqu'à ce qu'il soit aménagé pour pouvoir poursuivre le voyage sans mettre en danger les vies humaines à son bord.

Si l'on constate durant l'inspection que le navire étranger, en raison de ses défauts, pollue les environs par des produits pétroliers, des substances chimiques dangereuses ou des matières nocives, ou que ses citernes à résidus sont pleines, ou que ses installations ne sont pas en état de marche, on lui interdira de quitter le port jusqu'à ce que ces défauts aient été éliminés.

Si l'on constate durant l'inspection faite conformément au paragraphe 5 de l'article 182 de la présente Loi que le navire étranger ne possède pas de document valable attestant du bon état de ses installations de manutention, ou que l'état de ses installations n'est pas conforme aux indications figurant dans les documents, on interdira le chargement et le déchargement au moyen des installations du navire.

Si durant l'inspection on constate des défauts visés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, on en informe l'organe compétent de l'Etat du pavillon par la voie diplomatique ou consulaire et par le biais de l'Organisation maritime internationale.

Les dispositions des paragraphes ci-dessus s'appliquent par analogie aux navires battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas lié par les Conventions pertinentes.

#### Article 184

Si l'on a des motifs valables de soupçonner que l'état du navire étranger ne correspond pas aux indications figurant dans les documents visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 182 de la présente Loi, ou que le navire étranger a pris à son bord plus de passagers qu'autorisé, ou qu'il n'a pas le nombre minimum de membres d'équipage qualifiés, et s'il est évident que le navire dans cet état ou avec ce nombre de passagers ou ce nombre de membres d'équipage ne peut pas poursuivre son voyage sans mettre en danger les vies humaines à son bord, on lui interdira d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait remédié à cette situation.

#### Article 185

Lors de l'inspection de la navigabilité du navire conformément aux dispositions du point 2) du paragraphe 1 de l'article 181 de la présente Loi, on vérifiera:

- 1) si le navire possède les documents et livres de bord valables prescrits,
- 2) si, depuis la date de délivrance ou de certification des documents du navire établis sur la base du contrôle technique du navire, des modifications essentielles ont été apportées au navire qui à l'évidence le rendent impropre à la navigation sans mettre en danger les personnes et cargaisons se trouvant à son bord, ainsi que l'environnement,
- 3) si le navire est conforme aux prescriptions des points 2), 3) et 4) de l'article 110 de la présente Loi,
- 4) si la ligne de charge ou la ligne de franc-bord prescrite est marquée sur les flancs du navire,
- 5) si l'équipage possède les compétences voulues en matière d'utilisation des canots de sauvetage et autres équipements de sauvetage, ainsi que des équipements de détection, de prévention et d'extinction des incendies.

On vérifie en outre si le navire possède un registre valable des appareils de charge et si l'état de l'installation de manutention correspond aux indications figurant sur ce registre.

#### Article 186

Si le contrôle fait conformément au paragraphe 1 de l'article 185 de la présente Loi met en évidence des carences concernant la navigabilité du navire, on ordonne au capitaine d'y remédier dans un délai donné. Si les défauts constatés n'ont pas été éliminés dans le délai prescrit, ou si l'on constate qu'ils sont de nature à mettre en danger la sécurité du navire, des personnes et cargaisons se trouvant à son bord et de l'environnement, ou que ses citernes à déchets sont pleines, on lui interdit de poursuivre le voyage jusqu'à ce que les défauts en question aient été éliminés et l'on confisque ses documents de navigabilité.

Si l'inspection établit que le navire ne possède pas un registre valable des appareils de charge conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 185 de la présente loi, ou si l'état de ses appareils n'est pas conforme au registre, on interdira au navire de charger, décharger ou transborder la cargaison au moyen de ses propres installations de manutention.

#### Article 187

Si l'inspection faite conformément aux dispositions du point 3) du paragraphe 1 de l'article 181 de la présente Loi a montré que dans les ports ouverts au trafic international les obligations internationales de la République de Croatie ne sont pas respectées, ou que l'état de port est de nature à menacer la sécurité des navires et bâtiments flottants, on ordonne à l'entreprise ou à l'organe qui exploite le port de prendre dans un délai donné les mesures nécessaires ou d'exécuter les travaux nécessaires pour remédier aux défauts constatés.

Si les mesures et travaux ordonnés en vertu du paragraphe 1 du présent article n'ont pas été prises ou achevés dans le délai prescrit, l'inspecteur de la sécurité de la navigation peut:

- 1) interdire la mise à quai de navires d'une certaine taille le long de la partie du quai ou autre front d'eau où des défauts ont été constatés jusqu'à ce qu'il soit possible de mettre à quai ces navires dans des conditions de sécurité satisfaisantes,
- 2) interdire l'utilisation du quai ou autre front d'eau ou d'une partie de celui-ci, ainsi que des ancrages menaçant directement la sécurité du navire, des personnes et des objets à l'occasion du chargement, du déchargement ou du transbordement, ou s'il y a un danger de pollution due au défaut des installations,
- 3) interdire le trafic et l'anchrage dans le port tant que la sécurité de la navigation est directement compromise par le défaut d'entretien des installations portuaires ou d'insuffisance des profondeurs utiles.

#### Article 188

Si durant l'inspection faite conformément aux dispositions du point 4) du paragraphe 1 de l'article 181 de la présente Loi on constate que l'état de la voie navigable ou d'un équipement visant à assurer la sécurité de la navigation sur cette voie est de nature à compromettre la sécurité de la navigation:

- 1) on ordonne à l'entreprise chargée d'entretenir et de baliser les voies navigables de signaler provisoirement l'obstacle ou de l'éliminer, et d'installer ou d'activer des signaux et feux d'avertissement si ceux-ci ont été enlevés ou ne fonctionnent pas,
- 2) on interdit temporairement la navigation si les mesures de sécurité nécessaires n'ont pas été prises.

Si durant l'inspection faite conformément au paragraphe 1 du présent article on constate d'autres défauts de la voie navigable susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation, on signale ces constatations et les mesures suggérées au Ministre et à l'entreprise responsable de l'entretien et du balisage des voies navigables de façon que les mesures nécessaires puissent être prises.

#### Article 189

Si durant l'inspection faite conformément aux dispositions du point 5) du paragraphe 1 de l'article 181 de la présente Loi on constate que l'entretien des émetteurs radio et le fonctionnement du service radio ne sont pas conformes à la réglementation, on ordonne de remédier aux défauts constatés dans un délai donné ou de suspendre le fonctionnement de la station radio.

Si durant l'inspection visée au paragraphe 1 du présent article on constate des défauts de nature à compromettre la sécurité de la navigation, on les signale, avec les mesures suggérées pour les éliminer, au Ministère.

#### Article 190

Si l'inspecteur chargé de la sécurité de la navigation constate que la construction d'ouvrages dans les eaux intérieures et la mer territoriale ou sur leurs rives a été exécutée de façon qui menace la sécurité de la navigation, il ordonne à l'entrepreneur de suspendre temporairement les travaux et, si nécessaire, d'enlever les matières qui compromettent la sécurité de la navigation.

Tous les ouvrages dont la construction n'a pas été approuvée par la capitainerie sont réputés mettre en danger la sécurité de la navigation.

#### Article 191

Si l'inspecteur chargé de la sécurité de la navigation constate qu'un membre d'équipage n'a pas de brevet valable pour la nature du travail pour lequel il a été enrôlé ou n'a pas de document de marin valable, il ordonne qu'il soit remédié à cette situation dans un délai donné.

Si le membre d'équipage visé au paragraphe 1 du présent article ne présente pas les documents requis, l'inspecteur ordonne au capitaine de le radier.

Si l'inspecteur constate qu'un membre d'équipage, pilote ou officier du navire est fatigué, malade ou dans un état psycho-physique tel qu'il est incapable d'exécuter les tâches requises pour assurer la sécurité de la navigation, il ordonne au capitaine de le mettre en congé.

#### Article 192

Si l'inspecteur chargé de la sécurité de la navigation constate que le navire a à son bord un nombre de personnes plus grand que le nombre autorisé ou une cargaison dépassant le maximum autorisé, ou que la cargaison a été arrimée d'une façon qui menace la sécurité du navire ou des personnes se trouvant à son bord, il ordonne que les personnes excédentaires débarquent, que la cargaison excédentaire soit déchargée ou que la cargaison soit convenablement arrimée.

Si le capitaine n'exécute pas les ordres visés au paragraphe 1 du présent article, l'inspecteur interdit l'appareillage ou la poursuite du voyage.

### PARTIE V

#### NATIONALITÉ, IDENTIFICATION, IMMATRICULATION ET RADIATION DES NAVIRES

##### Chapitre I

#### NATIONALITÉ ET IDENTIFICATION DES NAVIRES

#### Article 193

Un navire acquiert la nationalité croate lorsqu'il est immatriculé en Croatie ou qu'un certificat d'immatriculation temporaire lui est délivré.

#### Article 194

Un navire ayant acquis la nationalité croate a le droit et l'obligation de battre le pavillon de la République de Croatie.

Le droit et l'obligation ci-dessus ne s'appliquent pas aux navires sans équipage.

Lorsqu'ils se trouvent à l'extérieur des eaux intérieures et de la mer territoriale de la République de Croatie, les navires immatriculés sur le territoire de la République de Croatie battent le pavillon de la République de Croatie.

#### Article 195

Le pavillon de la République de Croatie signale la nationalité croate du navire.

#### Article 196

Le pavillon de la République de Croatie arboré par un navire est identique au drapeau de la République de Croatie, le ratio largeur/longueur étant de 1:1,5.

#### Article 197

Tout navire immatriculé en Croatie, à l'exception des installations techniques flottantes et autres bâtiments flottants, et des navires ayant reçu un certificat d'immatriculation temporaire, porte un nom.

Une installation technique flottante ou un bâtiment flottant immatriculés en Croatie ou pour lesquels un certificat d'immatriculation temporaire a été délivré portent une marque distinctive et peuvent porter en outre un nom.

Il est interdit à deux navires de porter le même nom et à deux installations techniques ou bâtiments flottants ou bateaux de porter la même marque distinctive.

Les règles relatives aux noms et marques de navires sont publiées par le Ministère compétent.

#### Article 198

Tout navire porte le nom du port d'attache.

Le port d'attache est le port situé dans la zone qui relève de la capitainerie qui tient le registre sur lequel le navire est immatriculé (ci-après la "capitainerie").

#### Article 199

Un navire ou un bateau équipé d'une installation radio doit arborer un indicatif d'appel conforme aux règles des radiocommunications internationales.

#### Article 200

Un bateau reçoit la nationalité croate lorsqu'il est inscrit au registre maritime approprié.

### Chapitre II

#### IMMATRICULATION ET RADIATION DES NAVIRES

#### Article 201

Tout navire appartenant en totalité à des personnes physiques ou morales citoyennes de la République de Croatie, domiciliées en Croatie ou exerçant leurs activités en République de Croatie doit être inscrit sur un registre maritime.

#### Article 202

Peuvent être inscrits sur un registre maritime les navires suivants:

1) tout navire appartenant en totalité ou en partie à une personne physique ou morale étrangère ou apatride, à un citoyen de la République de Croatie domicilié à l'étranger si l'exploitant du navire est une personne morale ou physique de nationalité croate, résidant en Croatie ou exerçant ses activités en République de Croatie, à condition que le propriétaire du navire accepte la demande de l'exploitant croate d'inscrire le navire sur un registre maritime croate;

2) tout navire appartenant en totalité ou en partie à une personne physique ou morale étrangère à condition que la République de Croatie exerce un contrôle sur les questions administratives, économiques et techniques qui concernent le navire et que cette immatriculation soit approuvée par le Ministère;

3) un yacht appartenant en totalité ou en partie à une personne physique ou morale étrangère, à une personne apatride ou à un citoyen de la République de Croatie qui n'est pas domicilié en République de Croatie, à condition qu'il séjourne principalement dans la mer territoriale de la République de Croatie.

Il n'est pas nécessaire de motiver les décisions de refuser l'immatriculation d'un navire conformément au point 2) du paragraphe 1 du présent article.

#### Article 203

Un navire en construction dans un chantier naval croate peut, à la demande du propriétaire, être inscrit sur un registre de navires en construction.

#### Article 204

Si les dispositions de l'article 201 et de l'article 202, paragraphe 1, point 3), de la présente Loi s'appliquent, le propriétaire du navire ou yacht peut exiger que celui-ci soit immatriculé, qu'il réponde ou non aux prescriptions visées au point 2) du paragraphe 1 de l'article 5 de la présente Loi, auquel cas les dispositions de la présente Loi relatives aux navires s'appliquent également à cette personne pour ce qui est des droits de propriété.

Si un navire visé par le point 3) du paragraphe 1 de l'article 202 de la présente Loi est immatriculé, le propriétaire est tenu d'autoriser une personne physique ou morale de nationalité croate et domiciliée en République de Croatie à le représenter devant les autorités compétentes croates lorsqu'il ne se trouve pas dans le pays.

#### Article 205

Un navire immatriculé à l'étranger ne peut pas être immatriculé en Croatie.

#### Article 206

Un navire est radié:

- 1) s'il est à l'état d'épave ou est présumé tel;
- 2) s'il ne répond plus aux prescriptions énoncées aux articles 201 et 202 de la présente Loi;
- 3) s'il est définitivement désarmé;
- 4) s'il est inscrit sur un autre registre maritime croate.

Un navire de mer est présumé perdu si l'on n'a reçu aucune nouvelle de lui pendant trois mois. En pareil cas, on considère que le navire est à l'état d'épave depuis la date de la réception des dernières nouvelles le concernant.

Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent *mutatis mutandi* à la radiation des navires en construction inscrits au registre des navires en construction.

#### Article 207

Un navire ne peut pas être radié d'un registre maritime croate si un créancier possédant un privilège maritime sur le navire s'y oppose.

Si le navire est hypothéqué, sa radiation est subordonnée au consentement du créancier hypothécaire.

Dans les cas visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, la capitainerie compétente peut autoriser la radiation du navire même sans le consentement du créancier hypothécaire, ou en dépit de l'opposition du créancier ayant un privilège, à condition qu'une somme d'argent équivalente à la créance soit déposée auprès du tribunal ou qu'une caution jugée satisfaisante par le tribunal après audition du créancier hypothécaire soit constituée.

Les dispositions du présent article s'appliquent également aux navires en construction.

Toutefois, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la radiation des navires en vertu du point 4) du paragraphe 1 de l'article 206 de la présente Loi.

#### Article 208

Les dispositions de l'article 207 de la présente Loi ne s'appliquent pas au transfert des droits de propriété résultant d'un abandon en faveur de l'assureur.

#### Article 209

Les registres maritimes sont des registres publics.

Toute personne a le droit de consulter et de copier le livre principal du registre, le fichier des documents, la liste des propriétaires de navires et la liste des navires. La capitainerie qui tient un registre maritime est tenue, contre versement d'une redevance spécifiée, à délivrer à la personne qui le demande un extrait du registre des navires ou des navires en construction et une copie des documents auxquels les inscriptions se réfèrent.

Les extraits et copies de documents visés au paragraphe 3 du présent article ont la force probante de documents publics

Quiconque, agissant de bonne foi dans un acte légal, se fonde sur les données inscrites au registre maritime ne peut pas être tenu responsable de conséquences juridiques d'éventuelles erreurs contenues dans ces données.

#### Article 210

Les navires de mer peuvent être immatriculés sur les registres maritimes suivants:

- Registre des navires marchands,
- Registre des navires de pêche,
- Registre des navires assurant un service public.

Il existe aussi un registre des navires en construction.

#### Article 211

Les registres des navires en exploitation (ci-après les "registres maritimes") et le registre des navires en construction (le "registre des navires en construction") sont composés d'un livre principal et d'un fichier de documents.

#### Article 212

Le livre principal d'un registre maritime et du registre des navires en construction se compose d'encarts.

Chaque encart comporte trois feuillets: A, B et C.

A titre exceptionnel, une inscription sur le livre principal du registre des navires assurant un service public peut se limiter aux feuillets A et B.

Chaque navire doit faire l'objet d'une inscription distincte.

#### Article 213

Le feuillet A du livre principal d'un registre maritime et du registre des navires en construction contient les données relatives à l'identité des navires en exploitation ou en construction et à leurs principales caractéristiques techniques.

#### Article 214

Le feuillet B donne la raison sociale et le siège de la personne morale ou le nom et le domicile de la personne physique qui est le propriétaire du navire, ainsi que toute restriction formulée par le propriétaire en ce qui concerne la libre disposition du navire en exploitation ou en construction.

Le feuillet B donne en outre la raison sociale et le siège de l'exploitant si le navire appartient en totalité ou en partie à une personne morale ou physique étrangère, à condition que le navire soit immatriculé en vertu du point 1), paragraphe 1, de l'article 202 de la présente Loi. Dans le cas contraire, ces données peuvent être consignées pour indiquer l'existence d'un exploitant distinct du propriétaire du navire.

Le feuillet B d'un registre des navires en construction peut aussi indiquer la raison sociale et le siège ou le nom et le domicile de l'exploitant et du commanditaire (propriétaire) du navire, à des fins d'archivage.

#### Article 215

Dans le cas des registres maritimes, le feuillet C de l'encart du livre principal indique les droits réels qui grèvent tout ou partie des navires, ainsi que les droits acquis sur la base de ces droits, l'affrètement coque nue, l'affrètement à temps du navire entier, les droits provisoires et toute autre restriction du droit de disposer du navire imposée au propriétaire, ainsi que les interdictions d'aliénation totale et partielle, et tous les avis dont il n'est pas expressément prévu qu'ils doivent être inscrits sur un autre feuillet.

Les données visées au paragraphe 1 du présent article qui concernent des navires en construction sont consignées sur le feuillet C de l'encart du livre principal du registre des navires en construction.

### Chapitre III

#### IMMATRICULATION ET RADIATION DES BATEAUX

#### Article 216

Un bateau est immatriculé au registre maritime tenu par la capitainerie compétente pour le domicile ou le siège de la personne physique ou morale qui en est propriétaire.

Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, un bateau peut être enregistré au registre maritime de la capitainerie compétente pour la zone où le bateau séjourne ou voyage de façon permanente ou temporaire.

#### Article 217

Peut être immatriculé tout bateau appartenant intégralement à une personne physique ou morale ayant son domicile ou son siège en République de Croatie.

Peut être immatriculé tout bateau qui appartient partiellement ou intégralement à une personne physique ou morale étrangère, à une personne apatride, ou à un citoyen de la République de Croatie non domicilié en République de Croatie si le bateau séjourne principalement dans les eaux de la République de Croatie.

#### Article 218

Un bateau déjà immatriculé à l'étranger ne peut pas être immatriculé en Croatie.

#### Article 219

Le livre du registre maritime est un livre public et tout extrait a la force probante d'un document public.

#### Article 220

Un bateau immatriculé doit porter une marque distinctive et un nom.

#### Article 221

Un bateau est radié du registre maritime:

- 1) s'il est réduit à l'état d'épave ou est présumé tel ou a été détruit,
- 2) s'il ne répond plus aux prescriptions de l'article 216 de la présente Loi,
- 3) s'il est définitivement retiré de la navigation,
- 4) s'il est transformé en annexe d'un navire ou autre bâtiment flottant ou est transformé de telle façon que sa longueur devient inférieure à 3 mètres,

5) s'il est inscrit sur un autre registre maritime croate.

Un bateau est réputé perdu si l'on n'a reçu aucune nouvelle de lui depuis trois mois. Il est réputé réduit à l'état d'épave depuis le lendemain de la journée durant laquelle on a reçu la dernière nouvelle.

Dans les quinze jours de la survenance d'un des événements visés au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire du bateau doit demander la radiation à la capitainerie.

#### Article 222

Les dispositions du présent chapitre de la Loi ne s'appliquent pas:

- 1) aux bateaux qui sont l'annexe d'un navire ou autre bâtiment flottant,
- 2) aux bateaux de sport à rames,
- 3) aux bateaux d'une longueur inférieure à 3 mètres.

Les dispositions du point 3) du paragraphe 1 du présent article ne s'appliquent pas aux bateaux d'un modèle particulier et dotés d'une propulsion qui leur permet de glisser à la surface de l'eau (bateaux de course, etc.), ni aux bateaux exploités à des fins économiques.

### Partie VI RÉGIME DE PROPRIÉTÉ

#### Chapitre I DROITS DE PROPRIÉTÉ

#### Article 223

Les navires et navires en construction sont des biens meubles.

#### Article 224

Les navires et navires en construction sont assujettis au régime de propriété et en particulier peuvent faire l'objet d'un droit de propriété, d'une hypothèque et d'un privilège maritime.

Les navires, navires en construction et yachts peuvent être en copropriété.

Sauf convention contraire des copropriétaires, la copropriété est divisée en parts égales et indivisible.

Le régime général des droits de propriété s'applique aux droits de propriété concernant des navires qui ne sont pas régis par le présent Code.

#### Article 225

Les dispositions des articles 226 à 233, 206, 207 et 208 s'appliquent à l'acquisition, à la cession, à la restriction et à la suspension des droits visés à l'article 224 de la présente Loi.

#### Article 226

Les navires, navires en construction ou yachts de nationalité croate peuvent être la propriété d'une personne physique ou morale nationale ou étrangère.

Un navire ou yacht appartenant à une personne physique ou morale étrangère peut avoir la nationalité croate aux conditions prévues à l'article 202 de la présente Loi.

#### Article 227

Le droit de propriété sur un navire en construction s'étend à tous les objets intégrés dans le navire en construction.

Sauf indication contraire consignée dans le registre des navires en construction, le droit de propriété sur un navire en construction s'étend également

aux objets qui se trouvent dans les locaux du chantier naval mais n'ont pas encore été intégrés dans le navire, si du fait de leur structure ils sont exclusivement destinés à être intégrés dans ce navire ou ces annexes, ou s'ils sont clairement identifiés ou mis à part en vue d'y être intégrés.

#### Article 228

Lorsque le droit de propriété ou tout autre droit sur un navire est acquis en vertu d'un acte légal, cet acte n'a d'effet que s'il est fait par écrit.

Une transaction qui ne fait pas l'objet d'un acte écrit n'a pas d'effet légal.

#### Article 229

Le droit de propriété et tout autre droit sur un navire ne peuvent être acquis, cédés, limités ou annulés que moyennant une inscription au registre maritime.

Il n'est pas requis de consigner dans le registre maritime l'établissement d'un privilège maritime et les effets juridiques pour les tiers découlant de ce privilège.

L'effet légal de l'inscription au registre maritime des autres droits visés au paragraphe 1 du présent article dépend de la hiérarchie des inscriptions telle qu'elle résulte du paragraphe 280 de la présente Loi.

#### Article 230

Les dispositions du paragraphe 1 de l'article 228 de la présente Loi ne s'appliquent pas aux situations suivantes:

- 1) transfert du droit de propriété sur un navire à l'assureur par acceptation de la déclaration d'abandon ou par versement d'une indemnité conformément au paragraphe 3 de l'article 722 de la présente Loi;
- 2) acquisition du droit par héritage, échéance, ou vente judiciaire publique;
- 3) acquisition et perte du droit visé à l'article 228 de la présente Loi sur des navires naufragés, si ces droits ont été acquis ou perdus en raison de l'incapacité de renflouer le navire dans le délai prescrit au paragraphe 2 de l'article 807 de la présente Loi;
- 4) navires déclarés butin ou prise de guerre.

#### Article 231

Les dispositions des articles 228, 229 et 230 de la présente Loi s'appliquent également aux navires en construction dans des chantiers navals croates depuis le moment de leur immatriculation au registre des navires en construction, ainsi qu'aux bateaux immatriculés à la demande de leur propriétaire.

#### Article 232

Sont considérés comme annexes d'un navire tous les objets destinés à être durablement utilisés pour ce navire, même s'ils en sont temporairement séparés.

Sont également considérés comme annexes d'un navire tous les objets figurant dans l'inventaire du navire.

#### Article 233

La cession ou l'aliénation d'un navire vise également ses annexes.

La cession ou l'aliénation d'un navire ne vise pas les parties des annexes pour lesquelles il a été consigné, au registre maritime, avec le consentement du propriétaire du navire, qu'elles appartiennent à une autre personne physique ou morale.

Chapitre II  
HYPOTHÈQUES ET PRIVILÈGES MARITIMES

1. Hypothèques maritimes

Article 234

Une hypothèque maritime est un droit qui permet au créancier de se rembourser sur le prix obtenu en vente judiciaire du navire.

Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, lorsqu'une hypothèque maritime est exécutée à l'étranger, par l'application de la procédure prévue par une loi étrangère qui n'admet pas la vente judiciaire, le créancier peut se rembourser sur le prix obtenu en vente aux enchères publiques.

Le contrat d'hypothèque maritime peut aussi contenir une disposition habilitant le créancier à se payer sur l'exploitation du navire en cas de non-remboursement de la dette dans les délais.

Le changement de propriétaire du navire ne met pas fin à l'hypothèque, sauf disposition contraire dans la présente Loi.

Article 235

Une hypothèque maritime peut résulter d'un contrat (hypothèque contractuelle) ou d'une décision de justice (hypothèque judiciaire).

Article 236

Une sous-hypothèque en faveur de tiers peut être établie par contrat aux conditions visées à l'article 234 de la présente Loi.

En pareil cas, le débiteur hypothécaire ne peut rembourser sa dette au créancier hypothécaire qu'avec le consentement du sous-créancier hypothécaire, ou à condition de déposer la somme voulue au près du tribunal. S'il ne procède pas ainsi, l'hypothèque reste en vigueur pour la créance du sous-créancier hypothécaire.

Le créancier hypothécaire ne peut inscrire la clause visée au paragraphe 3 de l'article 234 de la présente loi après l'établissement du contrat hypothécaire qu'avec l'assentiment écrit du sous-créancier hypothécaire.

Un contrat contraire à la disposition du paragraphe 3 du présent article est nul et de nul effet.

Article 237

L'hypothèque maritime s'étend aux annexes du navire, sauf s'il a été consigné dans le registre maritime que, conformément au paragraphe 2 de l'article 233 de la présente Loi, l'annexe appartient à une autre personne morale ou physique.

Article 238

L'hypothèque maritime s'étend aux accessoires suivants:

- 1) créances relatives à des dommages matériels non réparés subis par le navire;
- 2) créances au titre d'un règlement d'avarie commune si elles concernent un dommage matériel subi par le navire qui n'est pas encore réparé.

Article 239

Sauf stipulation contraire, une hypothèque maritime ne s'étend pas au fret, au prix du transport de passagers, à la rémunération des remorqueurs ni à la rémunération de sauvetage.

Sauf stipulation contraire, l'hypothèque ne s'étend pas à l'exploitation et à l'utilisation du navire.

#### Article 240

Sauf stipulation contraire, l'hypothèque maritime s'étend aux indemnités de l'assureur dues au propriétaire du navire.

L'hypothèque sur les indemnités d'assurance s'éteint si l'assureur verse l'indemnité avant que le créancier hypothécaire lui ait notifié l'existence de l'hypothèque.

Si l'assureur a été averti de l'existence de l'hypothèque, il ne verse pas l'indemnité à l'assuré sans le consentement du créancier hypothécaire.

#### Article 241

Une hypothèque en faveur du principal s'applique également aux frais d'inscription hypothécaires et de justice.

Trois années d'arriérés des intérêts dus au créancier en vertu du contrat ou de la loi ont le même rang que le principal.

#### Article 242

Si le navire subit des avaries ou est dans un état tels que l'hypothèque ne couvre pas la créance, le créancier hypothécaire peut demander le remboursement avant l'échéance, à moins que le débiteur ne lui offre une autre garantie pour couvrir l'écart.

#### Article 243

Un navire hypothéqué ne peut être définitivement désarmé qu'avec le consentement préalable des créanciers hypothécaires.

En l'absence de ce consentement, le débiteur hypothécaire peut demander au tribunal que le navire soit mis en vente aux enchères publiques.

#### Article 244

Les dispositions de la présente Loi relatives aux hypothèques maritimes s'appliquent également aux hypothèques sur des navires en construction immatriculés au registre des navires en construction.

#### Article 245

L'hypothèque maritime s'éteint:

- 1) si l'hypothèque est radiée du registre;
- 2) si le navire est vendu en application d'une procédure de faillite;
- 3) si le navire est déclaré butin ou prise de guerre.

Si, dans le cas visé au point 3) ci-dessus, le navire est relâché, l'hypothèque est rétablie.

#### Article 246

Les droits et rangs acquis par inscription d'une hypothèque ne s'éteignent pas lorsque le navire est radié en raison d'un naufrage ou naufrage présumé ou parce qu'il a été définitivement désarmé (cf. article 206, par. 1, points 1) et 3)).

#### Article 247

Une hypothèque couvrant une seule et même créance peut être inscrite de façon indivisible sur plusieurs navires ou navires en construction, et une hypothèque peut couvrir plusieurs créances (hypothèque jointe).

En pareil cas, le créancier est habilité à demander le règlement de l'intégralité de la créance à chacun des navires hypothéqués.

#### Article 248

L'hypothèque maritime peut être libellée en monnaie nationale ou en devises.

Le créancier hypothécaire peut librement disposer du produit en devises de la vente judiciaire du navire, ou de sa vente aux enchères publiques en vertu du paragraphe 2 de l'article 234 de la présente Loi.

#### Article 249

Une hypothèque inscrite sur un registre étranger et visant un navire ayant acquis la nationalité croate, qui est indiquée sur le document de radiation du registre étranger, est inscrite au registre maritime croate et prime toute inscription hypothécaire ultérieure, son rang étant déterminé par le moment qui a déterminé son rang sur le registre étranger.

Le créancier hypothécaire bénéficiant de cette inscription doit justifier sa priorité dans les 60 jours après en avoir été avisé.

### 2. Privilèges maritimes

#### Article 250

Peuvent donner lieu à des privilèges maritimes:

1) les frais de justice engagés dans l'intérêt commun de tous les créanciers dans des procédures d'exécution ou de garantie visant à préserver le navire ou à le mettre en vente, ainsi que les coûts de surveillance depuis le moment où le navire est entré dans le dernier port; les redevances portuaires et les redevances dues pour les services de sécurité de la navigation, la rémunération de pilotage, les cotisations sociales, les créances des autorités compétentes pour les travaux de renflouage ou d'évacuation d'une épave ordonnés et effectués;

2) les créances correspondant à la rémunération du capitaine, des officiers et des autres membres d'équipage;

3) les créances liées à la rémunération du sauvetage en mer et à la contribution du navire en règlement d'avarie commune;

4) les créances dues à l'indemnisation en cas de collision et autre accident de la navigation, ainsi que des dommages causés aux ouvrages portuaires, quais et voies navigables, les créances liées aux indemnités dues aux membres d'équipage ou aux passagers en cas de préjudice corporel, les créances liées à l'indemnisation des pertes ou dommages subis par la cargaison ou les bagages;

5) les créances résultant des contrats conclus ou des actes effectués par le capitaine, en dehors du siège de l'exploitant du navire, dans l'exercice de sa compétence légale, aux fins de la préservation des navires ou de la poursuite du voyage, que le capitaine soit ou non simultanément propriétaire ou copropriétaire du navire.

Les privilèges maritimes visant le principal s'appliquent également aux intérêts.

#### Article 251

Les privilèges maritimes visant un navire de mer s'étendent à tous ses accessoires.

#### Article 252

Les privilèges maritimes s'étendent aussi au fret, aux billets des passagers et à la rémunération de remorquage, ainsi qu'à la rémunération du sauvetage effectué durant la partie du voyage durant laquelle la créance couverte par le privilège a pris naissance.

#### Article 253

Les dispositions relatives aux privilèges maritimes ne s'appliquent pas aux demandes d'indemnisation de sinistre nucléaire.

#### Article 254

Les privilèges maritimes ne s'éteignent pas en cas de changement de propriétaire, sauf disposition contraire dans la présente Loi.

#### Article 255

Les privilèges maritimes ne s'appliquent pas aux créances du propriétaire du navire liées à des contrats d'assurance.

#### Article 256

Aux fins des dispositions de la présente Loi relatives aux privilèges maritimes (articles 250 à 264), le fret ou les billets des passagers s'entendent du fret ou de la rémunération due à l'exploitant du navire par l'affrèteur ou les passagers.

Les privilèges maritimes en faveur des personnes visées au point 2) du paragraphe 1 de l'article 250 de la présente Loi, pour toutes les sommes dues pour l'ensemble des voyages effectués durant une même période d'emploi à bord du navire, s'appliquent au fret, aux billets des passagers et à la rémunération de remorquage visées au paragraphe 252 de la présente Loi.

Les privilèges maritimes concernant les créances visées aux points 3) et 5) du paragraphe 1 de l'article 250 de la présente Loi ou liées aux collisions ou autres accidents de navigation, ainsi qu'aux indemnités dues pour les dommages causés aux ouvrages portuaires, quais et voies navigables, visés au point 4) du paragraphe 1 de l'article 250 de la présente Loi, ne s'appliquent qu'aux créances résultant de la rémunération du sauvetage pour des dommages survenus après la naissance de ces créances.

#### Article 257

Les créances couvertes par des privilèges maritimes relatifs à un seul et même voyage d'un navire de mer sont réglées dans l'ordre indiqué au paragraphe 1 de l'article 250 de la présente Loi, et les créances visées au point 2) de ce même paragraphe ont rang de parité avec les créances découlant du dernier voyage.

Si les créances visées aux différents points du paragraphe 1 de l'article 250 de la présente Loi ne peuvent être intégralement réglées, elles le sont au prorata. S'agissant des créances visées aux points 3) et 5) du même paragraphe, pour chacun de ces points, toute créance ultérieure a priorité sur les créances antérieures.

Les créances résultant d'un seul et même événement sont réputées simultanées.

#### Article 258

Les créances couvertes par un privilège maritime et concernant le dernier voyage d'un navire de mer ont priorité sur celles qui concernent les voyages antérieurs.

Les privilèges maritimes en faveur des personnes visées au point 2) du paragraphe 1 de l'article 250 de la présente Loi qui découlent d'un seul et même contrat de travail couvrant plusieurs voyages ont toutes le même rang que les créances liées au dernier voyage.

#### Article 259

Un privilège maritime visant le fret ou les billets des passagers et la rémunération de remorquage peut être exécuté tant que ces sommes n'ont pas encore été réglées ou sont encore en possession du capitaine ou de l'agent du navire.

Un privilège maritime visant les créances liées à la rémunération du sauvetage peut être exécuté tant que la créance en question n'est pas réglée ou que le montant

versé est toujours en la possession de la personne qui le détient pour le compte du débiteur.

#### Article 260

Les privilèges maritimes s'éteignent :

- 1) avec l'extinction de la créance couverte par le privilège;
- 2) à l'expiration d'un délai d'un an et, dans le cas des privilèges visés au point 5) du paragraphe 1 de l'article 250, d'un délai de six mois;
- 3) lors de la vente du navire dans le cadre d'une procédure de mise à exécution ou de faillite;
- 4) en cas de constitution d'un fonds consigné pour couvrir les créances visées par le privilège et faisant l'objet d'une limitation de responsabilité.

Les privilèges maritimes s'éteignent si le navire est saisi ou déclaré butin ou prise de guerre. Si le navire est relâché, les privilèges qui n'étaient pas éteints en vertu du point 2) du paragraphe 1 du présent article au moment de la capture du navire sont rétablis.

#### Article 261

Le délai mentionné au point 2) du paragraphe 1 de l'article 260 de la présente Loi court :

- pour les privilèges maritimes couvrant des créances liées à la rémunération de l'aide et du sauvetage, depuis la date de la fin des opérations de sauvetage;

- pour les privilèges maritimes couvrant des indemnités dues en cas de collision ou autre accident de navigation et de préjudice corporel, depuis la date du dommage;

- pour les privilèges maritimes couvrant l'indemnité due en cas de perte ou de détérioration de la cargaison ou des bagages, depuis la date à laquelle la cargaison ou les bagages ont été livrés ou auraient dus être livrés;

- pour les privilèges maritimes couvrant les indemnités de réparation, les provisions et autres créances visées au point 5) de l'article 250 de la présente Loi, à partir de la date de naissance de la créance;

- dans tous les autres cas, à partir de la date d'échéance de la créance.

Les délais spécifiés au point 2) du paragraphe 1 de l'article 260 de la présente Loi cessent de courir dès l'introduction d'une instance visant à obtenir le règlement des créances couvertes par des privilèges maritimes, mais uniquement si le navire a été saisi ou si l'introduction de l'instance a été inscrite au registre maritime sur lequel le navire est immatriculé.

Lorsque le jugement rendu à l'issue de la procédure inscrite au registre maritime est définitif, le privilège maritime s'éteint dans les 60 jours qui suivent la date à laquelle le jugement devient exécutoire, si dans ce délai le créancier n'a pas demandé que le navire soit vendu ou si le tribunal n'a pas, à la demande du créancier, ordonné la saisie du navire. Durant ce délai, le créancier a le droit de demander au tribunal que son privilège sur le navire soit inscrit au registre maritime avec un rang correspondant au moment auquel l'avis d'introduction de l'instance a été inscrit au registre maritime.

#### Article 262

Les dispositions de la présente Loi relatives aux privilèges maritimes s'appliquent également lorsque le navire est exploité par une personne autre que son propriétaire, à moins qu'il ait été pris au propriétaire par un acte illégal et que le créancier bénéficiaire du privilège n'ait agi de mauvaise foi.

#### Article 263

L'extinction d'un privilège maritime n'entraîne pas l'extinction de la créance couverte par ce privilège.

La cession d'une créance garantie par un privilège maritime entraîne également le transfert du privilège.

#### Article 264

Les privilèges maritimes ne s'éteignent pas lorsque le navire est radié du registre maritime.

#### Article 265

Les dispositions des articles 250 à 264 de la présente Loi ne s'appliquent pas aux navires inscrits sur le registre des navires en service public.

#### Article 266

Les dispositions de la présente Loi relatives aux privilèges maritimes s'appliquent également aux bateaux, aux yachts et aux navires en construction lorsqu'ils sont à flot.

### Chapitre III

#### PROCÉDURE D'IMMATRICULATION

##### I. Dispositions communes

#### Article 267

Les dispositions de la présente Loi relatives à la procédure d'immatriculation des navires s'appliquent également aux navires en construction, sauf disposition contraire dans la présente Loi.

#### Article 268

Les inscriptions sur le registre maritime sont faites sur la base des décisions prises par la capitainerie compétente.

Une décision relative à une inscription sur le feuillet A de l'encart du livre principal du registre maritime est prise par la capitainerie qui tient le registre sur lequel le navire est immatriculé.

La décision relative à la première immatriculation d'un navire, les décisions relatives aux inscriptions consignées sur les feuillets B et C et les décisions relatives à la radiation d'un navire sont prises par la capitainerie qui tient le registre maritime.

La décision de transférer un navire d'un registre maritime croate à un autre registre maritime croate est prise par la capitainerie qui tient le second registre.

La procédure d'immatriculation visée au paragraphe 2 du présent article est appliquée conformément aux dispositions de la Loi sur la procédure administrative générale.

#### Article 269

Ne peuvent être inscrites au registre maritime que les indications suivantes: droits de propriété, affrètement coque nue, affrètement à temps du navire entier et droits provisoires.

#### Article 270

Toute inscription au registre maritime contient le texte de la décision y relative.

Si, en raison des inscriptions déjà portées sur le registre maritime, la décision relative à une inscription ne peut pas être appliquée, l'inscription ne peut être faite que sur la base d'une nouvelle décision corrigeant ou modifiant la décision antérieure.

#### Article 271

En vertu de la présente Loi, les inscriptions donnent les indications suivantes:

1) Première immatriculation, c'est-à-dire première inscription sur un registre maritime croate d'un navire auparavant inscrit sur aucun registre maritime croate;

1) Feuillet A - signes distinctifs du navire et caractéristiques techniques devant figurer sur le feuillet A de l'encart du livre principal du registre maritime;

3) Inscription, c'est-à-dire enregistrement, transfert, limitation ou extinction de droits effectués sans justification particulière (inscription et rature inconditionnelle de droits);

4) Inscription provisoire, c'est-à-dire enregistrement, transfert, limitation ou extinction de droits subordonnés à une justification ultérieure (inscription ou rature de droits conditionnels);

5) Notification, c'est-à-dire indication des relations personnelles intéressant l'aliénation des biens ou d'autres éléments dont la publication est nécessaire pour qu'ils aient certains effets légaux;

6) Transfert, c'est-à-dire transfert de l'immatriculation d'un navire d'un registre maritime croate à un autre registre maritime croate;

7) Radiation, c'est-à-dire acte par lequel un navire est radié d'un registre maritime croate.

#### Article 272

L'appartenance et les autres droits de propriété d'un navire peuvent être enregistrés pour l'ensemble du navire ou pour une proportion de l'ensemble du navire, mais pas pour un élément constitutif isolé.

Une hypothèque ne peut pas être enregistrée pour une part d'un navire déterminée en proportion du total si le droit de propriété sur le navire a été enregistré en faveur d'une seule personne, ni pour aucune portion du quirat pour lequel un quirataire est inscrit sur le registre maritime.

Il est possible d'inscrire le transfert d'une créance garantie par une hypothèque sur le navire et l'acquisition d'un droit sous-hypothécaire soit pour l'intégralité de la créance, soit pour une partie de celle-ci, définie par un pourcentage ou en valeur absolue.

#### Article 273

Certaines annexes d'un navire peuvent, avec le consentement du propriétaire du navire, faire l'objet d'une inscription au registre maritime indiquant qu'elles appartiennent à une autre personne physique ou morale.

#### Article 274

L'inscription d'une hypothèque sur un navire indique au moins:

- 1) le montant de la créance garantie par l'hypothèque;
- 2) le montant des intérêts s'ils doivent être réglés en même temps que la créance;
- 3) la raison sociale et le siège ou le nom et le domicile du créancier hypothécaire.

#### Article 275

Si une hypothèque est constituée pour couvrir des créances susceptibles de découler de l'octroi d'un crédit, de la reprise de garanties ou de l'indemnisation d'un sinistre, le montant maximum que le crédit ou l'obligation peut atteindre doit être indiqué dans le document sur la base duquel l'inscription est faite.

#### Article 276

Les inscriptions ne peuvent viser que les personnes en faveur desquelles, au moment de la demande d'inscription sur le registre maritime, le droit de propriété ou autre droit visé par l'inscription a déjà été inscrit ou est inscrit simultanément au registre maritime.

#### Article 277

Si plusieurs personnes ont acquis successivement le droit d'enregistrer certains droits sur un navire ou sur les droits sur un navire déjà inscrit, et n'ont pas inscrit ces droits, la dernière de ces personnes peut, à condition d'établir l'identité de ses prédécesseurs, demander que le droit soit enregistré directement en sa faveur.

Si une créance garantie par une hypothèque inscrite au registre maritime a été cédée, et a entre-temps été réglée, le débiteur peut, s'il établit la réalité de la cession, demander que l'inscription soit raturée sans que la cession soit inscrite préalablement.

#### Article 278

Si un créancier ayant le droit de demander l'inscription d'une hypothèque sur un navire, ou d'une hypothèque dérivée sur une hypothèque inscrite de son débiteur n'a pas demandé cette inscription, le garant peut aussi demander l'inscription de ces droits en faveur du créancier.

Tout quirataire peut, en son propre nom et au nom des autres quirataires, demander l'inscription de leurs droits communs qui ne peuvent être subdivisés en proportion du tout.

#### Article 279

Les inscriptions au registre maritime fondées sur une décision relative à un héritage ou un legs se font sur la base d'un arrêt définitif du tribunal des successions compétent.

### 2. Hiérarchie

#### Article 280

Le moment déterminant pour fixer le rang d'une inscription est le moment auquel la demande d'inscription parvient à la capitainerie qui tient le registre maritime sur lequel l'inscription doit être faite.

Des inscriptions faites sur la base de demandes parvenues simultanément ont le même rang, sauf disposition légale contraire.

#### Article 281

Le rang d'un droit enregistré sur un navire peut être modifié par inscription d'une cession de rang. Cette modification exige l'assentiment du titulaire du droit qui cède son rang et du titulaire qui bénéficie de la cession du rang. Si le droit ainsi subordonné est un droit hypothécaire, le consentement du propriétaire du navire est également requis; si le droit ainsi subordonné est grevé par le droit d'un tiers, le consentement de ce tiers est également requis. Cette modification n'a pas d'effet sur la portée et le rang des autres droits inscrits.

#### Article 282

Le droit dont le rang est ainsi modifié acquiert sans aucune restriction le rang du droit subordonné, si ces droits ont été inscrits au registre maritime immédiatement l'un après l'autre ou si le titulaire de tous les droits inscrits dans l'intervalle ont reconnu leur priorité.

#### Article 283

Si la cession de rang concerne des droits qui n'ont pas été inscrits immédiatement l'un après l'autre, et que les titulaires des droits inscrits dans l'intervalle n'ont pas cédé leur priorité, leur droit bénéficiant de la cession n'acquiert le rang du droit subordonné que dans la mesure et pour le contenu de ce droit.

Si le droit subordonné est conditionnel ou limité dans le temps, dans le cadre d'une procédure de mise à exécution menée avant la survenance de la condition ou l'expiration du délai, le droit bénéficiaire de la cession ne peut être réglé que jusqu'à concurrence du montant qui correspondait à son rang antérieur.

Si, lors d'une enchère publique, l'acheteur doit reprendre un droit retombant à son rang antérieur sans que cela soit pris en compte dans le prix d'achat, dans la subdivision du prix d'achat, le droit bénéficiaire de la cession est pris en considération selon son rang originel.

#### Article 284

Le droit qui est subordonné conserve aussi à son rang antérieur la priorité par rapport au droit bénéficiaire de la cession, sauf convention contraire des créanciers hypothécaires qui échangent le rang de leurs hypothèques.

#### Article 285

Si, du fait de la cession du rang, plusieurs droits prennent le rang d'un autre droit et la cession est simultanément inscrite, le droit qui avait priorité avant la cession aura aussi priorité à son nouveau rang, sauf convention contraire des créanciers hypothécaires qui échangent le rang de leurs hypothèques.

#### Article 286

Les modifications ultérieures concernant l'existence ou l'étendue du droit qui a été subordonné du fait de la cession de rang n'ont pas d'effet sur le rang du droit qui acquiert la priorité, sauf convention contraire des créanciers hypothécaires qui échangent le rang de leurs hypothèques.

### 3. Demandes et propositions

#### Article 287

Une décision relative à l'inscription d'un navire sur un registre maritime est rendue sur la base d'une demande ou proposition de la partie autorisée, ou à la demande de l'autorité compétente, sauf disposition contraire dans la présente Loi.

Les demandes et propositions visées au paragraphe 1 du présent article sont présentées à la capitainerie qui tient le registre maritime sur lequel le navire est ou doit être immatriculé.

#### Article 288

Les demandes et propositions d'immatriculation d'un navire sur un registre maritime sont présentées à la capitainerie qui tient le registre en un nombre d'exemplaires suffisant, à savoir un pour la capitainerie et un pour toutes les parties auxquelles la décision relative à l'immatriculation du navire doit être communiquée.

Si la demande ou proposition n'a pas été présentée dans un nombre d'exemplaires suffisant, la capitainerie visée au paragraphe 1 du présent article enjoint au requérant de fournir le nombre d'exemplaires requis dans un délai donné. Si celui-ci ne s'exécute pas, la capitainerie ordonne que la demande soit reproduite aux frais du requérant.

#### Article 289

Si une demande fait l'objet d'un délai défini par les dispositions de la présente Loi relatives à la procédure d'inscription sur un registre maritime, elle n'est réputée avoir été présentée dans ce délai que si elle est parvenue à la capitainerie qui tient le registre maritime avant l'expiration du délai.

Les délais fixés dans les dispositions de la présente Loi pour les procédures d'inscription sur un registre maritime, sauf dans le cas des délais fixés pour la justification d'une inscription provisoire (articles 346 et 348) et pour la communication des documents originaux (article 310) ou des traductions (article 311), ne peuvent pas être prorogés.

Aucun rétablissement de l'état antérieur n'est autorisé du fait que le requérant n'a pas respecté les délais fixés par la présente Loi pour la procédure d'inscription au registre maritime.

#### Article 290

Une demande de première immatriculation d'un navire dont l'immatriculation est obligatoire (article 201), d'inscription de modifications au feuillet A de l'encart du livre principal du registre maritime, ou d'inscription de modifications au motif desquelles un navire est radié du registre maritime, est présentée par écrit.

Pour les autres inscriptions, une proposition est présentée par écrit.

#### Article 291

La demande ou proposition d'immatriculation d'un navire indique l'organe auquel elle doit être adressée, le nom et le domicile ou la raison sociale et le siège du requérant et des personnes auxquelles la décision d'immatriculation doit être communiquée, ainsi que le nom ou l'indicatif d'appel du navire à immatriculer.

La proposition ou demande indique avec précision les renseignements qui doivent être inscrits au registre.

Une proposition d'inscription constitue tacitement aussi une proposition d'inscription provisoire, à moins que l'auteur de la proposition d'inscription provisoire l'ait expressément exclu.

Une proposition peut demander que plusieurs inscriptions soient faites sur la base d'un seul et même document, qu'un seul et même droit soit inscrit sur plusieurs encarts ou que plusieurs droits soient inscrits sur un même encart.

#### Article 292

La demande d'immatriculation d'un navire contient toutes les indications qui doivent être inscrites dans le registre. Elle est accompagnées des justificatifs nécessaires.

#### Article 293

Une proposition présentée par le représentant légal d'une personne pour l'inscription de l'acquisition, du transfert, de la limitation ou de l'extinction des droits inscrits sur un navire doit être accompagnée de l'approbation de l'organe de tutelle compétent lorsque cette approbation est nécessaire.

#### Article 294

Les indications figurant au feuillet A de l'encart du livre principal du registre maritime, les inscriptions et les inscriptions provisoires ne sont autorisées que sur la base de documents établis dans la forme prescrite.

La raison sociale ou le nom des personnes qui participent à l'acte mentionné dans le document sur la base duquel une inscription doit être faite sont indiqués avec précision. Ce document porte en outre la mention du lieu où il a été établi et de la date à laquelle il a été établi.

Les documents relatifs à l'acquisition, au transfert, à la limitation et à l'extinction des droits visés au paragraphe 228 de la présente Loi indiquent également les motifs juridiques valables.

Les documents sur la base desquels une inscription est faite dans un registre maritime ne doivent comporter aucun défaut visible mettant en doute leur authenticité; s'ils comportent plusieurs feuillets, ceux-ci doivent être reliés ensemble de telle façon qu'aucun feuillet supplémentaire ne puisse être inséré.

#### Article 295

Les documents sur la base desquels des inscriptions sont faites au feuillet B et au feuillet C de l'encart du livre principal d'un registre maritime doivent être des originaux, alors que les autres documents peuvent être des copies certifiées conformes.

L'auteur d'une demande ou proposition d'inscription joint une copie non certifiée ou une photocopie de chacun des documents visés au paragraphe 1 du présent article, pour archivage. Le préposé à l'enregistrement confirme que cette copie ou photocopie est conforme à l'original.

Si l'original d'un document est archivé parmi les documents officiels ou est conservé par la capitainerie qui tient le registre maritime, ou s'il a été joint à une proposition ou demande déjà présentée, il suffit d'en présenter une copie ou photocopie en deux exemplaires, en indiquant où l'original est conservé.

Si l'original d'un document ne peut pas être présenté immédiatement car il est conservé par un autre organe ou un tribunal, cela doit être indiqué dans la proposition ou demande, qui doit être accompagnée d'une copie ou photocopie et d'une attestation de conformité à l'original délivrée par un organe administratif ou un tribunal, ainsi que d'une copie ou d'une photocopie non certifiée.

#### Article 296

Les documents établis en langue étrangère doivent être accompagnés d'une traduction certifiée en langue croate.

### 4. Enregistrement

#### a) Dispositions communes

#### Article 297

Les dispositions du Code de procédure civile s'appliquent aux modalités administratives de l'inscription au registre maritime faite par la capitainerie qui tient le registre, sauf disposition contraire dans la présente Loi.

#### Article 298

Les parties au processus d'inscription sur un registre maritime sont les personnes qui demandent l'inscription et toutes les autres personnes dont les droits sont inscrits au registre maritime.

#### Article 299

Toute convention des parties relative à la compétence d'un tribunal est nulle et de nul effet.

#### Article 300

Dans la procédure d'inscription sur un registre maritime, la capitainerie qui tient le registre statue sous la forme d'une décision.

#### Article 301

Les parties et autres participants à la procédure d'inscription sur un registre maritime peuvent être entendus oralement ou faire une communication écrite. Lorsque plusieurs personnes doivent être entendues, elles peuvent demander à l'être individuellement.

#### Article 302

Les déclarations orales faites durant la procédure d'inscription sur un registre maritime font l'objet d'un procès verbal.

Si des déclarations ou communications d'importance secondaire sont faites, on peut se contenter de les mentionner dans le dossier au lieu de les consigner dans le procès verbal.

#### Article 303

Chacune des parties à une procédure d'inscription sur un registre maritime assume ses propres frais.

#### Article 304

Pour rendre une décision sur une demande ou proposition, l'élément déterminant dont doit tenir compte la capitainerie qui tient le registre est le moment auquel elle l'a reçue.

#### Article 305

La capitainerie qui tient le registre maritime enregistre la demande ou la proposition d'inscription au registre maritime dans le journal du registre, en indiquant la date, l'heure et la minute à laquelle elle lui est parvenue. Elle inscrit sur l'encart du registre maritime sur lequel le navire est immatriculé, si cet encart a déjà été ouvert, que la demande ou proposition d'inscription a été présentée, indiquant au crayon le numéro sous lequel elle a été enregistrée dans le fichier.

Si aucun encart n'a encore été ouvert, dès qu'une demande ou proposition de première inscription sur le registre maritime lui parvient, la capitainerie ouvre un encart sur lequel elle inscrit au crayon le numéro sous lequel la demande ou proposition a été enregistrée dans le journal du registre, le nom ou la marque du navire et les numéros de toutes les demandes ou propositions ultérieures qui lui parviennent avant que l'inscription au registre maritime ait été effectuée ou avant que la décision de refuser l'inscription soit devenue définitive.

La capitainerie n'ouvre pas de feuillet pour la première inscription d'un navire sur le registre maritime si la proposition ou demande est complètement inintelligible ou trop vague.

#### Article 306

Lorsqu'une proposition demandant une inscription, une inscription provisoire ou une notification relative à un navire déjà immatriculé lui parvient, la capitainerie qui tient le registre décide, en fonction de l'état des inscriptions au registre maritime sur lequel ce navire est immatriculé, s'il y a des obstacles l'empêchant d'effectuer l'inscription requise.

#### Article 307

La proposition de transfert de l'immatriculation d'un navire sur un registre maritime tenu par une autre capitainerie est présentée à la capitainerie qui tient le registre sur lequel le navire est immatriculé.

Cette proposition doit être accompagnée de documents établissant que les conditions préalables du transfert d'immatriculation visé au paragraphe 1 du présent article sont réunies.

Lorsque la capitainerie sur le registre maritime duquel le navire est immatriculé reçoit une demande ou proposition de transfert de l'immatriculation, elle la mentionne dans le registre sur lequel le navire est immatriculé. Après avoir rendu une décision sur l'inscription du navire, et de toutes les données figurant au registre maritime, sur le nouveau registre maritime, elle communique cette décision à la capitainerie qui tient le registre maritime sur lequel l'immatriculation est transférée. La capitainerie qui tient le registre maritime dont le navire est radié inscrit la radiation au registre et envoie à la capitainerie qui tient le registre sur lequel le navire doit être transféré le dossier des documents relatifs au navire.

En cas de proposition de transfert d'immatriculation d'un navire d'un registre sur un autre registre tenu par la même capitainerie, celle-ci procède conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article.

#### Article 308

En se fondant sur la proposition ou la demande et ses annexes, la capitainerie qui tient le registre maritime autorise l'inscription:

1) si aucune donnée figurant dans le registre maritime ne permet de constater qu'il y a, en ce qui concerne le navire ou les droits y relatifs, un obstacle à l'inscription demandée, ou, dans le cas d'une demande ou proposition de première immatriculation, si les prescriptions visées aux articles 201 et 202 de la présente Loi sont satisfaites;

2) s'il n'y a aucune raison valable de douter que l'auteur de la proposition ou demande soit habilité à la présenter et que les parties aux droits desquelles l'immatriculation se rapporte aient la capacité de disposer de ces droits;

3) si la requête est dûment motivée par les documents présentés;

4) si les documents sont présentés dans la forme requise pour une inscription, une inscription provisoire ou une notification.

Lorsque l'inscription sur un registre maritime est autorisée par une capitainerie autre que celle visée à l'article 268 de la présente Loi, cette dernière se borne à décider si l'inscription est admissible du point de vue de l'état du registre, la décision relative aux autres conditions d'inscription appartenant à la capitainerie qui autorise l'inscription.

#### Article 309

Sauf dans les cas visés aux articles 330, 350 et 374 de la présente Loi, la capitainerie qui tient un registre maritime se prononce au vu du dossier lui-même, sans entendre les parties et, en règle générale, sans rendre de décision préalable (articles 310, 311, 393 et 394). Dans sa décision, elle indique expressément si la demande ou proposition a été acceptée ou rejetée.

Si la proposition n'est acceptée qu'en partie, l'inscription n'est ordonnée que pour la partie approuvée et est refusée pour la partie non approuvée.

Si la proposition est entièrement ou partiellement rejetée, la décision doit être motivée.

#### Article 310

La capitainerie rend une décision relative à une inscription sur le registre maritime en se fondant sur les documents originaux.

S'il ressort de la demande ou proposition et des copies de documents joints que la requête aurait pu être satisfaite au cas où le requérant aurait fourni un document

original, la capitainerie, pour préserver le rang du droit concerné, ordonne que la demande ou proposition soit mentionnée dans le registre avec l'observation "jusqu'à présentation de l'original".

En même temps, la capitainerie qui tient le registre maritime fixe au requérant un délai raisonnable pour produire le document original, à moins que l'organe auprès duquel ce document est déposé soit tenu de le communiquer. Si cet organe ou tribunal envoie ultérieurement le document original, ou si le document est produit dans le délai fixé, la capitainerie prend sa décision au vu des éléments du dossier.

Si le document original n'est pas produit dans le délai fixé, éventuellement prolongé, la proposition est refusée et la capitainerie ordonne d'office que la mention soit raturée.

Par dérogation au paragraphe 1 de la présente Loi, la capitainerie qui tient le registre maritime peut, si le requérant présente des raisons valables, autoriser une inscription au registre maritime sur la base d'un certificat de radiation délivré par un registre maritime étranger et transmis par télécopie, à condition que là aussi un délai soit fixé pour la production du document original.

S'il ressort de la proposition et des documents joints que la requête aurait été rejetée même au cas où le requérant aurait communiqué les documents originaux, la capitainerie rejette la proposition.

Les dispositions du présent article s'appliquent aux demandes de première immatriculation d'un navire ou d'un navire en construction.

#### Article 311

Si une demande ou proposition n'est pas accompagnée de la traduction d'un document rédigé dans une langue étrangère et si les éléments dont on dispose n'impliquent pas qu'elle doive être rejetée, pour préserver le rang du droit concerné, la capitainerie qui tient le registre maritime ordonne que la demande ou proposition soit mentionnée dans le registre avec l'observation "jusqu'à présentation de la traduction". La capitainerie qui tient le registre fixe en même temps au requérant un délai raisonnable pour produire la traduction. Si la traduction est produite dans le délai fixé, éventuellement prolongée, la capitainerie prend sa décision sur la base des éléments figurant dans le dossier; dans le cas contraire elle rejette la demande ou proposition et ordonne d'office que la mention soit raturée.

#### Article 312

La capitainerie qui tient le registre maritime ne peut pas autoriser l'inscription d'éléments autres que ceux demandés, même si en vertu des documents présentés l'intéressé serait autorisé à demander l'inscription d'éléments supplémentaires ou différents.

Si seule une inscription provisoire est proposée, aucune inscription définitive ne peut être ordonnée, même si les conditions préalables sont réunies.

#### Article 313

S'il ressort des documents qu'une personne qui a acquis un droit lui permettant de revendiquer une inscription a été autorisée à obtenir cette inscription, mais qu'en même temps des restrictions lui ont été imposées en ce qui concerne l'aliénation du droit acquis, ou que lui ont été imposées des obligations en vertu desquelles une inscription doit être faite simultanément en faveur de certains bénéficiaires, l'inscription demandée n'est pas autorisée à moins que soit simultanément proposée l'inscription ou, selon la nature des documents requis, au moins l'inscription provisoire de ces restrictions ou obligations. S'il existe des droits et obligations réciproques, chacune des parties intéressées peut proposer qu'ils soient inscrits simultanément.

#### Article 314

Une décision autorisant une inscription sur le registre maritime doit indiquer:

1) l'encart sur lequel l'inscription doit être faite et le nom du navire auquel elle se rapporte;

2) la raison sociale et le siège ou le nom et le domicile de la personne en faveur de laquelle l'inscription sera faite, le navire ou le droit sur le navire auquel l'inscription se rapporte, les documents sur la base desquels l'inscription est autorisée, la nature de l'inscription qui sera faite et la substance du droit inscrit, le tout dans les termes qui devront être employés pour l'inscription.

Si la substance du droit inscrit ne peut pas être exprimée de façon succincte, on peut renvoyer aux passages définis avec précision des textes sur la base desquels l'inscription est ordonnée, avec le même effet que si ces passages étaient reproduits sur le livre principal. Une décision ordonnant l'immatriculation d'un navire sur un registre maritime doit aussi contenir tous les éléments qui doivent être reportés sur le feuillet A, dans les termes employés dans la décision précédente de la capitainerie qui tient le registre maritime.

#### Article 315

Lorsqu'une décision relative à une inscription sur un registre maritime a été rendue par une capitainerie autre que celle compétente en vertu de l'article 268 de la présente Loi, la capitainerie transmet sa décision à la capitainerie qui tient le registre maritime sur lequel le navire est immatriculé aux fins de l'application des dispositions des articles 305 et 306 de la présente Loi.

Cette dernière procède conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 306 et du paragraphe 2 de l'article 308 de la présente Loi et rend soit une décision ordonnant l'exécution de l'inscription, soit une décision la rejetant, et communique cette décision à la capitainerie qui a rendu la décision d'autoriser l'inscription, ainsi qu'à la capitainerie qui tient le registre sur lequel le navire est immatriculé, avec tous les documents pertinents, pour exécution de l'inscription et communication de la décision aux personnes mentionnées dans celle-ci.

#### Article 316

Si la capitainerie visée à l'article 268 de la présente Loi rejette la proposition d'inscription ou d'inscription préalable, ou de première immatriculation d'un navire sur un registre maritime, ou rejette la proposition d'inscription d'un rang, ou encore refuse l'exécution d'une inscription autorisée (article 315), elle ordonne l'inscription de ce rejet, y compris s'il s'agit du rejet d'une demande d'autorisation de vente aux fins du règlement d'une créance pour laquelle aucun droit de gage n'était inscrit.

Cette mention n'est pas faite:

1) si la proposition et ses annexes ne permettent pas de déterminer quel est le navire ou le droit dont l'inscription est requise, ou si ce navire ou ce droit n'est pas immatriculé sur le registre maritime indiqué, ou si aucun encart n'a été ouvert à l'occasion de la demande ou proposition de première immatriculation;

2) si la propriété ou tout autre droit sur le navire n'a pas été inscrit en faveur de la personne à l'égard de laquelle, selon la teneur du document, l'inscription ou l'inscription provisoire peut être effectuée.

La décision doit indiquer si une inscription provisoire a été décidée.

#### Article 317

Si l'une quelconque des propositions visées à l'article 316 de la présente Loi est rejetée par une capitainerie autre que celle mentionnée à l'article 268 de la présente Loi, la première demande d'office à la seconde d'inscrire la mention du rejet.

#### Article 318

Lorsque la capitainerie visée à l'article 268 de la présente Loi s'est assurée que la décision de refuser les inscriptions visées aux articles 316 et 317 de la

présente Loi est devenue définitive car aucun recours n'a été déposé, elle rend d'office une décision ordonnant la rature de la mention du rejet et en avise les parties.

#### Article 319

La capitainerie qui tient le registre maritime communique la décision relative à l'inscription, ainsi que tous les documents joints à la demande ou proposition d'inscription, aux personnes mentionnées dans la décision aux fins de l'exécution de l'inscription et de l'application des dispositions des articles 329 et 332 de la présente Loi.

#### Article 320

La décision relative à l'inscription est exécutée par la capitainerie qui tient le registre sur lequel le navire est immatriculé; en cas de première immatriculation, par la capitainerie qui tient le registre sur lequel le navire doit être immatriculé.

#### Article 321

Chaque inscription, à l'exception des inscriptions du feuillet A concernant les données techniques, doit indiquer:

- 1) la date de réception de la proposition et le numéro inscrit sur le journal du registre maritime;
- 2) le titre du document sur lequel l'inscription se fonde, le lieu où ce document a été établi et la date à laquelle il a été établi;
- 3) le nom de la capitainerie et le numéro et la date de la décision par laquelle elle a autorisé l'inscription;
- 4) la nature de l'inscription (article 271) et la substance des droits ou faits qui doivent être inscrits;
- 5) la raison sociale et le siège ou le nom et le domicile de la personne en faveur de laquelle l'inscription est faite.

Si la capitainerie reçoit simultanément plusieurs propositions relatives à un même navire, elle mentionne à côté de chaque inscription faite en réponse à ces propositions le numéro des autres propositions et indique qu'elles lui sont parvenues simultanément.

#### Article 322

Lorsque la capitainerie qui tient le registre maritime rend une décision ordonnant l'immatriculation d'un navire, le navire doit être inscrit simultanément sur les feuillets A et B du registre. Après l'immatriculation, la capitainerie procède conformément aux dispositions des articles 329 et 332 de la présente Loi.

Lorsque la capitainerie visée au paragraphe 1 du présent article rend une décision refusant l'immatriculation d'un navire et ordonne que ce refus soit mentionné, elle inscrit cette mention sur le feuillet A de l'encart ouvert en vertu du paragraphe 2 de l'article 305 de la présente Loi.

#### Article 323

Une décision rejetant une demande ou proposition d'immatriculation d'un navire est mentionnée sur le feuillet A de l'encart ouvert à l'occasion de la présentation de cette demande ou proposition.

La mention visée au paragraphe 1 du présent article n'est pas inscrite si aucun encart n'a été ouvert à l'occasion de la présentation de la demande ou proposition (article 305, par. 3).

#### Article 324

Chaque décision indique les personnes auxquelles la décision doit être communiquée et auxquelles la capitainerie doit remettre les différents documents (article 332, par. 2).

#### Article 325

Les décisions relatives aux propositions et demandes d'inscription sur le registre maritime sont communiquées au requérant et à la personne au détriment de laquelle un droit sur le navire est acquis, ou dont les droits sont transférés, restreints ou supprimés, ainsi qu'à la personne au détriment de laquelle une mention a été inscrite dans le registre maritime.

Une décision autorisant la rature totale ou partielle d'une inscription est également communiquée à toutes les personnes en faveur desquelles existent d'autres inscriptions ou inscriptions provisoires concernant le droit inscrit.

Une décision relative à une inscription ou à une inscription provisoire en vertu de laquelle un droit hypothécaire ou la cession d'un droit est inscrit en faveur d'une tierce personne est également communiquée au propriétaire du navire.

Une décision autorisant une inscription faite sur proposition d'un fondé de pouvoir au détriment de la partie qui a donné le pouvoir est signifiée à cette partie, si le pouvoir n'est pas conforme au paragraphe 2 de l'article 335 de la présente Loi.

#### Article 326

La signification visée à l'article 325 de la présente Loi se fait conformément aux dispositions pertinentes du Code de procédure civile.

Si les originaux des documents joints (article 332) doivent être restitués à l'intéressé, ils sont renvoyés à la partie qui les a joints à la requête, sauf si celle-ci a donné une indication contraire.

#### Article 327

La validité d'une inscription ne peut pas être contestée du fait qu'elle n'a pas été communiquée dans les règles ou qu'elle n'a pas du tout été communiquée.

La personne qui, sur la base d'une inscription, revendique un droit pour elle-même, ou toute exemption d'une obligation, n'est pas tenue de prouver que l'inscription a été signifiée.

#### Article 328

La capitainerie qui a radié un navire délivre à l'intéressé, sur sa demande, une attestation de radiation. Celle-ci doit indiquer les motifs de la radiation et la décision sur la base de laquelle la radiation a été exécutée.

#### Article 329

La capitainerie qui tient le registre maritime joint à l'original du document sur la base duquel une inscription a été faite une attestation de l'inscription.

Cette attestation doit indiquer la décision en vertu de laquelle l'inscription a été ordonnée et l'encart sur lequel elle a été faite.

Si une inscription a été faite sur la base de plusieurs documents liés entre eux, l'attestation est jointe au document dont découle directement l'inscription (articles 277 et 278).

#### Article 330

Aucune inscription figurant au registre ne peut être effacée, complétée ou modifiée de quelque manière que ce soit.

Toutes les inscriptions au registre maritime sont faites à l'encre.

Si une erreur a été commise et est remarquée avant l'inscription, elle est corrigée sans ordre de la capitainerie compétente. Une erreur commise lors de l'inscription doit être barrée de façon à rester lisible.

Une erreur constatée après l'immatriculation ne peut être corrigée que sur ordre de l'organe compétent visé à l'article 268 de la présente Loi, qui, au cas où l'erreur pourrait avoir des conséquences juridiques, doit entendre les parties. Cette procédure doit être mentionnée sur le feuillet sur lequel l'inscription erronée a été faite. Cette mention a pour effet que les inscriptions ultérieures ne peuvent pas empêcher de corriger l'erreur. Lorsque la décision relative à la correction de l'erreur devient définitive, la mention est raturée d'office.

Les corrections d'inscriptions erronées sont datées, signées par le préposé au registre et validées par le sceau de la capitainerie qui tient le registre.

#### Article 331

L'avis de radiation d'un navire et la mention du refus d'une demande de radiation sont inscrits sur le feuillet A du registre maritime.

Lorsque la décision de radiation devient définitive, la capitainerie qui tient le registre maritime trace à l'encre rouge deux lignes en croix à travers chaque page de l'encart du livre principal, ainsi qu'une ligne horizontale sur chaque page, sous toutes les inscriptions, sans barrer aucune inscription.

Elle procède de même lorsque la décision de refuser une proposition ou demande de première immatriculation d'un navire (article 316, par. 1) devient définitive.

#### Article 332

Après avoir effectué l'inscription, la capitainerie qui tient le registre maritime restitue à l'intéressé les originaux des documents ou les copies certifiées des documents si la demande comprenait des copies non certifiées de ces documents. Dans le cas contraire, elle conserve au dossier les originaux et les copies certifiées et avise l'intéressé qu'il peut obtenir leur restitution dans un délai donné à condition de communiquer des copies certifiées. Elle peut aussi faire elle-même ces copies aux frais de l'intéressé.

Si la capitainerie visée au paragraphe 1 du présent article exécute une inscription sur la base d'une décision judiciaire, elle communique les documents aux personnes spécifiées dans cette décision (article 324).

En ce qui concerne les copies requises pour les archives, le paragraphe 1 du présent article s'applique.

### (b) Dispositions particulières

#### Première immatriculation

#### Article 333

La capitainerie qui tient le registre des navires en construction sur lequel un navire en construction doit être immatriculé autorise la première immatriculation au registre des navires en construction si la demande ou proposition est accompagnée des documents suivants:

- 1) un document établissant le droit de propriété sur le navire en construction;
- 2) une attestation du chantier naval contenant les données techniques qui doivent être inscrites sur le feuillet A de l'encart du registre des navires en construction, le lieu et la date de démarrage de la construction;
- 3) une déclaration du propriétaire du navire en construction indiquant le nom du navire ou, si celui-ci n'a pas encore été baptisé, une déclaration du chantier naval indiquant la marque d'identification qui sera apposée sur le navire en construction.

#### Article 334

La capitainerie qui tient le registre des navires autorise la première immatriculation d'un navire si la demande est accompagnée des documents suivants:

- 1) un document établissant le droit de propriété sur le navire;
- 2) un extrait du registre du tribunal ou un autre document établissant que le propriétaire est un citoyen croate ou une personne morale croate, ou que les conditions d'immatriculation du navire sont remplies;
- 3) une décision relative à la détermination du nom ou de la marque d'identification du navire et au port d'attache;
- 4) un certificat de jauge;
- 5) un certificat des spécifications techniques du navire aux fins de son immatriculation, qui est délivré par le Registre croate de la navigation;
- 6) un document déterminant l'indicatif d'appel du navire conformément au Code international de signaux, si le navire doit avoir un tel indicatif;
- 7) des documents établissant les autres données qui doivent être inscrites sur le feuillet A de l'encart dans le livre principal du registre maritime;
- 8) un certificat de l'organe qui tient le registre maritime étranger attestant que le navire a été radié de ce registre, si le navire est transféré d'un registre étranger à un registre maritime croate.

Si le propriétaire du navire est une personne morale ou physique étrangère, il doit joindre à sa demande les documents établissant que le navire a le droit d'être inscrit sur un registre maritime croate et indiquant les données qui doivent figurer dans les documents visés au paragraphe 1 du présent article.

#### Inscriptions

#### Article 335

Sauf disposition contraire de la présente Loi ou d'autres lois, une inscription (article 271, point 3)) ne peut être autorisée que sur la base de documents publics ou de documents privés sur lesquels les signatures des personnes dont les droits doivent être restreints, subordonnés ou cédés ont été certifiées par un organe compétent.

Une inscription fondée sur un document privé établie par un fondé de pouvoir au détriment du mandant ne peut être autorisée que si le pouvoir vise une transaction ou une catégorie de transactions précise, et s'il ne s'est pas écoulé plus d'un an entre la date de délivrance du pouvoir et la date à laquelle la demande d'inscription a été présentée.

La certification des signatures apposées sur un document privé n'est pas nécessaire si le document a été approuvé par l'organe responsable de la protection des droits et intérêts de la personne dont les droits doivent être restreints, subordonnés, supprimés ou cédés.

#### Article 336

Un document privé sur la base duquel une inscription peut être autorisée doit contenir, outre les indications visées à l'article 294 de la présente Loi, les indications suivantes:

- 1) la marque d'identification exacte du navire ou le droit sur la base duquel l'inscription est faite;
- 2) une déclaration expresse de la personne dont les droits sont restreints, subordonnés, supprimés ou cédés autorisant l'inscription.

Le point 2) du paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas aux documents relatifs à l'acquisition du droit de propriété sur un navire étranger ou national pour la demande de première immatriculation sur un registre maritime croate.

#### Article 337

Les documents publics sur la base desquels une inscription peut être autorisée sont les suivants:

- 1) documents relatifs à des actes juridiques établis par un tribunal, dans les limites de sa compétence, s'ils contiennent les indications prescrites à l'article 294 de la présente Loi;
- 2) documents délivrés dans la forme voulue par un tribunal ou un organe administratif, dans le cadre de ses compétences, considérés en droit comme opposables par les tribunaux, ou sur la base desquels une inscription peut être faite dans un registre public en vertu de dispositions légales distinctes.

Une inscription peut être faite sur la base d'une décision rendue par un tribunal étranger si cette décision est reconnue dans une procédure spéciale à cet effet.

#### Inscriptions provisoires

#### Article 338

Si un document présenté satisfait aux conditions générales d'inscription, mais ne satisfait pas à toutes les conditions spéciales prescrites aux articles 335 à 337 de la présente Loi, la capitainerie qui tient un registre maritime peut autoriser une inscription provisoire (article 271, point 4)).

#### Article 339

L'inscription provisoire d'une hypothèque sur un navire n'est autorisée que si la crédibilité des créances et des motifs juridiques de l'hypothèque est établie.

#### Article 340

Si un navire qui était immatriculé à l'étranger doit être immatriculé en Croatie, et s'il ressort des documents relatifs à la radiation du navire du registre étranger que le navire est hypothéqué (article 249), l'hypothèque est inscrite à titre provisoire, d'office, avec le rang qu'elle avait au moment déterminant sur le registre maritime étranger, si au moment de l'immatriculation les conditions d'inscription de l'hypothèque prescrites par la présente Loi ne sont pas satisfaites.

#### Article 341

L'inscription provisoire d'un affrètement coque nue et d'un affrètement à temps du navire entier n'est autorisée que si l'existence du droit et le consentement à l'inscription sont établis de façon crédible.

#### Article 342

Une inscription provisoire peut aussi être autorisée sur la base des documents suivants:

- 1) décision de justice non définitive approuvant ou rejetant une demande d'établissement, d'acquisition, de restriction ou d'extinction du droit enregistré;
- 2) décision de justice autorisant une inscription provisoire à des fins conservatoires conformément aux règles de procédure de mise à exécution;
- 3) demande émanant d'un tribunal, d'un organe administratif ou d'une organisation exerçant une autorité publique qui lui a été confiée par la loi, si ces institutions sont habilitées à ordonner d'office que certaines créances soient garanties par une hypothèque maritime.

#### Article 343

Si le montant d'une dette garantie par une hypothèque sur un navire dont, conformément au droit de la propriété, on a des raisons valables de penser qu'elle ne

pourra pas être remboursée au créancier, est déposé auprès du tribunal, une inscription provisoire est autorisée sur la base de la confirmation par le tribunal de la constitution du dépôt, notamment:

1) si le montant de la dette a été déposé auprès du tribunal par le débiteur ou par une personne responsable de la dette, la rature provisoire de l'hypothèque est autorisée;

2) si le montant de la dette a été déposé auprès du tribunal par un tiers auquel, en vertu du droit de la propriété, le créancier doit céder ses créances, l'inscription provisoire de la cession de la créance garantie par une hypothèque est autorisée.

#### Article 344

Les droits enregistrés sont acquis, cédés, restreints ou supprimés par une inscription provisoire à condition que celle-ci soit ultérieurement justifiée, et dans la mesure dans laquelle elle est justifiée.

#### Article 345

Une inscription provisoire peut être justifiée sur la base des éléments suivants:

1) un document sur la base duquel une inscription pourrait être autorisée à condition qu'il ait été établi par la personne au détriment de laquelle l'inscription était enregistrée;

2) une confirmation que la décision du tribunal visée au point 1) de l'article 342 de la présente Loi est devenue définitive et exécutoire;

3) une décision définitive de l'autorité compétente quant à l'existence de la créance visée au point 3) de l'article 342 de la présente Loi, pour la garantie de laquelle l'inscription provisoire a été faite;

4) une décision judiciaire définitive et exécutoire à l'issue d'une instance visant la personne au détriment de laquelle l'inscription provisoire a été faite.

#### Article 346

Si une inscription provisoire doit être justifiée par la présentation d'un document donnant droit à l'inscription (article 345, point 1)), ce document doit être produit dans les 15 jours de la date de signification de la décision relative à l'inscription provisoire.

Si une inscription provisoire doit être justifiée par une décision de justice définitive et exécutoire (article 345, point 4)), l'instance doit être introduite dans les 15 jours qui suivent la date de signification de la décision relative à l'inscription provisoire.

Le délai dans lequel l'inscription provisoire doit être justifiée est indiqué dans la décision y relative.

La capitainerie qui tient le registre maritime peut, à la demande de la partie intéressée, prolonger le délai de justification de l'inscription provisoire s'il y a des motifs valables. La demande doit être présentée à la capitainerie qui tient le registre maritime.

#### Article 347

Si l'inscription provisoire est justifiée par la production des documents visés aux points 1) à 3) de l'article 345 de la présente Loi, la proposition de justification doit être présentée à la capitainerie qui tient le registre maritime.

Si l'inscription provisoire doit être justifiée par une décision de justice (article 345, point 4)), la partie qui demande l'inscription provisoire est tenue d'introduire une instance auprès du tribunal compétent et d'en aviser la capitainerie qui tient le registre maritime.

#### Article 348

Le délai dans lequel l'instance doit être introduite en vue de la justification de l'inscription provisoire est indiqué dans la décision y relative. Ce délai peut être prolongé à la demande de l'intéressé s'il y a des motifs valables.

#### Article 349

Si, au moment de la présentation d'une demande d'inscription provisoire, une instance concernant l'existence du droit concerné est déjà engagée, il n'est pas nécessaire d'en introduire une autre pour justifier l'inscription provisoire à condition que, conformément aux dispositions du Code de procédure civile, il soit encore possible de présenter dans le cadre de l'instance en cours une demande de justification de l'inscription provisoire.

#### Article 350

Si l'inscription provisoire n'est pas justifiée, la personne au détriment de laquelle elle a été faite peut proposer qu'elle soit raturée.

S'il ne ressort pas du dossier qu'une instance visant à justifier l'inscription provisoire a été engagée dans les délais, ou que le délai de justification n'a pas encore expiré à la date à laquelle la proposition de rature a été présentée, la capitainerie qui tient le registre maritime fixe rapidement une audience à laquelle l'auteur de la demande d'inscription provisoire doit établir que le délai de justification n'a pas encore expiré, ou que l'instance a été introduite à temps.

Si la capitainerie qui tient un registre maritime a établi que le délai a expiré ou que l'instance n'a pas été introduite à temps, il autorise que l'inscription provisoire soit raturée.

L'instance en vue de la justification d'une inscription provisoire est réputée avoir été introduite dans les délais, même lorsque le délai a expiré, si elle est introduite avant la présentation de la demande de rature de l'inscription provisoire, ou au plus tard à la même date.

#### Article 351

Si la demande de justification de l'inscription provisoire présentée par le plaignant est approuvée dans l'instance introduite à cet effet (articles 346 et 349), la justification est, à la demande de toute partie, consignée dans le registre maritime, conformément à la teneur de l'arrêt définitif.

Si, dans l'instance visée au paragraphe 1 du présent article, la demande de justification de l'inscription provisoire est définitivement rejetée, l'inscription provisoire est raturée sur proposition de n'importe laquelle des parties.

#### Article 352

Si l'inscription provisoire a été raturée au motif que l'instance visant à la justifier n'a pas été introduite dans les délais, une nouvelle inscription provisoire peut être proposée, mais elle n'aura d'effet légal qu'à compter de la date de présentation de cette nouvelle proposition.

Le propriétaire du navire, ou le bénéficiaire d'un droit inscrit, peut saisir les tribunaux pour faire établir la non-existence du droit garanti par l'inscription provisoire. Un arrêt favorable à cette demande est, à la requête de la partie, inscrit sur le registre maritime, ce qui permet de faire une nouvelle inscription provisoire.

#### Article 353

Si l'inscription provisoire est raturée pour des raisons autres que celles mentionnées à l'article 352 de la présente Loi, la capitainerie qui tient le registre maritime rejette d'office toute nouvelle proposition d'inscription provisoire du même droit fondée sur le même document. Si elle ne la rejette pas et que la nouvelle inscription provisoire est faite, cette dernière est raturée dès que la partie opposée signale que l'inscription provisoire a déjà été raturée.

#### Article 354

Si une inscription provisoire du droit de propriété sur un navire a été faite, d'autres inscriptions peuvent être autorisées non seulement au détriment du propriétaire enregistré mais aussi au détriment du propriétaire mentionné dans l'inscription provisoire. Toutefois, ces inscriptions n'ont d'effet légal que si l'inscription provisoire est justifiée.

Si l'inscription provisoire est justifiée, en même temps que la justification est consignée dans le registre, toutes les inscriptions faites au détriment du propriétaire enregistré du navire après la date de présentation de la proposition sur la base de laquelle l'inscription provisoire du droit de propriété a été faite sont raturées d'office.

Si l'inscription provisoire du droit de propriétaire est raturée, toutes les inscriptions associées à cette inscription provisoire sont également raturées d'office.

Les dispositions du présent article s'appliquent également lorsqu'une inscription provisoire de cession de la créance à une autre personne a été faite au détriment du créancier hypothécaire.

#### Article 355

Si une inscription provisoire raturant un droit a été faite, de nouvelles inscriptions relatives à ce droit (par exemple d'inscription d'un droit sous-hypothécaire ou d'un droit de cession) doivent être autorisées, mais n'ont d'effet légal que si l'inscription provisoire de la rature est justifiée.

Si l'inscription provisoire de la rature est justifiée, toutes les inscriptions ayant été entre-temps autorisées en ce qui concerne le droit raturé sont d'office raturées en même temps que la justification est consignée.

#### Article 356

Si une créance garantie par une hypothèque sur un navire fait encore l'objet de droits sous-hypothécaires au moment où sa rature est demandée, cette rature n'est autorisée qu'avec l'indication que la rature n'aura d'effet légal en ce qui concerne le droit sous-hypothécaire que lorsque ce dernier aura été biffé.

A partir du moment où l'inscription d'une créance garantie par une hypothèque sur le navire a été raturée, aucune autre inscription relative à l'hypothèque ne peut être autorisée et, si la rature de l'hypothèque n'a été faite qu'à titre provisoire, des inscriptions supplémentaires peuvent être autorisées, mais elles n'ont que l'effet légal indiqué à l'article 344 de la présente Loi.

#### Notifications

#### Article 357

La notification de l'existence de relations personnelles, particulièrement en ce qui concerne la restriction du droit d'aliéner un bien, a pour effet légal qu'aucun bénéficiaire d'un droit inscrit au registre maritime ne peut prétendre que ces relations lui étaient inconnues (minorité, prolongation des droits parentaux ou de la tutelle, ouverture de faillite, etc.).

La capitainerie qui tient un registre maritime inscrit ces notifications et les rature sur la base des documents établissant l'existence des relations, sur proposition des parties, de leurs représentants légaux ou des autorités compétentes.

#### Article 358

La notification de faits autres que ceux visés à l'article 357 de la présente Loi ne peut être autorisée que lorsqu'elle est admise par la loi et a l'effet déterminé par la loi (rang, hypothèque commune sur un navire, renonciation à une créance garantie par une hypothèque sur un navire, procédure de réalisation d'un privilège maritime, différend, etc.).

#### Article 359

Le propriétaire d'un navire peut demander l'inscription d'une notification du rang en vue de l'aliénation du navire ou de la constitution d'une hypothèque sur celui-ci. Cette notification a pour effet légal que le rang des droits acquis par une telle aliénation ou constitution d'hypothèque est déterminé par la date de présentation de la demande d'inscription de la notification, si l'inscription des droits ci-dessus est demandée pendant que la notification est toujours en vigueur (article 361).

Un créancier hypothécaire peut, avec l'effet légal indiqué au paragraphe 1 du présent article, demander l'inscription d'une notification de rang en vue de la cession ou de la rature de sa créance.

Les notifications visées par le présent article ne peuvent être autorisées que si, conformément à l'état des inscriptions au registre maritime, l'inscription ou la rature d'un droit devant être enregistré était autorisée, et si la signature de l'auteur de la proposition a été certifiée.

#### Article 360

La décision approuvant la proposition d'inscription de la notification visée à l'article 359 de la présente Loi est établie en un seul exemplaire. Après avoir inscrit la notification au registre maritime, la capitainerie qui tient le registre confirme sur cet exemplaire que la notification a été inscrite.

#### Article 361

Si la notification d'un rang est autorisée en vue de la constitution d'une hypothèque sur le navire, elle cesse d'être valable à l'échéance d'un an et, dans les autres cas visés à l'article 359 de la présente Loi, à l'échéance de 60 jours à compter de la date à laquelle elle a été autorisée.

La date à laquelle la notification cesse d'être valable est indiquée dans la décision autorisant la notification.

#### Article 362

La demande d'inscription d'un droit ou d'une rature avec le rang résultant d'une notification (article 359) doit être présentée dans les délais prescrits à l'article 346 de la présente Loi et accompagnée d'une copie de la décision autorisant la notification.

Le document sur la base duquel le droit dont le rang a été notifié, raturé ou inscrit peut aussi être établi après la présentation de la proposition d'inscription de la notification.

Dans la décision qui, sur proposition présentée conformément au paragraphe 1 du présent article, autorise une inscription ou une inscription provisoire, le tribunal indique que l'inscription autorisée a le rang correspondant à la notification. L'organe qui a fait l'inscription provisoire autorisée confirme sur l'exemplaire de la décision par laquelle la notification du rang est autorisée que la notification a été inscrite.

L'inscription avec un rang garanti par une notification est aussi autorisée si le navire ou la créance garantie par l'hypothèque sur le navire a été transféré à un tiers ou a été grevé après la présentation de la proposition de notification du rang.

Si le propriétaire d'un navire ou un créancier hypothécaire a fait faillite avant qu'une proposition d'enregistrement ait été faite, l'enregistrement est autorisé uniquement si l'acte avait déjà été établi avant l'ouverture de la procédure de faillite et si la date de son établissement est certifiée par l'autorité compétente. Si l'acte ne répond pas à ces conditions, on déterminera, en fonction des règles des faillites, si l'enregistrement peut être autorisé ou non.

#### Article 363

Si l'inscription du transfert du droit de propriété sur un navire, ou l'aliénation ou la cession du navire, ou l'extinction ou la rature d'une créance avec le rang résultant d'une notification (article 359, par. 1), est autorisée, la capitainerie qui tient le registre maritime doit, sur proposition de la partie en faveur de laquelle l'inscription est faite, ordonner la rature des inscriptions visant le navire ou la créance qui ont été faites après la présentation de la proposition de notification. La proposition de rature de ces inscriptions peut être présentée dans les 15 jours à compter de la date à laquelle l'inscription, avec le rang résultant de la notification, est devenue définitive.

#### Article 364

Si la proposition d'inscription n'a pas été présentée avant l'expiration du délai auquel l'effet de la notification prend fin (article 361), ou si le montant de la créance pour laquelle la notification de rang avait été faite n'a pas été épuisé dans ce délai, la capitainerie qui tient le registre maritime ordonne d'office la rature de la notification du rang.

Avant l'expiration du délai visé à l'article 361 de la présente Loi, la rature de la notification ne peut être autorisée que si la proposition de rature est accompagnée d'une copie de la décision autorisant la notification. Une fois la rature effectuée, la capitainerie qui tient le registre maritime le confirme sur l'exemplaire de cette décision.

#### Article 365

La capitainerie compétente en vertu de l'article 268 de la présente Loi doit, à la demande des créanciers, autoriser la notification de l'annulation par le tribunal d'une créance découlant d'une hypothèque ainsi que la notification d'une instance liée à une hypothèque, si la personne au détriment de laquelle l'annulation a été notifiée, ou l'instance introduite, est enregistrée en qualité de propriétaire du navire et s'il est établi que l'instance a été introduite.

La notification d'une instance introduite en vue d'obtenir la réalisation d'une hypothèque peut aussi être autorisée par le tribunal saisi.

La notification visée au paragraphe 1 du présent article a pour effet que l'annulation ou l'instance s'applique à tout propriétaire ultérieur du navire et, en particulier, que sur la base de l'arrêt définitif concluant l'instance notifiée dans le registre, ou d'un règlement extrajudiciaire, la réalisation du navire hypothéqué peut être faite directement au détriment de tout propriétaire ultérieur du navire.

#### Article 366

La notification d'une instance introduite en vue de la réalisation d'un privilège maritime est raturée d'office si, dans les 60 jours qui suivent la date d'entrée en vigueur de l'arrêt pris à l'issue de la procédure qui faisait l'objet de la notification, le créancier dont la créance est garantie par le privilège n'a pas demandé la vente du navire ou la constitution d'une hypothèque sur celui-ci, ou si le navire n'a pas été saisi, dans ce délai, à sa demande (article 261, par. 2).

S'il ne ressort pas du dossier que la vente du navire ou la constitution d'une hypothèque a été demandée dans les délais légaux, ou que le navire a été saisi, le tribunal procède conformément aux paragraphes 2 et 3 de l'article 350 de la présente Loi.

#### Article 367

Une personne qui introduit une instance pour contester une inscription dont elle soutient qu'elle est contraire à ses droits inscrits, et demande le rétablissement de la situation antérieure dans le registre, peut demander au tribunal saisi ou compétent en vertu de l'article 268 de la présente Loi qu'une notification de l'instance soit inscrite au registre au moment de son introduction ou ultérieurement.

La notification d'instances visées au paragraphe 1 du présent article a pour effet que l'arrêt prononcé dans l'affaire s'applique également aux personnes qui ont acquis des droits inscrits après le moment auquel la proposition de notification de l'instance est parvenue à l'organe qui tient le registre maritime.

#### Article 368

Si, dans une instance introduite en vue de la rature d'une inscription au détriment de personnes qui, par l'inscription dont la rature est demandée, ont acquis directement des droits ou ont été relevées d'obligations, ou si l'instance se fonde sur des relations directes entre le plaignant et le défendeur, le délai de prescription est déterminé conformément aux dispositions pertinentes du droit de la propriété.

#### Article 369

Une personne qui souhaite contester une inscription au détriment de tiers, dont l'autorisation lui a été dûment notifiée, est tenue, dans le délai fixé à cet effet, de proposer à l'autorité visée à l'article 268 de la présente Loi, d'enregistrer une notification de contestation de l'inscription, et doit au plus tard dans les 60 jours à compter de la date d'expiration du délai de contestation introduire une instance en vue de la rature de l'inscription au détriment de toutes les personnes qui ont, par l'inscription contestée, acquis un droit enregistré ou obtenu d'autres inscriptions ou inscriptions provisoires relatives à un droit enregistré.

Après l'expiration des délais visés au paragraphe 1 du présent article, on ne peut contester une inscription par une instance introduite en vue d'obtenir la rature au détriment de tiers ayant acquis avant la notification du différend des droits inscrits ultérieurement sur le droit enregistré que si ces tiers n'étaient pas de bonne foi en ce qui concerne la validité de l'inscription contestée.

#### Article 370

Si le plaignant n'a pas été dûment informé de l'autorisation de l'inscription qu'il conteste, le délai d'introduction d'instance pour rature au détriment de tiers ayant acquis des droits ultérieurs enregistrés de bonne foi sur le droit enregistré expire au bout de trois ans, à compter du moment auquel la proposition d'inscription contestée est parvenue à la capitainerie qui tient le registre maritime.

#### Article 371

Si le plaignant retire son instance ou si l'instance est réputée retirée, ou en cas de non-lieu ou si le plaignant est débouté, ou encore si, dans le cas visé à l'article 369 de la présente Loi, l'instance n'a pas été introduite dans les délais, la capitainerie qui tient le registre maritime, à la demande de la partie opposée, ordonne que la notification du différend soit raturée.

Si la demande de rature de l'inscription contestée a été totalement ou partiellement satisfaite par un arrêt définitif, ou si les parties ont conclu un accord à l'amiable au sujet de la rature de cette inscription, la capitainerie qui tient le registre des navires, à la demande de la partie, autorise l'inscription de la rature de l'inscription contestée conformément à la teneur de l'arrêt ou de l'arrangement, et ordonne simultanément la rature de la notification du différend et de toutes les inscriptions et inscriptions provisoires pour lesquelles, en ce qui concerne le droit raturé, une proposition d'inscription lui était parvenue après réception de la proposition d'inscription de la notification du différend.

#### Article 372

Une personne affirmant que l'inscription a été faite à la suite d'un délit peut, pour obtenir les effets légaux visés à l'article 367 de la présente Loi en ce qui concerne les inscriptions ultérieures, demander à la capitainerie visée à l'article 268 de la présente Loi d'autoriser l'inscription d'une notification indiquant que

l'inscription est litigieuse. Cette personne doit joindre à sa proposition une attestation de l'autorité compétente indiquant qu'une procédure pénale a été engagée.

Si la notification du différend est censée être également opposable à des tiers ayant acquis de bonne foi des droits enregistrés avant la notification du différend, la proposition doit être présentée à la capitainerie visée à l'article 268 de la présente Loi dans le délai fixé pour la contestation de l'inscription autorisée.

#### Article 373

Si dans la procédure pénale le tribunal décide de faire raturer l'inscription ainsi que les droits enregistrés acquis avant la notification visée à l'article 372 de la présente Loi, la capitainerie visée à l'article 268 de la présente Loi ordonne la rature de l'inscription conformément au paragraphe 2 de l'article 371 de la présente Loi, lorsque la partie au détriment de laquelle l'inscription contestée a été faite, présente, en même temps que la demande de rature de l'inscription, la décision rendue par le tribunal dans l'affaire pénale, avec confirmation de non-recours.

Si dans l'affaire pénale le tribunal a établi la responsabilité pénale de l'accusé ou ordonne à la partie lésée d'introduire une instance civile pour demander la rature de l'inscription, le lésé a le droit d'introduire une instance pour obtenir la rature de l'inscription et des droits enregistrés visés au paragraphe 1 du présent article dans les 60 jours à compter de la date à laquelle la décision du tribunal l'invitant à ce faire est devenue définitive.

Si dans la procédure pénale le tribunal n'a pas rendu de décision établissant la responsabilité pénale de l'accusé et si la personne autorisée n'a pas, dans le délai indiqué au paragraphe 2 du présent article, introduit d'instance, la capitainerie visée à l'article 266 de la présente Loi autorise la rature de la notification du différend sur proposition de la partie ayant un intérêt à ce que l'inscription contestée reste en vigueur.

#### Article 374

Si la rature de la notification du différend est demandée alors qu'aucune instance n'a été introduite à cet effet dans les délais fixés aux articles 369 et 372 de la présente Loi, la capitainerie visée à l'article 268 de la présente Loi procède conformément aux paragraphes 2 et 3 de l'article 350 de la présente Loi.

#### Article 375

Si le propriétaire d'un navire ou un créancier sur le navire ou la créance duquel un droit est inscrit introduit une instance demandant que ce droit soit entièrement ou partiellement raturé au motif qu'il y a prescription, la capitainerie visée à l'article 268 de la présente Loi autorise, à la demande du plaignant, l'inscription de la notification du différend sur le registre maritime.

#### Article 376

Si dans une procédure judiciaire il est demandé que le tribunal examine si tel ou tel droit de propriété a été acquis dans les délais, la capitainerie visée à l'article 268 de la présente Loi autorise, à la demande du plaignant, l'inscription de la notification du différend sur le registre maritime.

#### Article 377

Une notification de différend en cas d'instance introduite pour obtenir la rature au motif qu'il y a prescription (article 375), ou en cas d'instance introduite pour établir l'acquisition d'un droit de propriété dans les délais fixés (article 376), n'a pas d'effet à l'égard des tiers qui, se fondant sur le registre maritime, ont acquis certains droits avant que la proposition d'inscription de la notification du différend soit parvenue à la capitainerie qui tient le registre. S'il a été établi par un arrêt définitif que le plaignant avait acquis avant l'expiration du délai un droit de propriété donné, ce droit vient avant toutes les inscriptions

faites après la notification du différend et tous les droits inscrits après cette notification qui sont en contradiction avec lui sont raturés sur demande de l'intéressé.

Les dispositions du paragraphe 2 de l'article 371 de la présente Loi s'appliquent à la procédure de rature.

#### Article 378

Le tribunal qui a ordonné la vente d'un navire ordonne d'office qu'une notification de la décision relative à l'adjudication du navire soit inscrite sur le registre maritime.

La notification visée au paragraphe 1 du présent article a pour effet que des droits au détriment du propriétaire actuel du navire ne peuvent être acquis au moyen d'inscriptions supplémentaires que si la décision est annulée par une décision de justice définitive.

Si la décision n'est pas contestée ou si le recours est définitivement rejeté, sur proposition de l'intéressé toutes les inscriptions faites avant l'inscription de la notification de cette décision au détriment de l'actuel propriétaire du navire sont raturées, de même que toute inscription supplémentaire concernant ses droits.

#### Article 379

Les propositions d'inscription ou de rature de notification sur lesquelles se prononce l'organe visé à l'article 268 de la présente Loi sont présentées à la capitainerie qui tient le registre maritime, sauf disposition contraire.

### Inscription d'une hypothèque commune sur un navire

#### Article 380

En cas d'hypothèque commune (article 247) établie par inscription sur plusieurs encarts, un des encarts est désigné comme encart principal et les autres comme encarts secondaires. La proposition d'inscription doit préciser lequel des encarts sera désigné comme encart principal et lesquels seront considérés comme encarts secondaires; à défaut, l'encart mentionné en premier dans la proposition d'inscription est l'encart principal.

S'il est demandé qu'une hypothèque déjà existante sur le navire soit inscrite sur d'autres encarts pour la même créance, l'encart sur lequel elle était inscrite en premier est considéré comme encart principal.

L'encart principal renvoie aux encarts secondaires et chaque encart secondaire renvoie à l'encart principal.

#### Article 381

Si pour garantir sa créance un créancier demande qu'une hypothèque sur le navire soit inscrite sur un encart particulier du registre maritime, il est tenu de signaler l'inscription de l'hypothèque déjà faite sur un autre encart pour permettre la notification de l'hypothèque commune.

Le créancier qui n'a pas signalé l'existence d'une hypothèque sur le navire est responsable des dommages résultant de sa négligence.

Si la notification de l'hypothèque commune sur le navire n'est pas inscrite, le débiteur hypothécaire peut proposer qu'elle le soit et demander que les frais soient mis à la charge du créancier si la non-notification résulte de sa négligence.

Si l'autorité visée à l'article 268 de la présente Loi, tout en autorisant l'inscription ou l'inscription provisoire d'une hypothèque, a établi qu'une hypothèque sur le même navire a déjà été inscrite pour la même créance dans son registre ou un autre registre maritime, elle décide d'office que l'encart sur lequel l'hypothèque est déjà inscrite est l'encart principal. Elle en avise la capitainerie qui tient le registre maritime sur lequel l'hypothèque est déjà inscrite.

#### Article 382

Une demande d'enregistrement d'une hypothèque commune sur plusieurs registres maritimes tenus par différentes capitaineries peut être présentée soit simultanément à toutes les capitaineries concernées soit à une seule d'entre elles.

Si la demande est présentée simultanément à toutes les capitaineries concernées, elle doit indiquer quel encart sera désigné comme encart principal et quels encarts seront désignés comme encarts secondaires.

Si la demande est présentée à une seule capitainerie, elle doit être présentée à la capitainerie qui tient le registre sur lequel le requérant souhaite que soit conservé l'encart principal et indique dans quel ordre la demande doit être transmise aux autres capitaineries.

#### Article 383

Si plusieurs capitaineries visées à l'article 268 de la présente loi participent à l'inscription primaire ou secondaire d'une hypothèque commune, chacune d'entre elles décide indépendamment d'accepter ou non la demande d'inscription ou d'inscription provisoire du droit hypothécaire sur le registre qu'elle tient. Elle communique sa décision à la capitainerie qui tient le registre où se trouve l'encart principal.

Toute contestation de la décision visée au paragraphe 1 du présent article est adressée à l'organe qui a rendu la décision.

Si, après contestation, une inscription ou inscription provisoire figurant sur un encart secondaire est raturée, la capitainerie qui tient l'encart principal en est avisée aux fins de notification.

#### Article 384

Le rang d'une hypothèque commune est déterminé indépendamment pour chaque encart, le moment déterminant étant celui auquel la proposition d'autoriser l'enregistrement de l'hypothèque commune parvient à la capitainerie dans le registre duquel l'hypothèque est inscrite.

#### Article 385

Toute proposition de modifier un droit hypothécaire pour une créance pour laquelle une hypothèque commune sur le navire a été inscrite dans plusieurs registres est présentée à la capitainerie qui tient le registre dans lequel se trouve l'encart principal. Les décisions y relatives sont prises sur la base de l'état des inscriptions figurant sur l'encart principal.

Une proposition présentée à une capitainerie autre que celle visée au paragraphe 1 du présent article est renvoyée au requérant avec instruction de la présenter à la capitainerie qui tient l'encart principal.

#### Article 386

Toutes les modifications apportées à une hypothèque commune par cession, restriction, rature ou autre sont inscrites uniquement sur l'encart principal.

L'inscription des modifications sur l'encart principal a les mêmes effets légaux que si elle avait été faite sur tous les encarts secondaires existants ou futurs.

La rature partielle ou complète d'une hypothèque commune concernant l'ensemble des navires ou l'ensemble des créances (sous-hypothèque) visés par l'hypothèque commune est enregistrée dans tous les encarts secondaires et la rature d'une hypothèque commune concernant un navire ou une créance particuliers n'est faite que dans l'encart secondaire sur lequel sont inscrits respectivement la créance et le navire.

#### Article 387

Si un droit hypothécaire sur un navire ou sur une créance et garanti par une hypothèque sur le navire inscrit sur l'encart principal a été raturé, toutes les

inscriptions ultérieures figurant sur cet encart sont également raturées et transférées à un des encarts secondaires tenus par la même capitainerie. Si l'hypothèque commune existe toujours, ce nouvel encart est considéré comme encart principal.

Si les registres tenus par une même capitainerie ne comportent pas d'encart secondaire, la capitainerie qui tient le registre dans lequel figurait le premier encart principal détermine, si cela n'a pas été fait par le créancier hypothécaire, quels sont les encarts secondaires qui seront à l'avenir considérés comme encarts principaux et transmet d'office à la capitainerie qui tient le nouvel encart principal une copie certifiée conforme des inscriptions figurant dans le livre principal et des documents y relatifs.

La transformation d'un encart secondaire en encart principal est signalée à la capitainerie qui tient tous les encarts secondaires et est inscrite d'office sur chacun des encarts secondaires qui subsistent.

#### Article 388

Les propositions sur lesquelles la capitainerie précédente ne peut plus se prononcer du fait que l'hypothèque commune a déjà été raturée de son registre maritime sont transmises à la capitainerie qui tient désormais l'encart principal et tous les requérants en sont avisés.

Le rang des propositions visées au paragraphe 1 du présent article est déterminé par le moment auquel elles sont parvenues à la capitainerie qui tenait le précédent encart principal.

#### Article 389

Pour justifier l'inscription provisoire d'une hypothèque commune visant une même créance faite auprès de plusieurs capitaineries, une seule instance est nécessaire.

Est compétent pour l'instance visant à justifier l'inscription provisoire, outre le tribunal du créancier hypothécaire ayant la compétence territoriale générale, la capitainerie compétente en vertu de l'article 268 de la présente Loi pour un des registres sur lesquels l'inscription provisoire a été autorisée.

#### Article 390

Les extraits d'encarts considérés comme encarts secondaires pour une hypothèque commune renvoient à l'encart principal, avec la mention du fait que les modifications relatives à l'hypothèque commune n'ont été inscrites que dans l'encart principal.

Transfert d'immatriculation d'un registre maritime à un autre registre maritime

#### Article 391

La capitainerie qui tient le registre maritime autorise le transfert de l'immatriculation d'un navire sur un autre registre sur la base d'un document établissant que le navire va changer de port d'attache et sera immatriculé dans le port relevant de la capitainerie qui tient le registre maritime sur lequel le navire sera immatriculé.

#### Radiation

#### Article 392

La capitainerie qui tient le registre maritime décide de radier un navire de son registre:

- 1) si elle a établi que le navire est perdu ou présumé perdu;
- 2) en cas de cession du navire d'une personne physique ou morale à une personne étrangère;

3) sur la base d'une déclaration du propriétaire du navire en vertu de laquelle celui-ci revient sur son consentement pour l'immatriculation sur un registre maritime croate, ou d'un arrêt d'un tribunal établissant la validité de la déclaration du propriétaire du navire;

4) sur la base d'une déclaration du propriétaire du navire indiquant qu'il désarme définitivement le navire;

5) si les conditions d'immatriculation énoncées au paragraphe 1, point 1), de l'article 202 de la présente Loi ne sont plus réunies;

6) sur la base d'une décision du Ministère compétent en vertu de laquelle le navire immatriculé en vertu des points 1) et 2) du paragraphe 1 de l'article 202 perd le droit d'être immatriculé.

La capitainerie notifie au Ministère compétent la décision visée au paragraphe 1 du présent article.

#### Article 393

Pour décider de radier un navire en vertu de l'article 207 de la présente Loi, il faut établir qu'aucun titulaire de privilège maritime ou de créance hypothécaire ne s'y oppose, sauf si la radiation doit se faire en vertu des points 1) et 4) du paragraphe 1 de l'article 206 de la présente Loi.

#### Article 394

Le créancier qui possède un privilège maritime et souhaite s'opposer à la radiation du navire adresse sa demande à la capitainerie qui tient le registre maritime sur lequel le navire est immatriculé, qui se prononce sur la demande.

Dans le cas visé au paragraphe 1 du présent article, la radiation du navire ne peut être ordonnée que lorsque la décision de la capitainerie rejetant la demande d'opposition est devenue définitive.

#### Article 395

Si un navire qui a été radié parce qu'il a été perdu ou présumé perdu, ou définitivement désarmé, ou considéré comme butin ou prise de guerre, est à nouveau immatriculé dans un registre maritime, la capitainerie qui tient le registre rend une décision sur la réimmatriculation du navire avec tous les éléments et droits inscrits sur le registre sur lequel le navire était précédemment immatriculé et qui étaient en vigueur au moment de la radiation, et en notifie le propriétaire du navire ainsi que toutes les autres personnes en faveur desquelles un droit sur le navire était inscrit.

### 5. Voies de recours

#### Article 396

La décision de la capitainerie qui tient le registre maritime relative à la proposition d'immatriculation d'un navire peut être contestée.

Dans le recours, les parties peuvent présenter tous les faits nouveaux et produits de nouveaux éléments de preuve s'ils concernent des irrégularités substantielles.

Le recours est présenté à l'organe qui a rendu la première décision, dans un nombre d'exemplaires suffisant pour qu'il puisse être communiqué à l'autorité de deuxième instance et aux autres parties.

#### Article 397

Le délai de recours est de 30 jours lorsque la décision a été signifiée en République de Croatie et de 60 jours lorsqu'elle a été signifiée à l'étranger.

#### Article 398

La capitainerie qui tient le registre maritime rejette tout recours présenté après les délais prévus, incomplet ou irrecevable.

Si elle ne rejette pas le recours, elle en remet une copie aux parties auxquelles la décision avait été signifiée.

La capitainerie ayant pris la décision initiale ne peut ni la modifier ni l'annuler.

Un recours adressé directement à l'autorité de deuxième instance (Ministère compétent) est transmis par celle-ci à la capitainerie qui a rendu la décision initiale et est réputé avoir été déposé à la date à laquelle cette dernière le reçoit.

#### Article 399

Si une décision autorisant une inscription ou une inscription provisoire ou une première immatriculation d'un navire sur un registre maritime a été contestée, l'autorité compétente ordonne qu'une notification de la contestation soit inscrite dans le registre.

Si le recours est rejeté, le tribunal ordonne que la notification soit raturée.

L'organe compétent ordonne d'office l'inscription et la ratification de la notification visée aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

#### Article 400

Si l'autorité de deuxième instance rejette un recours contre une décision refusant une inscription, l'organe de première instance ordonne d'office que la notification de la décision inscrite au registre maritime soit raturée et en avertit les parties.

#### Article 401

Si l'organe de deuxième instance modifie la décision de l'organe de première instance et accepte une des propositions visées à l'article 316 de la présente loi qui a été rejetée par l'organe de première instance, l'inscription autorisée est effectuée. En pareil cas, l'inscription est réputée avoir été faite au moment où la demande initiale a été présentée.

#### Article 402

Si l'organe de deuxième instance modifie la décision de l'organe de première instance autorisant la rature d'une inscription et rejette la proposition de rature de l'inscription, l'inscription ou l'inscription provisoire raturée est rétablie.

Si l'organe de deuxième instance modifie une décision de l'organe de première instance acceptant une des propositions visées à l'article 316 de la présente loi et rejette cette proposition, l'inscription ou l'inscription provisoire est raturée.

#### Article 403

La décision de l'organe de deuxième instance ordonnant une inscription sur le registre maritime est exécutée par l'organe de première instance.

#### Article 404

Durant les formalités d'inscription, une procédure administrative peut être engagée pour contester la décision rendue par l'organe de deuxième instance.

PARTIE VII  
L'EXPLOITANT DU NAVIRE

1. Responsabilité de l'exploitant du navire

Article 405

L'exploitant du navire est responsable des obligations découlant de la navigation et de l'utilisation du navire, sauf disposition contraire dans la présente Loi.

Article 406

L'exploitant du navire (au sens de la présente partie de la loi, l'exploitant s'entend du propriétaire, de l'affrèteur et du gérant du navire de mer) et le sauveteur, au sens du présent article, peuvent limiter leurs responsabilités conformément aux dispositions de la présente partie de la Loi.

Le sauveteur est la personne qui offre des services directement liés au sauvetage ou à l'assistance. Les activités de sauvetage et d'assistance comprennent également les actes visés au paragraphe 1, point d), de l'article 408 de la présente Loi.

Si une créance visée à l'article 408 de la présente Loi est produite à l'égard d'une personne des actes, omissions ou défaillances de laquelle l'exploitant ou le sauveteur du navire est responsable, cette personne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité conformément à la présente partie de la Loi.

L'assureur en responsabilité civile qui couvre les créances faisant l'objet d'une limitation de responsabilité conformément aux dispositions de la présente Loi peut se prévaloir de la présente partie de la Loi pour le même montant que la personne assurée.

La mention d'une limitation de responsabilité n'implique pas une reconnaissance de la responsabilité.

Article 407

Le capitaine, les autres membres d'équipage et les autres personnes engagées par l'exploitant du navire, s'ils sont responsables d'une créance visée à l'article 408 de la présente Loi, peuvent limiter leur responsabilité en vertu des articles 408 à 416 de la présente Loi.

Article 408

Sous réserve des restrictions prévues aux articles 409 et 410 de la présente Loi, peuvent faire l'objet d'une limitation de responsabilité, quels que soient les motifs de responsabilité, les créances suivantes:

- a) les créances résultant du décès ou de préjudices corporels, de la perte ou de la détérioration de biens (y compris les dommages causés aux ouvrages portuaires, bassins, voies navigables et balises de navigation) qui se sont produits à bord du navire ou en rapport direct avec l'utilisation du navire ou des opérations de sauvetage (assistance), ainsi que des dommages additionnels qui en résultent;
- b) les créances résultant de tout dommage causé aux cargaisons, passagers et bagages du fait d'un retard du transport par mer;
- c) les créances résultant d'autres dommages causés par la violation de droits non contractuels découlant directement de l'utilisation du navire ou des opérations de sauvetage et d'assistance;
- d) les créances produites par d'autres personnes que les personnes assujetties à la responsabilité, pour des mesures prises dans le but de prévenir ou de limiter un dommage pour lequel la personne responsable est habilitée à limiter sa responsabilité en vertu de la présente partie de la Loi, ainsi que pour les dommages additionnels causés par ces mesures:

Les créances mentionnées au paragraphe 1 sont assujetties à la limitation de responsabilité même si une action en justice a été engagée, sur une base contractuelle ou non contractuelle, en vertu d'un recours ou d'une garantie. Toutefois, les créances visées au point d) du paragraphe 1 ne sont pas assujetties à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles concernent une indemnité fondée sur le contrat conclu avec la personne responsable.

#### Article 409

La présente partie ne s'applique pas:

- a) aux créances liées au sauvetage ou à l'assistance ou à la contribution à une avarie commune;
- b) les créances résultant de dommages prescrits par les dispositions du chapitre V, partie IX, de la présente Loi;
- c) les créances assujetties à une convention internationale ou à une loi nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité en cas de dommage nucléaire;
- d) les créances prescrites par les dispositions du chapitre VI, partie IX, de la présente Loi;
- e) les créances de personnes au service de l'exploitant ou du sauveteur du navire dont les tâches sont liées à l'utilisation du navire ou aux opérations de sauvetage et d'assistance, ainsi que les créances de leurs héritiers, successeur en titre ou d'autres personnes fondées à présenter de telles créances.

#### Article 410

L'exploitant du navire perd le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 408 de la présente Loi s'il est établi que les dommages ont été dus à des actes ou omissions qu'il a commis intentionnellement ou par négligence grave, sachant qu'un dommage pouvait probablement en résulter.

L'exploitant du navire ne peut pas limiter sa responsabilité pour les dommages entraînant le décès ou un préjudice corporel de personnes qu'il emploie.

#### Article 411

Par dérogation aux dispositions de l'article 412 de la présente Loi, la limite de responsabilité pour les dommages simultanés découlant d'un seul et même événement est calculée de la façon suivante:

- a) pour les créances découlant d'un décès ou d'un préjudice corporel:
  - i) 333 000 DTS pour un navire dont le tonnage ne dépasse pas 500 tonnes;
  - ii) pour un navire dont le tonnage dépasse 500 tonnes, le montant indiqué à l'alinéa i) plus:
    - 500 DTS pour chaque tonne de jauge comprise entre 501 et 3 000 tonnes;
    - 333 DTS pour chaque tonne de jauge comprise entre 3 001 et 30 000 tonnes;
    - 250 DTS pour chaque tonne de jauge comprise entre 30 001 et 70 000 tonnes;
    - 167 DTS pour chaque tonne de jauge dépassant 70 000 tonnes;
- b) pour les autres créances:
  - i) 167 000 DTS pour un navire dont le tonnage ne dépasse pas 500 tonnes;
  - ii) pour un navire dont le tonnage dépasse 500 tonnes, le montant indiqué à l'alinéa i) ci-dessus plus:
    - 167 DTS pour chaque tonne de jauge comprise entre 501 et 30 000 tonnes;
    - 125 DTS pour chaque tonne de jauge comprise entre 30 001 et 70 000 tonnes;

- 83 DTS pour chaque tonne de jauge dépassant 70 000 tonnes.

Lorsque la somme affectée au paiement des créances visées au présent article et calculée conformément au point a) du paragraphe 1 est insuffisante pour couvrir l'intégralité des créances, le solde de ces créances est réglé en même temps que les créances visées au point d) du paragraphe 1 sur la somme affectée au règlement de ces dernières.

Pour un sauveteur qui n'exécute pas l'opération de sauvetage depuis le navire ou qui agit exclusivement à bord du navire auquel ou à propos duquel les services de sauvetage sont offerts, la responsabilité est limitée au montant correspondant à un tonnage de 15 000 tonnes.

Aux fins de la présente partie de la Loi, le tonnage du navire s'entend du tonnage brut déterminé conformément aux règles de jauge qui figurent dans la Convention internationale sur le jaugeage des navires de 1969.

#### Article 412

Pour les créances liées au décès ou préjudice corporel subi par un passager et résultant d'un même événement, la responsabilité de l'exploitant du navire est limitée à 46 666 DTS multipliés par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter et au maximum à 25 millions de DTS.

Dans l'esprit du présent article, les "créances liées au décès ou préjudice corporel subi par un passager" s'entendent de toute créance produite par une personne transportée sur le navire ou en son nom:

- a) en vertu d'un contrat de transport de passagers, ou
- b) dans le cas d'une personne qui, avec le consentement de l'exploitant du navire, accompagne un véhicule ou des animaux sur pied dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises.

#### Article 413

Les montants indiqués aux articles 411 et 412 de la présente Loi sont convertis en monnaie locale au cours en vigueur à la date à laquelle les fonds ont été constitués et le paiement effectué ou une garantie suffisante a été offerte.

#### Article 414

Les limitations de responsabilité prévues à l'article 411 de la présente Loi visent l'ensemble des créances découlant d'un même événement et s'appliquent:

- a) à la personne ou aux personnes mentionnées au paragraphe 1 de l'article 406 de la présente Loi et à toute personne des actes, omissions ou défaillances desquels ladite ou elle(s) est(sont) responsable(s); ou
- b) au propriétaire du navire qui offre des services de sauvetage ou d'assistance et au(x) sauveteur(s) agissant depuis le navire ainsi qu'à toute personne des actes, omissions ou défaillances desquels il est responsable; ou
- c) au(x) sauveteur(s) n'agissant pas depuis le navire ou agissant exclusivement à bord du navire auquel ou à propos duquel le service de sauvetage ou d'assistance est offert ainsi qu'à toute personne des actes, omissions ou défaillances desquels il(s) est(sont) responsable(s).

Les limitations de responsabilité prévues à l'article 412 de la présente Loi visent l'ensemble des créances découlant d'un même événement et s'appliquent à la ou aux personne(s) mentionnée(s) au paragraphe 1 de l'article 406 de la présente Loi en ce qui concerne le navire visé à l'article 412 de la présente Loi, au détriment de toute personne des actes, omissions ou défaillances desquels cette (ces) personne(s) est(sont) responsable(s).

#### Article 415

L'exploitant du navire peut avoir droit à la limitation de responsabilité même lorsque le fonds consigné prévu à l'article 416 de la présente Loi n'a pas été constitué.

Si l'exploitant du navire a droit à la limitation de responsabilité et que le fonds consigné n'a pas été constitué, les dispositions de l'article 417 s'appliquent.

#### Article 416

Dans un différend, toute personne responsable peut constituer un fonds.

Ce fonds doit correspondre au montant évalué conformément aux articles 411 et 412 de la présente Loi tels qu'ils sont appliqués aux créances dont ladite personne peut être responsable, majoré des intérêts comptés depuis la date de l'événement donnant naissance à l'obligation, jusqu'à la date de la constitution du fonds consigné.

Ce fonds est réservé exclusivement au règlement des créances pour lesquelles la limitation de responsabilité peut être revendiquée.

Le fonds peut être constitué soit par dépôt du montant soit par constitution d'une garantie.

Le fonds constitué par l'une des personnes mentionnées aux points a), b) ou c) du paragraphe 1 de l'article 414 de la présente Loi, ou par son assureur, est réputé avoir été constitué par toutes les personnes mentionnées aux points a), b) ou c) du paragraphe 1 au paragraphe 2 de l'article 414 de la présente Loi.

#### Article 417

Par dérogation aux dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 411 et de l'article 412 de la présente Loi, le fonds est réparti entre les créanciers au prorata de leurs créances reconnues y relatives.

Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable ou son assureur a réglé la créance nette correspondante, elle est subrogée à concurrence du montant versé pour les droits conférés par la présente partie de la Loi aux bénéficiaires indemnisés. Outre les personnes mentionnées ci-dessus, d'autres personnes peuvent bénéficier de ce droit de subrogation pour toute indemnité payée, mais uniquement à concurrence du montant pour lequel la subrogation est accordée.

Si la personne responsable ou une autre personne constate que le montant de l'indemnité devra être versé ultérieurement, en partie ou en totalité, mais qu'elle aurait pu se prévaloir du droit de subrogation visé aux paragraphes 2 et 3, et à condition que la paiement n'ait pas été effectué avant répartition du fonds, le tribunal peut ordonner qu'un montant suffisant soit temporairement mis de côté pour lui permettre de bénéficier du fonds ultérieurement.

#### Article 418

Si le fonds consigné a été constitué conformément à l'article 416 de la présente Loi, aucune personne ayant produit une créance relative au fonds ne peut produire une créance visant d'autres biens de la personne ayant droit au fonds consigné.

Si le fonds consigné a été constitué conformément à l'article 416 de la présente Loi, tout navire ou autre bien appartenant à la personne ayant droit au fonds et retenu ou saisi au motif d'une créance pouvant être couverte par le fonds ou une autre garantie proposée, est relâché et, si le fonds a été constitué à l'étranger, un tribunal local peut ordonner la restitution du bien ou de la garantie à condition qu'il constate que les intérêts des créanciers sont suffisamment protégés.

Cette restitution est ordonnée à tout moment à condition que le fonds consigné ait été constitué:

- a) dans le port où s'est produit l'événement ou, s'il s'est produit hors des limites du port, dans le premier port d'escale; ou
- b) dans le port de débarquement pour les créances résultant d'un décès ou d'un préjudice corporel; ou

c) dans le port de débarquement pour les créances résultant de dommages matériels; ou

d) dans le pays où le bien est retenu.

Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire sa créance sur le fonds consigné au tribunal qui administre ce fonds et si la créance peut effectivement être réglée par ce fonds.

#### Article 419

Les dispositions des articles 406 à 476 de la présente Loi s'appliquent également aux bateaux, à condition qu'aux fins de leur application, un bateau soit considéré comme un navire d'un tonnage brut de 500 tonnes.

La présente partie de la Loi ne s'applique pas: a) aux hydroglisseurs et b) aux plates-formes employées pour l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles du fond et du sous-sol marins.

#### Article 420

Les dispositions des articles 406 à 476 de la présente Loi s'appliquent également aux navires de guerre, à condition que leur tonnage soit déterminé en termes de déplacement, auquel cas deux tonnes de déplacement sont considérées comme égales à une tonne de jauge au sens de l'article 411 de la présente Loi.

## 2. Procédures de limitation de la responsabilité de l'exploitant du navire

#### Article 421

Les procédures non contentieuses en vue d'une limitation de la responsabilité de l'exploitant du navire sont conduites par un juge unique du tribunal ayant la compétence territoriale.

Sauf disposition contraire dans la présente Loi, les dispositions du Code de procédure civile s'appliquent à la procédure visée au paragraphe 1.

Si le navire ou bateau concerné est immatriculé sur un registre maritime croate, le tribunal du ressort dans lequel il est immatriculé est le tribunal compétent.

Si l'exploitant du navire ou bateau concerné est de nationalité étrangère, le tribunal compétent est le tribunal du ressort dans lequel le navire a été saisi et, si le navire n'a pas été saisi, le tribunal du ressort dans lequel le fonds consigné a été constitué.

Aucune convention entre les parties concernant la compétence territoriale n'est autorisé dans les procédures de limitation de la responsabilité de l'exploitant du navire.

#### Article 422

La procédure en limitation de la responsabilité de l'exploitant du navire est engagée sur proposition de la personne qui est, en vertu des dispositions de la présente Loi, habilitée à limiter sa responsabilité.

Cette proposition doit contenir, outre les données générales qui doivent figurer dans toute demande, les éléments suivants:

- 1) description de l'événement donnant naissance à la créance pour laquelle la limitation de responsabilité est demandée;
- 2) motif et montant de la responsabilité limitée;
- 3) modalités envisagées pour constituer le fonds consigné (dépôt d'espèces ou autre garantie suffisante) et en particulier pour protéger sa valeur réelle (dépôt à terme auprès d'une banque fiable, etc.);
- 4) la liste des créanciers connus avec l'indication de leur lieu d'affaires ou domicile;

5) les renseignements relatifs à la nature et au montant probable des créances des créanciers connus.

La demande d'introduction d'instance pour la limitation de la responsabilité de l'exploitant du navire doit être accompagnée de documents établissant le tonnage du navire conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 411 de la présente Loi.

#### Article 423

Si le tribunal constate que les conditions prescrites par la présente Loi pour autoriser le requérant à limiter sa responsabilité ne sont pas satisfaites, il rend une décision négative.

S'il constate que le fonds consigné ne sera pas effectivement disponible dans l'intérêt des créanciers, il rejette la demande de constitution du fonds; toutefois, la procédure relative à la limitation de responsabilité se poursuit, mais comme si le requérant avait demandé une limitation de responsabilité sans intention de constituer un fonds consigné, à condition que les prescriptions de la présente Loi habilitant le requérant à limiter sa responsabilité soient satisfaites.

#### Article 424

Si le tribunal constate que la demande d'introduction d'instance pour la limitation de la responsabilité de l'exploitant du navire est conforme aux dispositions pertinentes de la présente Loi, il rend une décision approuvant la limitation de responsabilité.

Si le tribunal constate que le fonds consigné qu'il est proposé de constituer sera effectivement disponible dans l'intérêt des créanciers, il rend une décision approuvant sa constitution.

Dans la décision visée au paragraphe 2 du présent article, le tribunal ordonne au requérant de lui présenter dans les 15 jours la preuve qu'il a mis à sa disposition les actifs admis pour la constitution du fonds consigné et qu'il a déposé à l'avance le montant nécessaire pour couvrir tous les frais qui seront engagés durant la procédure ou en rapport avec elle.

Si le requérant ne se conforme pas aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, le tribunal rend une décision invalidant la décision relative à la constitution du fonds consigné.

Dans cette décision, le tribunal avertit le requérant des conséquences du non-respect des dispositions du paragraphe 4 du présent article.

#### Article 425

Le tribunal rend la décision relative à la limitation de la responsabilité du requérant sans report.

Le fonds consigné est réputé constitué à la date à laquelle le requérant présente au tribunal la preuve qu'il s'est conformé au paragraphe 3 de l'article 424 de la présente Loi.

Le tribunal rend dans les 24 heures qui suivent la réception de la preuve visée au paragraphe 3 du présent article une décision établissant que le fonds consigné a été constitué.

Les décisions relatives à la limitation de responsabilité et à la constitution du fonds consigné sont publiées au Journal officiel (Narodne novine, Republika Hrvatska), au bulletin des avis du tribunal et également, si nécessaire, par tout autre moyen approprié.

La décision est signifiée au requérant et à tous les créanciers concernés par la limitation de responsabilité et dont le lieu d'affaires ou le domicile est connu du tribunal.

#### Article 426

La décision relative à la limitation de la responsabilité de l'exploitant du navire ou à la constitution du fonds consigné contient :

- 1) le nom de l'exploitant du navire, le port d'attache et la nationalité, ou la marque d'identification et le lieu d'immatriculation du bateau;
- 2) la dénomination ou la raison sociale et le lieu d'affaires ou le nom et le lieu de résidence et la nationalité du requérant;
- 3) l'événement auquel la limitation de la responsabilité de l'exploitant du navire s'applique;
- 4) le montant de la limitation de responsabilité et la décision relative à la constitution et à la date de constitution du fonds consigné;
- 5) un appel invitant les créanciers à produire les créances qui doivent, en vertu des dispositions de la présente Loi, être réglées par le fonds consigné, dans un délai de 30 jours à compter de la date de publication de la décision au Journal officiel, qu'une décision définitive relative à leur existence ait ou non déjà été rendue, accompagné d'un avertissement des conséquences mentionnées à l'article 436 de la présente Loi s'ils ne respectent pas ce délai;
- 6) le lieu et la date de l'audience d'examen des créances.

#### Article 427

Si des mesures de mise à exécution ou des mesures visant à garantir les créances qui, en vertu des dispositions de la présente Loi, doivent être réglées par le fonds consigné, sont prises au détriment d'une personne qui, sur la base des dispositions de la présente Loi, est habilitée à limiter sa responsabilité (articles 406 et 407) et à laquelle le fonds consigné constitué est lié au moment de la constitution du fonds, le tribunal saisi, à la demande de cette personne, prend une décision suspendant la procédure de mise à exécution ou de constitution d'une garantie et annule toutes les décisions prises dans ces procédures.

La partie à la demande de laquelle le tribunal a suspendu la procédure de mise à exécution ou la procédure de constitution d'une garantie prend à sa charge les frais de la procédure suspendue et est tenue, à la demande de l'autre partie, de payer les dépens de cette dernière.

Après constitution du fonds consigné, il n'est plus possible de demander l'ouverture d'une procédure ordinaire de mise à exécution ou de constitution d'une garantie pour les créances qui, en vertu de la loi, doivent être réglées par le fonds consigné.

Si la décision de limitation de responsabilité a été prise, mais que le fonds consigné n'a pas été constitué, le tribunal n'autorise l'application de mesures d'exécution ou la constitution de garanties qu'à concurrence de la limitation de responsabilité, à condition que la personne qui s'en prévaut lui présente la décision de limitation de responsabilité et les preuves qu'elle a respectées à la présente Loi.

#### Article 428

Les créanciers qui produisent une créance libellée en devises étrangères indiquent l'équivalent en monnaie locale (Kuna) au taux de change établi par la Banque nationale de Croatie à la date de la constitution du fonds consigné.

Pour les créances produites dans les délais (article 426, point 5)), un intérêt légal court depuis la date de constitution du fonds consigné; pour les autres créances, l'intérêt légal court depuis la date de leur production.

Les créances produites sont examinées lors d'une audience organisée à cet effet.

Le requérant et tous les créanciers qui ont produit leurs créances avant la fin de l'audience d'examen des créances peuvent y participer en qualité de parties.

Le fait que les parties ne se présentent pas à l'audience n'empêche pas le tribunal de la tenir.

A l'audience, le tribunal invite toutes les parties présentes à faire une déclaration concernant les créances produites et le motif de limitation de la responsabilité du requérant.

#### Article 429

Le fait qu'un créancier produise une créance ne vaut pas reconnaissance du droit du requérant de la régler par le fonds consigné constitué.

Un créancier ne peut pas contester la créance d'un autre créancier en soutenant qu'elle ne peut pas être réglée par le fonds consigné au motif que l'événement donnant naissance à la créance a été causé par l'exploitant du navire intentionnellement ou par négligence grave (article 410).

La personne qui demande la constitution du fonds consigné et les créanciers sont réputés reconnaître l'existence de la créance et le fait qu'elle peut être réglée par le fonds consigné, sauf s'ils le contestent par écrit et oralement avant la fin de l'audience d'examen des créances.

#### Article 430

Si le créancier conteste que sa créance soit visée par la limitation de la responsabilité du requérant et que celui-ci conteste cette contestation, le tribunal rend une décision ordonnant au créancier d'introduire dans les 30 jours de la signification de la décision une instance contre le requérant pour établir que sa créance ne peut pas être réglée par le fonds consigné.

Si le créancier ne donne pas suite à cette décision dans le délai ci-dessus, ou s'il retire son instance, il est réputé avoir renoncé à contester que sa créance soit visée par la limitation de responsabilité.

#### Article 431

Si un créancier conteste l'existence ou le montant de la créance d'un autre créancier, ou son droit d'obtenir le règlement par le fonds consigné, le tribunal rend une décision ordonnant au créancier dont la créance a été contestée d'introduire dans les 30 jours qui suivent la signification de la décision une instance contre le requérant et tous les créanciers qui ont contesté sa créance ou son montant pour établir l'existence et le montant de sa créance, ou son droit d'obtenir le règlement par le fonds consigné.

Si des créanciers contestent la créance d'un autre créancier établie par un arrêt définitif pris à l'issue de l'instance ou par une décision d'une autre autorité défavorable au requérant, le tribunal rend une décision leur ordonnant d'introduire dans les 30 jours une instance visant à établir que la créance n'existe pas.

Si les créanciers concernés n'introduisent pas l'instance dans les délais prévus aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ou s'ils retirent l'instance introduite, la créance est réputée ne pas avoir été produite, dans le cas visé au paragraphe 1, et ne pas avoir été contestée, dans le cas visé au paragraphe 2.

#### Article 432

Si le requérant conteste l'existence ou le montant de la créance du créancier, le tribunal rend une décision ordonnant au créancier d'introduire dans les 30 jours à compter de la date de la signification de la décision une instance contre le requérant pour établir l'existence et le montant de sa créance.

Le requérant ne peut pas contester la créance si son existence et son montant ont été établis par un arrêt définitif à l'issue de l'instance qui l'oppose au créancier ou d'une instance introduite en vertu du paragraphe 1 de l'article 431 de la présente Loi.

Si le créancier n'introduit pas l'instance dans les délais prévus au paragraphe 1 du présent article, ou retire l'instance introduite, il est réputé ne pas avoir produit sa créance.

#### Article 433

Un recours contre les décisions ordonnant l'introduction d'une instance, visées aux articles 429, 431 et 432 de la présente Loi, n'a pas d'effet suspensif.

Les instances visées aux articles 429, 431 et 432 de la présente Loi ne peuvent être introduites que pour les créances examinées à l'audience d'examen des créances.

La personne ayant reçu l'ordre d'introduire une instance en informe le tribunal compétent (paragraphe 2 du présent article) dans les trois jours qui suivent l'introduction.

Les arrêts définitifs pris à l'issue des instances visées aux articles 430, 431 et 432 de la présente Loi sont juridiquement contraignants pour toutes les parties aux procédures de limitation de la responsabilité de l'exploitant du navire.

#### Article 434

Les différends visés aux articles 430, 431 et 432 de la présente Loi relèvent exclusivement de la compétence territoriale du tribunal dans le ressort duquel se trouve le tribunal qui mène la procédure de limitation de la responsabilité de l'exploitant du navire.

#### Article 435

Si le requérant établit de façon crédible que certaines créances doivent être réglées par un fonds consigné à l'étranger, le tribunal peut, sur sa proposition, ordonner que le montant qui serait nécessaire pour le règlement de cette créance soit réservé au prorata des autres créances produites et du montant du fonds consigné.

La demande visée au paragraphe 1 du présent article peut être présentée jusqu'à la tenue de la première audience consacrée à la répartition du fonds consigné.

Le montant réservé en vertu du paragraphe 1 du présent article est conservé sur un compte distinct pendant 10 ans à partir de la date à laquelle la décision relative à la répartition finale du fonds consigné devient définitive.

Le tribunal peut, avant l'expiration du délai prévu au paragraphe 3 du présent article, ordonner que le montant réservé soit, en totalité ou en partie, transféré sur le compte général du fonds consigné, si vu les circonstances on peut conclure que les conditions à satisfaire pour que ce montant soit réservé ont cessé d'exister (paragraphe 1).

Après l'expiration du délai prévu au paragraphe 3 du présent article, le tribunal retransfère le montant réservé au compte général du fonds consigné.

#### Article 436

Pour examiner les créances produites après la clôture de l'audience d'examen des créances, le tribunal ordonne une nouvelle audience.

Les créanciers dont les créances sont examinées à cette nouvelle audience en vertu du paragraphe 1 du présent article ne peuvent pas contester les créances déjà reconnues.

Les créanciers peuvent produire leurs créances jusqu'à la clôture de la première audience de répartition du fonds consigné.

Les créances produites après la clôture de la première audience de répartition du fonds consigné ne sont pas examinées.

Les créanciers qui produisent leurs créances après l'expiration du délai prévu au point 5) de l'article 426 de la présente Loi sont tenus de verser au requérant et aux autres parties, à leur demande, le coût des formalités dues à la production tardive de la créance. Le tribunal peut ordonner aux créanciers de déposer dans un délai spécifié le montant nécessaire pour couvrir ce coût.

#### Article 437

Après la fin de la procédure d'examen des créances produites, le tribunal détermine par une décision les créances qui seront reconnues et leur montant, en tenant compte également des déclarations écrites des parties.

#### Article 438

La répartition du fonds consigné est effectuée lorsque la décision rendue conformément à l'article 437 de la présente Loi est devenue définitive.

Le tribunal peut, sur demande d'un créancier, procéder à une répartition partielle provisoire du fonds consigné aux fins du règlement préliminaire des créances établies si le requérant peut montrer de façon crédible que l'instance visée aux articles 430, 431 et 432 de la présente Loi ne sera pas terminée dans un délai de six mois.

La répartition du fonds consigné prévue au paragraphe 2 du présent article porte sur le solde du fonds consigné après mise en réserve de l'intégralité des montants nécessaires pour l'éventuel règlement des créances encore contestées, à concurrence du montant qui devrait être versé si l'existence de ces créances était confirmée pour le montant déclaré.

La partie du fonds consigné mise en réserve en vertu des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 435 de la présente Loi est répartie lorsque la procédure d'examen des créances contestées auxquelles les montants mis en réserve se rapportent est achevée avec l'adoption d'une décision définitive, compte tenu de la répartition déjà faite en vertu des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article.

#### Article 439

Aux fins de la répartition du fonds consigné, le tribunal établit un projet de répartition.

Après avoir établi ce projet, le tribunal fixe une audience pour son examen, à laquelle il convoque le requérant et les créanciers dont les créances ont été constatées et pour lesquelles il a été établi qu'elles doivent être réglées par le fonds consigné, ainsi que les créanciers dont les créances sont contestées.

La citation à comparaître à l'audience est accompagnée d'un exemplaire du projet de répartition.

#### Article 440

Pour établir le projet de répartition du fonds consigné, le tribunal doit faire appel à un expert; s'il n'a pas d'expert à sa disposition, il peut confier le travail à un expert extérieur.

Les dispositions du Code de procédure civile relatives aux témoins et experts s'appliquent aux experts visés au paragraphe 1 du présent article.

#### Article 441

Le requérant et les créanciers mentionnés à l'article 439 de la présente Loi sont habilités à participer à l'audience en qualité de parties.

L'absence de parties à l'audience n'empêche pas le tribunal de tenir l'audience.

A l'audience, le tribunal invite les parties à faire une déclaration concernant le projet de répartition du fonds consigné et à formuler leurs objections.

Le tribunal rend une décision sur la répartition du fonds consigné en se fondant sur les résultats de l'audience, y compris les déclarations écrites des parties.

#### Article 442

Le tribunal est tenu, dans les trois jours qui suivent la date à laquelle la décision relative à la répartition du fonds consigné, n'ayant pas fait l'objet d'un recours, est devenue définitive, ou la date à laquelle la cour d'appel a rendu une

décision définitive, d'ordonner le règlement des créances des créanciers auxquelles la décision relative à la distribution se rapporte.

#### Article 443

La production de créances dans une procédure de limitation de la responsabilité de l'exploitant du navire a, en ce qui concerne l'interruption de la période de limitation, le même effet que l'introduction d'une instance dans une procédure contentieuse.

En ce qui concerne les créances contestées dans la procédure d'examen des créances, la période de prescription est réputée interrompue à compter de la date de la production des créances et jusqu'à l'expiration du délai fixé pour l'introduction d'une instance par les articles 431 et 432 de la présente Loi, ou à compter de la date à laquelle l'arrêt en vertu duquel il est déterminé que les créances des créanciers ne devaient pas être réglées par le fonds consigné est devenu définitif.

La période de prescription pour les créances qui, en vertu d'une décision relative à la répartition du fonds consigné, doivent être réglées par ce fonds, recommence à courir lorsque la décision relative à la répartition devient définitive.

#### Article 444

Pour les créanciers dont il n'a pas pu régler les créances dans un délai d'un mois à compter de la date de publication de l'ordre de paiement (article 242), le tribunal établit un compte distinct alimenté par le fonds consigné, conformément aux règles régissant l'établissement de comptes gérés par les tribunaux.

Les avoirs du compte distinct sont placés à terme auprès d'une banque, avec une rémunération appropriée, le terme devant correspondre au délai avant lequel, selon l'arrêt du tribunal, les conditions de règlement de la créance ne peuvent être satisfaites.

#### Article 445

Dans la procédure de limitation de la responsabilité de l'exploitant du navire, chaque partie prend à sa charge ses dépens sauf disposition contraire dans la présente Loi.

#### Article 446

Un recours visant une décision rendue dans la procédure de limitation de la responsabilité de l'exploitant du navire doit être présenté dans les huit jours à compter de la signification de la décision.

#### Article 447

Dans une procédure de limitation de la responsabilité de l'exploitant du navire, les parties et le procureur peuvent, pour contester une décision de justice mettant un terme à la procédure, employer tous les recours qui peuvent être employés à l'égard d'arrêts rendus dans des procédures contentieuses.

## PARTIE VIII

### CONTRATS

#### Chapitre I

#### CONTRATS DE CONSTRUCTION NAVALE

##### Article 448

Le contrat de construction navale est un accord en vertu duquel le constructeur est tenu de construire un nouveau navire conformément aux plans et documents techniques fournis, dans un délai fixé, et le maître de l'ouvrage est tenu de payer le prix stipulé pour le navire construit.

Le contrat de reconstruction ou de réparation d'un navire est un accord en vertu duquel le réparateur est tenu de reconstruire ou de réparer le navire existant et le maître de l'ouvrage est tenu de verser au réparateur la rémunération convenue pour les travaux stipulés.

##### Article 449

Les dispositions des articles 449 et 458 de la présente Loi s'appliquent au contrat de reconstruction et de réparation d'un navire, sauf en ce qui concerne la mise en cale sèche, à condition que celle-ci soit effectuée contre rémunération en vertu d'un contrat distinct.

Si la mise en cale sèche est effectuée en vertu d'un contrat distinct, elle est régie par les dispositions de la présente Loi qui régissent les autres contrats maritimes (articles 656 à 660).

##### Article 450

Le contrat de construction d'un navire ainsi que tous ses avenants sont établis par écrit.

Le contrat de construction d'un navire ainsi que tous ses avenants, s'ils ne sont pas établis conformément au paragraphe 1 du présent article, n'ont pas d'effet légal.

##### Article 451

Sauf stipulation contraire dans le contrat de construction, le navire en construction est réputé appartenir au constructeur.

##### Article 452

Le constructeur construit le navire conformément au contrat de construction et aux règles de l'art, de façon à ce que le navire puisse obtenir les certificats de navigabilité prescrits par la présente Loi et tout autre certificat requis par le contrat de construction.

Si le navire, une fois construit, doit être immatriculé à l'étranger, le constructeur le construit conformément au contrat de construction et aux règles de l'art de telle façon que le navire puisse obtenir les certificats requis par le contrat de construction.

##### Article 453

Le maître de l'ouvrage a le droit de superviser la construction du navire et peut désigner à cet effet un ou plusieurs inspecteurs. Il notifie le constructeur par écrit de la nomination et de l'éventuel remplacement des inspecteurs.

---

<sup>2</sup> Les parties IX à XI du Code seront publiées dans le bulletin No 43 du droit de la mer.

Tous les frais liés aux travaux des inspecteurs sont à la charge du maître de l'ouvrage.

Le constructeur facilite la tâche des inspecteurs pour superviser les travaux en cours.

Si l'inspecteur constate que certains travaux ne sont pas exécutés conformément à l'article 452 de la présente Loi, il en notifie immédiatement le constructeur par écrit.

Si le constructeur rejette les observations de l'inspecteur, celui-ci en notifie sans retard le maître de l'ouvrage par écrit et demande que la procédure stipulée par le contrat en pareil cas soit engagée.

Si le contrat ne contient aucune disposition relative à la procédure mentionnée au paragraphe 5 du présent article, ou si les parties n'acceptent pas les résultats de cette procédure, le différend est soumis au tribunal.

Les dispositions des paragraphes 1 à 5 du présent article n'ont pas d'influence sur le droit et le devoir du Registre croate de la navigation de superviser la construction du navire à la demande des parties et conformément aux dispositions de la présente Loi relatives à la navigabilité des navires.

#### Article 454

Lorsque le constructeur a commandé ou acheté des pièces ou accessoires destinés au navire à des personnes désignées par le maître de l'ouvrage, il est responsable de la mise en oeuvre et de tout défaut de ces pièces ou accessoires, sauf s'il peut prouver qu'il lui était impossible de constater ces défauts en exerçant la diligence voulue.

#### Article 455

Le constructeur n'est pas responsable des défauts de construction s'il démontre que ceux-ci sont dus au fait qu'il a été obligé de suivre les instructions du maître de l'ouvrage bien qu'il l'ait averti du risque de conséquences dommageables prévisibles moyennant une diligence raisonnable.

Lorsque les matériaux de construction du navire sont fournis par le maître de l'ouvrage, le constructeur les examine et, s'il constate des défauts, les notifie au maître de l'ouvrage sans retard.

Si le constructeur ne respecte pas les dispositions du paragraphe 2 du présent article, il est responsable des dommages dus aux défauts des matériaux.

Le constructeur n'est pas responsable en vertu des dispositions du paragraphe 3 du présent article si le maître de l'ouvrage a exigé que les matériaux soient employés dans la construction du navire malgré qu'il ait été averti de leurs défauts.

Si le constructeur n'est pas en même temps le concepteur du projet, il est responsable des défauts de construction du navire exécutée conformément au projet qu'il aurait pu découvrir en exerçant une diligence raisonnable.

Le constructeur n'est pas responsable en vertu des dispositions du paragraphe 5 du présent article si, en dépit de son avertissement, le maître de l'ouvrage a exigé que les travaux soient exécutés conformément au projet.

#### Article 456

Le constructeur et le réparateur de navire ont le droit de retenir le navire en construction ou en réparation dans le port du chantier naval jusqu'à ce que le paiement prévu par le contrat soit effectué.

#### Article 457

Le constructeur remédie à ses frais et à ses risques, dans un délai raisonnable, aux défauts dont il est responsable en vertu des articles 452 et 453 et 455 de la présente Loi.

S'il est impossible de remédier aux défauts, le maître de l'ouvrage peut demander une réduction du prix appropriée.

Si le défaut auquel il est impossible de remédier est majeur, le maître de l'ouvrage a le droit de résilier le contrat.

Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article n'affectent pas le droit du maître de l'ouvrage d'obtenir une indemnité pour les dommages.

Le constructeur n'est pas déchargé des obligations visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article même si, durant la construction du navire, le maître de l'ouvrage n'a pas fait d'objection au projet établi par le constructeur, aux matériaux employés et à la manière dont les travaux ont été exécutés.

#### Article 458

Le constructeur est responsable des vices cachés découverts dans un délai d'un an à compter de la remise du navire au maître de l'ouvrage, à condition que ce dernier lui ait notifié les vices dès qu'il les a découverts.

#### Article 459

Les obligations du constructeur découlant des dispositions de l'article 458 de la présente Loi se prescrivent par un an à compter de la date à laquelle il a reçu notification des vices du navire conformément à l'article 458 de la présente Loi.

Les conditions contractuelles contraires aux dispositions du paragraphe 1 du présent article n'ont pas d'effet légal.

### Chapitre II

#### CONTRATS D'EMPLOI DES NAVIRES

##### 1. Dispositions générales

#### Article 460

Les contrats d'emploi des navires sont les contrats maritimes et les affrètements coque nue.

#### Article 461

Les contrats maritimes sont les contrats de transport de marchandises par mer, les contrats de transport de passagers par mer, les contrats de remorquage ou de poussage des navires en mer et les contrats visant d'autres services maritimes.

#### Article 462

Sauf disposition contraire de la présente Loi, les dispositions régissant des contrats maritimes particuliers s'appliquent aussi, selon qu'il convient, aux autres contrats maritimes.

#### Article 463

Les définitions des termes employés dans le présent chapitre de la Loi sont les suivantes:

1) l'affrèteur est la partie contractante qui engage l'exploitant du navire pour effectuer le transport de marchandises ou de passagers, pour remorquer ou pousser des navires et pour exécuter d'autres services maritimes;

2) le chargeur est l'affrèteur ou une personne désignée par lui pour livrer à l'exploitant les marchandises destinées à être transportées en vertu d'un contrat de transport de marchandises;

3) le destinataire est la personne habilitée à prendre livraison des marchandises de l'exploitant du navire;

4) le bénéficiaire est la personne ayant certains droits à l'égard de l'exploitant du navire (affréteur, chargeur ou destinataire) en vertu d'un contrat de transport de marchandises;

5) les staries sont le temps normalement autorisé pour le chargement ou le déchargement des marchandises;

6) les surestaries sont la période supplémentaire accordée pour le chargement ou le déchargement des marchandises après l'expiration des staries.

#### Article 464

Les dispositions du présent chapitre (articles 460 à 687) s'appliquent également aux:

- 1) navires de guerre,
- 2) bateaux.

Par dérogation au point 1 du paragraphe 1 du présent article, ne s'appliquent pas aux contrats pour l'emploi de navires de guerre les dispositions suivantes:

- 1) les dispositions régissant les affrètements à temps du navire entier (articles 468, 469, 595 et 597 et dispositions des articles 465 et 467 visant le contrat concerné);
- 2) les dispositions régissant le droit de l'affréteur de conclure un contrat de transport de marchandises avec un tiers (article 470);
- 3) les dispositions régissant le transport de passagers et de bagages (articles 611 à 646), à l'exception des dispositions régissant la responsabilité de l'exploitant en cas de décès des passagers ou de préjudices corporels subis par les passagers (articles 625 et 633 et dispositions des articles 626, 627, 628, 632, 637, 638, 640, 641, 644 et 645 visant ladite responsabilité) et les dispositions de l'article 623 de la présente Loi;
- 4) les dispositions régissant l'affrètement coque nue (articles 671 à 685);
- 5) les dispositions des articles 478 et 590 de la présente Loi.

## 2. Contrats maritimes

### a) Transport de marchandises par mer

#### Dispositions générales sur le transport de marchandises

#### Article 465

En vertu d'un contrat de transport de marchandises par mer, l'exploitant du navire est tenu d'effectuer un transport par navire et l'affréteur est tenu de payer le fret.

#### Article 466

Un contrat de transport de marchandises par mer peut être conclu pour le transport dans l'ensemble du navire, une proportion du navire ou une partie déterminée de celui-ci (charte partie), ou encore pour le transport de marchandises déterminées (contrat de transport).

Une charte partie peut être conclue pour un ou plusieurs voyages (affrètement au voyage), ou pour une période déterminée (affrètement à temps).

#### Article 467

Un contrat d'affrètement au voyage concernant plusieurs voyages ou d'affrètement à temps du navire entier doit être conclu par écrit.

Les contrats visés au paragraphe 1 du présent article qui ne sont pas établis par écrit n'ont pas d'effet légal.

Pour les contrats de transport de marchandises autres que ceux visés au paragraphe 1 du présent article, chaque partie a le droit de demander que le contrat soit établi par écrit.

Si la partie invitée à établir le contrat écrit ne le fait pas, l'autre partie peut résilier le contrat si son exécution n'a pas commencé.

Les dispositions du paragraphe 4 du présent article n'affectent pas le droit de la partie qui demande l'établissement d'un contrat écrit de demander des dommages-intérêts.

#### Article 468

Dans le cadre d'un affrètement à temps du navire entier, le capitaine est tenu de suivre les instructions de l'affréteur, à condition qu'elles ne sortent pas des limites du contrat et soient conformes à la destination du navire.

Dans le cadre d'un affrètement à temps du navire entier, l'exploitant du navire n'est pas responsable envers l'affréteur des obligations assumées par le capitaine conformément à des instructions spéciales données par celui-ci.

#### Article 469

Dans le cadre d'un affrètement à temps du navire entier, l'affréteur ne peut ordonner ni un voyage qui exposerait le navire ou l'équipage à des dangers imprévisibles au moment où le contrat a été conclu ni à un voyage qu'il serait impossible d'achever sans dépasser considérablement la durée de l'affrètement.

#### Article 470

Dans le cadre d'une charte partie, l'affréteur peut conclure un contrat de transport de marchandises avec une tierce personne pour le navire affrété.

L'exploitant du navire est également responsable envers les tiers des obligations découlant d'un contrat conclu conformément au paragraphe 1 du présent article, mais toutefois seulement dans la mesure autorisée par les dispositions dont l'application ne peut pas être suspendue par contrat et aux conditions usuelles pour ce type de transport.

Si les obligations de l'exploitant du navire sont accrues dans un cas visé au paragraphe 2 du présent article, l'affréteur est responsable desdites obligations envers l'exploitant du navire.

Si la tierce partie avec laquelle un contrat a été conclu en vertu du paragraphe 1 du présent article avait connaissance de l'existence de la charte partie, l'exploitant du navire n'est responsable envers cette tierce partie que dans la mesure stipulée par la charte partie et établie par les règles de droit dont l'application ne peut pas être suspendue par convention entre les parties.

#### Article 471

L'affréteur qui autorise un tiers à livrer des marchandises pour transport à l'exploitant du navire en qualité de chargeur est responsable envers l'exploitant du navire des actes et omissions du chargeur dans la mesure stipulée par le contrat de transport.

#### Article 472

Le contrat de transport de marchandises s'éteint si son exécution est rendue définitivement impossible par un cas de force majeure.

Si pour des raisons de force majeure l'exécution du contrat de transport de marchandises a été rendue impossible pour une longue période, ou si la durée de l'impossibilité est incertaine, chacune des parties peut dénoncer le contrat.

La partie à qui l'empêchement n'est pas imputable peut résilier le contrat dans les cas visés au paragraphe 2 du présent article si l'empêchement a duré trop longtemps ou si l'on peut s'attendre à ce qu'il dure trop longtemps.

En outre, chaque partie est habilitée à dénoncer le contrat si la sécurité du navire, de l'équipage ou de la cargaison risque d'être menacée par un cas de force majeure ou par d'autres circonstances qui ne peuvent être évitées ou prévenues et qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat et pourraient durer longtemps ou indéfiniment.

#### Article 473

Si le contrat de transport de marchandises a été dénoncé ou annulé conformément à l'article 472 de la présente Loi, l'exploitant du navire a droit au remboursement des frais engagés en rapport avec son exécution; si le contrat a été dénoncé ou annulé pour un motif survenu après que le navire ait quitté le port d'embarquement, l'exploitant a droit au fret au prorata de la distance effectivement parcourue.

A l'exception de l'indemnité à laquelle l'exploitant du navire a droit en vertu du paragraphe 1 du présent article, les parties contractantes n'ont droit à aucune autre indemnisation de l'autre partie contractante.

#### Article 474

Si l'exécution d'un contrat de transport de marchandises est rendue impossible pour une brève période seulement, aucune des parties contractantes n'a le droit de le dénoncer.

#### Article 475

Dans le cadre d'une charte partie couvrant l'ensemble du navire, l'affrèteur peut dénoncer le contrat avant l'achèvement du chargement ou avant l'expiration des surestaries si le chargement n'est pas terminé, à condition de verser la moitié du fret convenu, et d'indemniser l'exploitant du navire pour les surestaries et autres frais non compris dans le fret.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également aux contrats de transport concernant une proportion du navire, d'une partie déterminée du navire ou le transport de marchandises spécifiées, à condition que tous les affrêteurs dénoncent le contrat.

Dans les cas prévus aux paragraphes 1 et 2 du présent article, le ou les affrêteurs peuvent aussi dénoncer le contrat après l'achèvement du chargement ou l'expiration des surestaries, même durant le voyage, à condition de payer intégralement les frais stipulés ainsi que les surestaries et autres frais engagés par l'exploitant du navire et non couverts par le fret.

Lorsque le contrat de transport est conclu pour une proportion du navire ou une partie déterminée du navire ou pour le transport de marchandises spécifiées, chaque affrèteur peut le dénoncer avant le début du chargement, à condition de verser intégralement le fret stipulé et les surestaries et autres frais engagés par l'exploitant du navire et non couverts par le fret.

#### Article 476

Tout affrèteur peut dénoncer un contrat dans les cas visés au paragraphe 4 de l'article 475 de la présente Loi, même si le chargement a commencé, à condition de s'acquitter des obligations prévues par ledit article, que la cargaison puisse être déchargée sans mettre en danger le navire ou d'autres cargaisons, que l'appareillage du navire ne soit pas trop retardé par le déchargement ou que son horaire ne soit pas modifié, que le déchargement n'entraîne aucun dommage pour les autres affrêteurs et qu'il n'existe pas d'autre motif important empêchant le déchargement.

Si l'exploitant du navire refuse la résiliation du contrat pour les motifs visés au paragraphe 1 du présent article, il est tenu d'en informer immédiatement l'affrèteur.

#### Article 477

Si, en cas d'annulation du contrat, un connaissement a été délivré, l'affrèteur peut dénoncer le contrat à condition de restituer à l'exploitant du navire tous les exemplaires dudit connaissement ou de lui fournir une garantie pour couvrir tous les dommages qu'il pourrait subir du fait que tous les exemplaires du connaissement ne lui ont pas été restitués.

#### Le navire

#### Article 478

L'exploitant du navire est tenu de transporter les marchandises dans le navire expressément stipulé par le contrat ou dans un navire présentant les caractéristiques stipulées.

Si les parties ne sont pas expressément convenues d'employer un navire en particulier ou un navire présentant certaines caractéristiques, en vertu du paragraphe 1 du présent article, l'exploitant du navire est tenu de transporter les marchandises dans un navire du type habituellement employé pour effectuer le transport stipulé.

#### Article 479

L'exploitant d'un navire de mer est tenu d'exercer en temps utile, avant de commencer le voyage, la diligence raisonnable d'un exploitant de navire consciencieux s'agissant d'assurer la navigabilité du navire, de le doter des équipements et de l'équipage nécessaires et de l'approvisionner en suffisance, ainsi que de l'équiper pour que les marchandises puissent être chargées, arrimées, conservées, transportées et déchargées dans l'état dans lequel elles ont été reçues pour le transport.

Les conditions contractuelles contraires aux dispositions du paragraphe 1 du présent article n'ont pas d'effet légal.

#### Article 480

Les espaces du navire qui ne sont habituellement pas employés pour l'arrimage de marchandises peuvent être employés à cet effet uniquement par convention expresse entre les parties contractantes, à condition que cette convention ne soit pas contraire à la loi.

#### Article 481

L'exploitant du navire peut, avec le consentement de l'affrèteur, remplacer le navire spécifié dans le contrat par un autre navire. Si le transport est effectué en vertu d'un contrat de transport sans affrètement, le navire peut être remplacé sans le consentement de l'affrèteur.

#### Article 482

L'exploitant du navire est responsable de l'exactitude des déclarations relatives à la capacité de port en lourd du navire figurant dans la charte partie s'il y a un écart supérieur à 5 pour cent.

#### Article 483

Si le contrat a été conclu pour l'affrètement du navire entier ou d'une partie déterminée du navire, et que l'espace n'est pas entièrement employé, l'exploitant du navire ne peut pas disposer de l'espace vide sans le consentement de l'affrèteur.

## Chargement

### Article 484

L'exploitant du navire est tenu de conduire le navire au port convenu pour le chargement.

### Article 485

Si, pour des motifs dont l'affrèteur n'est pas responsable, le navire ne peut pas être conduit au port stipulé, l'affrèteur, compte tenu de l'objectif du contrat, a le droit de désigner le port le plus proche vers lequel le navire peut être conduit pour prendre livraison des marchandises.

### Article 486

L'espace de chargement dans le port est réservé par l'affrèteur. Dans les services de ligne, il est réservé par l'exploitant du navire.

### Article 487

L'exploitant du navire conduit le navire à l'espace de chargement désigné par l'affrèteur conformément à l'article 486 de la présente Loi si cela peut être fait sans danger pour le navire et si les marchandises peuvent être chargées à cet endroit sans mettre le navire en danger.

Si l'espace de chargement ne satisfait pas les conditions prescrites au paragraphe 1 du présent article, l'exploitant du navire conduit le navire à un autre lieu aussi proche que possible, à condition qu'il puisse le faire sans danger pour le navire et que les marchandises puissent être chargées en cet autre lieu sans mettre le navire en danger.

### Article 488

Le navire peut prendre livraison des marchandises à l'ancre si le contrat le prévoit ou si tel est l'usage local, et doit le faire si cela est ordonné par l'autorité portuaire compétente.

### Article 489

Si en vertu d'un contrat l'affrèteur ou une autre personne a le droit de désigner le port de chargement, mais que le capitaine ne reçoit pas l'ordre dans le délai convenu ou à temps, ou le reçoit mais ne peut pas l'exécuter, il agit au mieux, en tenant compte des intérêts des bénéficiaires du transport.

### Article 490

Si en vertu du contrat le navire doit arriver au port désigné dans un délai déterminé, le navire sera réputé arrivé au moment où il atteint le port ou l'ancrage.

### Article 491

Le capitaine notifie le chargeur par écrit que le navire est prêt à charger (notice prêt à charger).

La notice prêt à charger est présentée au chargeur à son adresse durant les heures de bureau.

Si le capitaine ne connaît pas l'adresse du chargeur ou si la notice prêt à charger ne peut pas lui être remise à cette adresse, il demande les instructions à l'affrèteur et la notice est réputée avoir été présentée, avec les effets légaux qui en découlent, au moment où elle aurait été présentée s'il n'y avait pas eu l'empêchement ci-dessus.

#### Article 492

Il n'est pas nécessaire de présenter une notice prêt à charger pour les navires assurant un service de ligne.

Les navires assurant un service de ligne commencent le chargement dès qu'ils sont prêts à charger à l'endroit désigné.

#### Article 493

Le capitaine peut présenter la notice prêt à charger si le navire est prêt à charger et se trouve à l'endroit désigné dans le port désigné en vertu des articles 484, 485, 487 et 488 de la présente Loi, à condition d'avoir obtenu la libre pratique et le permis de chargement et exécuté tous les autres actes permettant le chargement des marchandises sur le navire.

La notice prêt à charger peut être présentée même si le navire ne se trouve pas encore à l'endroit désigné au paragraphe 1 du présent article à condition qu'il en ait été empêché par des motifs indépendants de la responsabilité de l'affrètement.

#### Article 494

La marchandise doit être livrée à l'exploitant du navire sous palan.

#### Article 495

Si la marchandise doit être chargée par le chargeur, le capitaine est tenu de lui indiquer comment l'arrimer pour éviter les dommages pouvant être dus au transport par mer.

Au moment du chargement de la marchandise, le chargeur est tenu de suivre les instructions du capitaine en ce qui concerne la répartition de la cargaison à bord et les autres mesures visant à assurer la sécurité des personnes, du navire, de ses installations et équipements, des autres cargaisons se trouvant à bord et à prévenir la pollution.

#### Article 496

La cargaison ne peut pas être arrimée sur le pont sans le consentement exprès du chargeur, à moins qu'elle soit d'un type habituellement arrimé sur le pont.

#### Article 497

La quantité de marchandises livrées pour transport peut être indiquée en nombre d'unités, en poids ou en volume.

En cas de doute, la quantité est définie par l'unité de mesure habituellement employée au port de chargement.

#### Article 498

Le chargeur peut livrer pour transport une marchandise autre que celle convenue si cela ne modifie pas les conditions de transport au détriment de l'exploitant du navire, n'entraîne pas de retard du navire, ne menace pas la sécurité du navire et des autres cargaisons se trouvant à bord et si, à la demande de l'exploitant du navire, l'affrètement fournit une garantie pour couvrir toutes les créances pouvant résulter du remplacement de la marchandise.

Si la marchandise convenue a déjà été chargée, son déchargement et le chargement de la marchandise de remplacement sont à la charge de l'affrètement.

#### Article 499

L'affrètement ou le chargeur donne à l'exploitant du navire des instructions pour la manutention de la marchandise si celle-ci ne fait pas l'objet d'un commerce ordinaire et si le capitaine doit prendre des mesures spéciales pour l'arrimer.

#### Article 500

Dans le cas de transport de marchandises dangereuses, l'affrèteur ou le chargeur informe l'exploitant du navire de la nature du danger et indique quelles sont les précautions à prendre, même si l'exploitant du navire ne le lui demande pas.

Si le caractère dangereux de la marchandise transportée n'a été indiqué ni sur le connaissement ni sur le document écrit tenant lieu de contrat de transport, la charge de la preuve du fait que l'exploitant du navire avait connaissance du danger lié au transport de ladite marchandise incombe au bénéficiaire du transport.

#### Article 501

L'exploitant du navire ne doit pas accepter pour transport des marchandises dont l'importation, le transport en transit ou l'exportation est interdit, ou des marchandises de contrebande.

L'exploitant du navire ne doit pas accepter pour transport des marchandises de caractère dangereux, si au moment de la conclusion du contrat il n'avait pas connaissance et n'était pas censé avoir eu connaissance de ce caractère dangereux.

L'exploitant du navire ne doit pas accepter pour transport des marchandises dont l'état ou le conditionnement peut mettre en danger les personnes, le navire, l'environnement ou les autres marchandises avec lesquelles elles seraient susceptibles d'entrer en contact durant le voyage.

#### Article 502

L'affrèteur est responsable envers l'exploitant du navire des dommages causés aux personnes, au navire, à la cargaison ou à l'environnement ainsi que des autres dommages et frais résultant de défauts de conditionnement.

#### Article 503

L'affrèteur est responsable envers l'exploitant du navire des dommages causés aux personnes, au navire, à la cargaison ou à l'environnement ainsi que des autres dommages et frais causés par l'état naturel de la cargaison, si l'exploitant n'en avait pas ou n'était pas censé en avoir connaissance.

#### Article 504

Les dispositions des articles 486, 490, 491 et 494 de la présente Loi s'appliquent sauf si elles sont contraires aux usages du port.

### Heures de chargement

#### Article 505

L'exploitant du navire prend livraison des marchandises pour transport durant les heures ouvrables du port. Ces heures sont déterminées par l'organe qui gère le port conformément à la loi.

#### Article 506

Les staries débutent à la première heure de travail du matin ou de l'après-midi, à condition que la notice prêt à charger ait été présentée au moins deux heures avant l'expiration de la matinée ou de l'après-midi de travail correspondante.

La durée des staries est calculée conformément à l'usage du port.

Les staries sont comptées en jours ouvrés ou en parties de jours ouvrés, un jour ouvré se composant de 24 heures consécutives.

Les dimanches, jours fériés nationaux et autres jours chômés dans le port, ainsi que les périodes durant lesquelles le chargement est rendu impossible en raison d'intempéries ou d'empêchement de la part du navire, ne sont pas comptés comme jours ouvrés.

#### Article 507

Les surestaries commencent à l'expiration des staries.

Le temps de surestarie est calculé en jours courants et en parties de jours courants sans interruption.

Lorsque le chargement a été rendu impossible en raison d'empêchement de la part du navire, le temps correspondant n'est pas compté comme surestaries.

#### Article 508

L'exploitant du navire a droit à une indemnisation spéciale pour les surestaries.

Le taux de surestarie est le taux appliqué pour d'autres navires similaires se trouvant dans le même port au même moment; si cela n'est pas possible, il est établi en fonction du taux applicable des navires similaires se trouvant dans le port le plus proche au même moment.

Les surestaries sont payées chaque jour à l'avance pour l'ensemble de la journée; si le chargement est terminé avant la fin d'une journée pour laquelle les surestaries ont déjà été payées, l'exploitant du navire rembourse le solde au prorata.

#### Article 509

Si les surestaries ne sont pas acquittées à l'échéance, le navire peut appareiller immédiatement avec la partie de la cargaison qui a déjà été chargée.

En pareil cas, l'exploitant du navire conserve le droit de percevoir l'intégralité du fret, des surestaries et autres créances auxquels il a droit en vertu du contrat.

#### Article 510

Lorsque le navire a le droit d'appareiller avec une partie de la cargaison au motif que les surestaries n'ont pas été acquittées à l'échéance (article 510), l'exploitant du navire peut dénoncer le contrat et décharger les marchandises si la partie chargée des marchandises ne constitue pas une garantie suffisante pour couvrir ses créances en vertu du contrat de transport.

Lorsqu'il décharge les marchandises, l'exploitant du navire exerce la diligence raisonnable d'un exploitant de navire consciencieux compte tenu des circonstances.

Si l'exploitant du navire dénonce le contrat et que la cargaison n'est pas déchargée, il a droit au versement de l'intégralité du fret et à l'indemnisation des surestaries et frais de déchargement engagés et non couverts par le fret, ainsi qu'aux autres créances auxquelles il a droit en vertu du contrat.

#### Article 511

Les dispositions de la présente Loi relatives aux staries et surestaries ne s'appliquent pas au transport par navire assurant un service de ligne.

Lorsque le transport est effectué par un navire assurant un service de ligne, le chargeur livre la marchandise dès que le navire peut la charger.

#### Article 512

Un navire en service de ligne n'est pas tenu d'attendre pour chargement au-delà de l'heure d'appareillage indiquée dans son horaire, à condition que le retard de chargement ne lui soit pas imputable.

#### Article 513

Le chargeur est tenu de remettre à temps au capitaine les documents de douane et autres documents requis pour le chargement, le transport et le déchargement de la marchandise.

Si ces documents ne sont pas remis à l'expiration des staries ou surestaries, ou dans le cas du transport par navire de ligne avant l'heure d'appareillage annoncée, le capitaine peut décharger la marchandise.

Dans le cas visé au paragraphe 2 du présent article, l'exploitant du navire conserve le droit de percevoir l'intégralité du fret, des surestaries et des surestaries extraordinaires, ou d'être indemnisé en cas de retard d'un navire assurant un service de ligne et de tout autre préjudice.

#### Article 514

Les dispositions du paragraphe 1 de l'article 505 et des articles 506, 507, 508, 511 et 512 de la présente Loi s'appliquent sauf si elles sont contraires aux usages du port.

#### Documents de transport

#### Article 515

Une fois le chargement terminé, l'exploitant du navire délivre au chargeur, à sa demande, un connaissement.

#### Article 516

Si la marchandise a été livrée à l'exploitant du navire avant le moment prévu pour le chargement, le chargeur peut demander à l'exploitant de lui remettre un récépissé ou un connaissement portant visiblement la mention "reçu pour embarquement" (connaissement reçu pour embarquement).

L'exploitant de navire qui a délivré un connaissement reçu pour embarquement peut, au lieu de délivrer un connaissement, confirmer que le chargement a été effectué en portant la mention "embarqué" sur le connaissement reçu pour embarquement.

#### Article 517

Si l'exploitant du navire a délivré un connaissement reçu pour embarquement, le chargeur doit, au moment où il reçoit le connaissement, lui restituer le connaissement reçu pour embarquement.

Si un récépissé a été délivré avant le connaissement, le chargeur le restitue à l'exploitant du navire à la réception du connaissement.

#### Article 518

Si la cargaison doit être embarquée à bord de différents navires, ou si elle se compose de marchandises de types différents ou est divisée en lots, tant l'exploitant du navire que le chargeur ont le droit de demander qu'un connaissement distinct soit émis pour chaque navire employé, ou pour chaque type de marchandise, ou pour chaque lot.

Si la cargaison est embarquée en vrac, le chargeur peut demander des connaissements distincts pour certaines quantités de marchandises.

#### Article 519

Les conventions entre les parties contraires aux dispositions de l'article 515 et du paragraphe 1 de l'article 516 de la présente Loi n'ont pas d'effet légal.

#### Article 520

Le connaissement peut être nominatif, à ordre ou au porteur.

Si, dans un connaissement à ordre, la personne à l'ordre de qui la cargaison doit être livrée n'est pas nommée, l'exploitant du navire la livre sur ordre du chargeur.

#### Article 521

Un connaissement nominatif est transférable par cession, un connaissement à ordre est transférable par endossement et un connaissement au porteur est transférable par livraison.

Les dispositions de la Loi sur les lettres de change, à l'exception de celles qui régissent le droit de recours, s'appliquent selon qu'il convient à la forme et aux effets de l'endossement.

#### Article 522

A la demande du chargeur, l'exploitant du navire délivre plusieurs originaux du connaissement, indiquant sur chacun le nombre total d'originaux émis.

#### Article 523

Chaque partie peut demander que le connaissement lui soit délivré en plusieurs exemplaires.

Chaque exemplaire doit porter la mention indiquant qu'il s'agit d'une copie.

A la demande de l'exploitant du navire, le chargeur signe la copie du connaissement.

#### Article 524

Le connaissement porte les mentions suivantes:

- 1) la dénomination ou la raison sociale et le siège ou le nom et le domicile de l'exploitant du navire qui émet le connaissement;
- 2) le nom ou autre marque d'identification du navire;
- 3) la dénomination ou la raison sociale et le siège ou le nom et le domicile du chargeur;
- 4) la dénomination ou la raison sociale et le siège ou le nom et le domicile du destinataire, ou la mention "à ordre" ou "au porteur";
- 5) le port de destination ou le moment et l'endroit auxquels ledit port sera désigné;
- 6) la quantité de marchandises en unités, poids ou volume ou autre unité de mesure selon la nature de la marchandise;
- 7) la nature de la marchandise et les marques qu'elle porte;
- 8) l'état apparent de la marchandise ou de l'emballage;
- 9) les dispositions relatives au fret;
- 10) le lieu et la date d'embarquement et d'émission du connaissement.

Le connaissement peut aussi contenir d'autres déclarations et conditions de transport.

#### Article 525

Le connaissement reçu pour embarquement contient également les mentions prévues à l'article 524 de la présente Loi, sauf celles qui concernent l'identité du navire et le lieu et la date d'embarquement.

Lorsqu'il appose la mention "embarqué" sur le connaissement reçu pour embarquement, l'exploitant du navire y inscrit les données relatives à l'identité du navire et à la date d'embarquement.

#### Article 526

Le connaissement est signé en personne par l'exploitant du navire ou par son représentant.

#### Article 527

Le connaissement est rédigé par l'exploitant du navire sur la base des données communiquées par écrit par le chargeur.

#### Article 528

S'il a un motif raisonnable de douter que les données communiquées par le chargeur en ce qui concerne la nature de la marchandise ou les marques qu'elle porte, ou la quantité en nombre de pièces, poids, volume ou autre unité de mesure sont exactes ou complètes, et s'il n'y a pas de moyen raisonnable d'en vérifier l'exactitude durant l'embarquement ou si les marques ne sont pas claires ou indélébiles, l'exploitant peut inscrire des observations sur le connaissement, en les motivant.

#### Article 529

La présence de la signature du chargeur sur le connaissement ou sur une copie de celui-ci (article 526) ne signifie pas que le chargeur souscrit aux observations portées par l'exploitant du navire sur le connaissement en vertu des dispositions de l'article 528 de la présente Loi.

#### Article 530

Lorsque l'exploitant du navire n'a pas inscrit d'observation sur le connaissement en vertu des dispositions de l'article 528 de la présente Loi, on présume, dans la relation entre l'exploitant du navire et un tiers légitimement porteur du connaissement, que l'exploitant a reçu la marchandise telle qu'elle est décrite sur celui-ci.

Lorsque l'exploitant du navire inscrit des observations sur le connaissement en vertu des dispositions de l'article 528, on présume qu'il a reçu la marchandise dans le même état qu'elle a été remise au destinataire, sauf si le porteur légitime du connaissement apporte la preuve du contraire.

#### Article 531

Les conditions écrites du contrat de transport et des conditions générales de l'exploitant du navire ne sont contraignantes pour le porteur légitime du connaissement qui n'est ni l'affrèteur ni le chargeur que si le connaissement y renvoie expressément.

Les conditions orales d'un contrat de transport non inscrites sur le connaissement ne sont pas contraignantes pour un porteur légitime du connaissement qui n'est ni l'affrèteur ni le chargeur, même si le connaissement y renvoie expressément.

Si le connaissement ne renvoie aux conditions du contrat de transport et aux conditions générales de l'exploitant du navire qu'en termes généraux, le porteur du connaissement mentionné au paragraphe 1 du présent article n'est pas lié par les conditions du contrat de transport et les conditions générales qui seraient plus contraignantes que celles usuellement appliquées pour ce type de transport.

#### Le voyage

#### Article 532

L'exploitant du navire effectue le voyage durant la période convenue.

Si la durée du voyage n'a pas été stipulée, l'exploitant du navire l'effectue dans un délai raisonnable.

#### Article 533

L'exploitant du navire emprunte l'itinéraire stipulé par le contrat.

Si le contrat ne stipule pas d'itinéraire, l'exploitant emprunte l'itinéraire usuel.

#### Article 534

Si, pour une raison quelconque, le navire ne peut pas appareiller ou poursuivre un voyage déjà commencé et si l'on s'attend à ce que l'empêchement dure longtemps, ou si sa durée est incertaine, le capitaine demande des instructions à l'affrètement ou à la personne ayant le droit de disposer de la cargaison.

Si le capitaine ne peut pas se conformer aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou exécuter les instructions reçues, selon les circonstances, il doit soit transborder la marchandise, soit la reconduire au port de départ, soit prendre une autre décision en tenant compte des intérêts de l'exploitant du navire et du bénéficiaire du transport.

Si, dans les cas mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, le contrat de transport a pris fin soit en vertu des dispositions légales soit par dénonciation, les dispositions de la présente Loi qui régissent les relations entre les parties contractantes en cas de cessation du contrat (article 473) s'appliquent, selon qu'il convient, aux droits et obligations des parties contractantes découlant des mesures prises par le capitaine.

Si le contrat est encore valable ou si les instructions de l'affrètement ne peuvent pas être exécutées, les dommages qui en résultent sont à la charge de la partie (fautive) responsable de l'empêchement ou de la partie qui l'a causé. Si les deux parties ont causé l'empêchement, chacune assume ses propres dommages. Si les deux parties sont fautives, chacune assume le dommage au prorata de sa responsabilité.

#### Article 535

L'affrètement ou le porteur légitime du connaissement peuvent dénoncer le contrat après le début du voyage aux conditions prévues au paragraphe 3 de l'article 475 et aux articles 476 et 477 de la présente Loi.

#### Article 536

Si l'exploitant du navire n'exécute pas un ordre reçu du bénéficiaire du transport lorsqu'il est tenu de le faire en vertu de la présente Loi, il est responsable envers le bénéficiaire de tous les dommages qui en résultent.

L'exploitant du navire est tenu d'indemniser le destinataire, en sa qualité de porteur légitime du connaissement, s'il exécute les ordres de l'affrètement alors que tous les exemplaires du connaissement ne lui ont pas été restitués.

Les créances résultant des paragraphes 1 et 2 du présent article ne peuvent pas dépasser le montant que l'exploitant du navire aurait dû verser s'il était responsable de la perte totale de la cargaison.

#### Article 537

L'obligation faite à l'exploitant du navire d'indemniser le bénéficiaire du transport en vertu du paragraphe 2 de l'article 536 de la présente Loi ne préjuge pas son droit de recours contre le bénéficiaire.

Livraison de la cargaison au bénéficiaire

#### Article 538

L'exploitant livre la cargaison au destinataire au port de destination.

#### Article 539

Les dispositions des articles 485 à 489 et 491 à 494 de la présente Loi s'appliquent au port de destination et à la livraison de la cargaison au destinataire.

#### Article 540

L'exploitant du navire remet la cargaison au porteur légitime du connaissement ou, si aucun connaissement n'a été délivré, à la personne désignée par le contrat de transport.

#### Article 541

Lorsqu'aucun document de transport n'a été délivré, le destinataire est habilité à demander à l'exploitant du navire de la lui livrer dès l'arrivée du navire au port de destination, à condition de satisfaire à ses obligations contractuelles.

L'exploitant du navire donne suite à cette demande sauf si l'affrèteur lui a donné des instructions différentes qui sont contraignantes pour l'exploitant.

#### Article 542

Le porteur légitime du connaissement est habilité à demander à l'exploitant du navire de livrer la cargaison dès qu'elle est arrivée au port de destination, sous réserve que les conditions énoncées dans le connaissement sont respectées.

Lors de la réception de la cargaison, le porteur légitime du connaissement restitue celui-ci à l'exploitant du navire.

Une fois la cargaison livrée au port de destination à une personne détenant un ou plusieurs originaux du connaissement, les autres originaux ne lient plus l'exploitant du navire.

#### Article 543

Si aucun document de transport n'a été délivré, le destinataire est habilité à demander la livraison de la cargaison avant l'arrivée du navire au port de destination, à condition que l'affrèteur l'y ait autorisé dans le contrat.

Le titulaire légitime du connaissement est habilité à demander la livraison de la marchandise avant que le navire soit arrivé à destination sous réserve des conditions énoncées au paragraphe 3 de l'article 475 et aux articles 476 et 477 de la présente Loi.

#### Article 544

L'exploitant du navire a le droit de demander un récépissé à la personne à laquelle la cargaison est livrée.

#### Article 545

Si une cargaison faisant l'objet d'un seul document de transport est livrée en plusieurs parties, l'exploitant peut demander que la livraison d'une partie de la cargaison soit confirmée sur ledit document de transport ou par un récépissé distinct.

#### Article 546

Si aucun document de transport n'a été émis, l'affrèteur est habilité à ordonner à l'exploitant du navire de livrer la cargaison au port de destination à une personne autre que celle indiquée dans le contrat.

L'affrèteur perd ce droit lorsque le destinataire, conformément aux dispositions de la présente Loi, acquiert ledit droit et demande effectivement à l'exploitant du navire de lui livrer la cargaison.

#### Article 547

Les dispositions des articles 505 à 508 et de l'article 514 de la présente Loi s'appliquent également à la durée du déchargement.

#### Article 548

Si les surestaries ne sont pas versées à l'échéance, pour obtenir la garantie de paiement des surestaries et autres créances découlant du contrat de transport, le capitaine peut décharger la cargaison et la mettre sous garde, ou la confier à un entrepôt public ou autre personne appropriée, aux risques et aux frais du destinataire ou de toute autre personne ayant le droit d'en disposer.

#### Article 549

Si le destinataire ne signale pas par écrit toute avarie ou manquant dès sa réception, la cargaison est réputée lui avoir été livrée telle que décrite dans le connaissement, ou telle que reçue pour transport si aucun document de transport n'a été émis, à moins qu'il n'apporte la preuve du contraire.

#### Article 550

Si l'avarie ou le manquant n'est pas évident, le destinataire peut les notifier par écrit, conformément à l'article 549 de la présente Loi, dans les trois jours qui suivent la livraison.

La notification visée à l'article 549 de la présente Loi et au paragraphe 1 du présent article doit être suffisamment précise.

Si le destinataire fait la notification écrite visée au paragraphe 1 du présent article et à l'article 549 de la présente Loi, les objections qui y figurent sont présumées valables à moins que l'exploitant du navire n'apporte la preuve du contraire.

Aucune notification n'est nécessaire si, durant le déchargement et la livraison de la cargaison, l'exploitant du navire et le destinataire ont reconnu conjointement l'avarie ou le manquant par écrit.

Une convention entre les parties contraire aux dispositions des paragraphes 1 à 4 du présent article et à l'article 549 de la présente Loi n'a pas d'effet légal si elle lèse les intérêts du bénéficiaire du transport.

L'exploitant du navire et le destinataire coopèrent entre eux dans toute la mesure du possible pour établir l'état et la quantité de la cargaison lors de la livraison.

#### Article 551

Pour déterminer la quantité manquante, on tient compte de la freinte.

Si la cargaison est perdue, on considère qu'il n'y a pas eu de freinte.

La freinte mentionnée au paragraphe 1 du présent article est estimée conformément aux usages du port de débarquement.

#### Article 552

Un dommage causé par un retard de livraison, autre qu'une avarie de la cargaison elle-même ou un manquant, doit être démontré par le destinataire.

#### Article 553

Si le destinataire ne se présente pas ou est introuvable, ou s'il refuse de prendre livraison de la cargaison ou en est incapable, ou si plusieurs porteurs légitimes du connaissement apparaissent avant le début de la livraison de la cargaison, l'exploitant du navire demande des instructions au chargeur ou à l'affrètement.

#### Article 554

Si, après avoir demandé au chargeur ou à l'affrètement des instructions visées à l'article 553 de la présente Loi, l'exploitant du navire ne les reçoit pas à temps, ou ne peut pas les exécuter, il peut agir conformément aux dispositions de

l'article 548 de la présente Loi mais est tenu d'informer tous les bénéficiaires du transport dont il a connaissance des mesures qu'il a prises.

Lorsqu'un navire assure un service de ligne ou que des marchandises sont transportées en vertu d'un contrat de transport sans affrètement, l'exploitant du navire informe immédiatement tous les bénéficiaires du transport qu'il a eu connaissance d'un empêchement faisant obstacle à la livraison de la cargaison, mais n'est pas tenu d'attendre des instructions et peut prendre immédiatement les mesures visées à l'article 548 de la présente Loi.

#### Article 555

Lorsque l'exploitant du navire livre la cargaison à un entrepôt public ou à une autre personne chargée d'en assurer la garde, il n'est responsable que du choix de cet entrepôt ou personne.

#### Article 556

Au cas où la cargaison prise ou donnée en garde par l'exploitant du navire en vertu des articles 546 et 554 de la présente Loi n'est pas réclamée dans les 30 jours et le fret et les autres créances résultant du contrat de transport n'ont pas été acquittés, l'exploitant du navire peut vendre tout ou partie de la cargaison si cela est nécessaire pour couvrir ces créances.

L'exploitant du navire peut vendre la cargaison avant l'expiration du délai visé au paragraphe 1 du présent article si le produit de la vente ne couvrirait pas ses créances et les frais de garde, ou si la cargaison est avariée ou périssable.

La cargaison est vendue aux enchères publiques sauf si elle est périssable ou avariée ou si son prix est coté en bourse.

L'exploitant du navire exerce une diligence raisonnable lorsqu'il vend des marchandises périssables ou avariées.

#### Article 557

L'exploitant du navire est tenu de déposer le produit de la vente de la cargaison visée à l'article 558 de la présente Loi auprès du tribunal compétent pour le lieu de vente, en faveur de la personne autorisée à disposer de la cargaison, après en avoir déduit ses créances liées au transport et à la garde de ladite cargaison, ainsi que les frais de vente, et informe sans retard tous les bénéficiaires du transport de ce dépôt.

#### Article 558

Si le transport est effectué par un navire assurant un service de ligne et si l'exploitant du navire, pour un motif dont le bénéficiaire du transport est responsable, ne peut pas débarquer la cargaison au port de destination avant l'heure d'appareillage par l'horaire du navire, l'exploitant du navire peut décharger la cargaison dans un autre port proche, et acquiert de ce fait le droit de majorer le fret et d'être indemnisé des dommages résultant de cette mesure.

Si le bénéficiaire du transport n'est pas responsable du fait qui a empêché le débarquement au port de destination, l'exploitant du navire prend à sa charge le transport de la cargaison jusqu'à ce port; si l'exploitant du navire est responsable de l'empêchement, il doit en outre indemniser les dommages dus au retard.

Responsabilité de l'exploitant en cas de dommages causés aux marchandises et de retard

#### Article 559

L'exploitant du navire est responsable de toute avarie, manquant ou perte de la cargaison reçue pour transport depuis le moment où il la reçoit pour embarquement, ainsi que des dommages dus au retard de livraison.

#### Article 560

La cargaison est réputée livrée avec retard si elle n'a pas été remise au destinataire dans le délai convenu ou, au cas où aucun délai n'a été convenu, dans un délai raisonnable.

#### Article 561

L'exploitant du navire n'est pas responsable des avaries, manquants ou pertes ni des retards de livraison s'il apporte la preuve que ceux-ci ont été causés par des circonstances qui n'auraient pu être ni évitées ni prévenues par l'exercice de la diligence raisonnable d'un exploitant du navire consciencieux.

#### Article 562

L'exploitant du navire est responsable des actes et omissions commis par le capitaine, d'autres membres de l'équipage ou d'autres personnes qu'il emploie dans le cadre de leur travail comme s'il était lui-même auteur de ces actes ou omissions.

L'exploitant du navire n'est pas responsable des avaries, manquants ou pertes de la cargaison ni des retards de livraison dus à des actes ou omissions concernant la navigation ou la gestion du navire commis par les personnes visées au paragraphe 1 du présent article.

#### Article 563

L'exploitant du navire de mer n'est responsable d'un dommage causé à une cargaison à bord par un incendie que s'il est démontré que l'incendie résulte d'un acte ou omission de son fait.

#### Article 564

L'exploitant du navire n'est pas responsable d'un dommage à la cargaison causé par l'innavigabilité du navire s'il peut apporter la preuve qu'il a exercé la diligence raisonnable d'un exploitant de navire consciencieux (article 479).

#### Article 565

L'exploitant du navire n'est pas responsable des dommages causés à la cargaison s'il prouve que ce dommage est dû à l'un des faits suivants:

- 1) force majeure, fortune de mer, acte de guerre, crimes internationaux en mer, troubles civils ou émeutes;
- 2) restrictions sanitaires et autres mesures et actes d'autorités publiques;
- 3) actes ou omissions du chargeur ou des autres personnes ayant un droit sur la cargaison ou de personnes employées par ceux-ci;
- 4) grèves ou lock-out, ou tout autre événement empêchant totalement ou partiellement le travail;
- 5) sauvetage ou tentative de sauver des vies ou des biens en mer;
- 6) déroutement du navire dû à une des causes visées au point 1 du présent article ou à d'autres motifs valables;
- 7) freinte, détérioration ou perte de la cargaison dues à un vice inhérent, à un vice caché ou à la nature particulière de la cargaison;
- 8) conditionnement inadapté ou manque de lisibilité ou de durabilité des marques apposées sur la cargaison;
- 9) vices cachés qui ne peuvent pas être découverts par l'exercice d'une diligence raisonnable.

Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, l'exploitant du navire est responsable des dommages si le bénéficiaire du transport apporte la preuve que les dommages ont été dus à une faute personnelle de l'exploitant du navire ou des actes et omissions de personnes dont il est responsable, à condition que ces actes ou omissions ne concernent pas la navigation et la gestion du navire.

#### Article 566

Si cela n'est pas contraire à la réglementation en vigueur, le capitaine peut, en tout lieu et en tout temps, décharger, neutraliser ou jeter à la mer des cargaisons dangereuses, à condition que l'exploitant du navire n'ait pas été informé dudit danger avant l'embarquement.

Dans les cas visés au paragraphe 1 du présent article, l'exploitant du navire conserve le droit de percevoir l'intégralité du fret et n'est pas responsable du dommage.

#### Article 567

Si l'exploitant du navire a reçu des marchandises dangereuses pour transport et a connaissance de leur caractère dangereux, il les décharge ou les neutralise si la sécurité des personnes ou celle du navire, des autres cargaisons se trouvant à bord ou de l'environnement est menacée.

Si, au motif du paragraphe 1 du présent article, l'exploitant du navire décharge les marchandises avant l'arrivée du port de destination, il a droit au fret au prorata de la distance utile parcourue. Pour ce qui est des autres dommages résultant de l'embarquement de la cargaison dangereuse et des actes de l'exploitant du navire, chaque partie assume ses propres dommages.

#### Article 568

L'exploitant du navire n'est pas responsable de la perte totale ou partielle ou de la détérioration de la cargaison ni de tout retard de livraison si le chargeur a donné des indications mensongères quant à la nature et à la valeur de la cargaison.

#### Article 569

L'affrèteur est responsable envers l'exploitant du navire des dommages causés par l'inexactitude ou l'insuffisance des renseignements communiqués par l'affrèteur ou le chargeur quant à la quantité et à la nature de la cargaison et aux marques qui y sont apposées.

#### Article 570

L'affrèteur est responsable envers l'exploitant du navire des dommages causés par le chargement ou le transport de marchandises dont l'importation, l'exportation ou le transport en transit sont interdits ou de marchandises de contrebande, si au moment de l'embarquement l'exploitant n'avait pas ou n'était pas censé avoir connaissance de ces faits.

#### Article 571

La personne qui embarque des marchandises à l'insu de l'exploitant du navire est responsable envers celui-ci des dommages qui en résultent.

#### Article 572

L'exploitant du navire peut, à son appréciation, décharger en tout temps et en tout lieu et jeter à la mer toute marchandise embarquée à son insu ainsi que toute marchandise dont les marques sont inexactes ou insuffisantes, si elle met en danger les vies ou le navire, la cargaison ou l'environnement.

Dans le cas visé au paragraphe 1 du présent article, l'exploitant du navire conserve le droit de percevoir l'intégralité du fret et d'être indemnisé et n'est pas responsable des dommages causés par ses actes.

#### Article 573

Le capitaine peut reconduire au port d'embarquement toute marchandise dont l'importation, l'exportation ou le transport en transit est interdit ou, s'il le juge nécessaire, décharger ces marchandises en tout lieu et, au besoin, les jeter à la mer.

Si, dans le cas visé au paragraphe 1 du présent article, l'exploitant du navire n'avait pas et n'était pas censé avoir connaissance des caractéristiques de la marchandise, il conserve le droit de percevoir l'intégralité du fret et n'est pas responsable des dommages résultant de ces actions.

Si l'exploitant du navire avait ou était censé avoir connaissance des caractéristiques des marchandises visées au paragraphe 1 du présent article, il conserve le droit de percevoir le fret au prorata de la distance utile parcourue et les autres dommages sont à la charge de la partie qui les subit.

#### Article 574

Si l'importation, l'exportation ou le transit de marchandises est interdit durant le voyage, le capitaine peut appliquer les dispositions du paragraphe 1 de l'article 573 de la présente Loi aux marchandises concernées.

Dans le cas visé au paragraphe 1 du présent article, l'exploitant du navire conserve le droit de percevoir l'intégralité du fret et d'être indemnisé et n'est pas responsable des dommages causés par les actes concernés.

#### Article 575

L'exploitant du navire n'est pas tenu d'indemniser les dommages résultant de la perte totale ou partielle ou de la détérioration de la cargaison ni du retard de livraison pour un montant supérieur à 666,67 DTS par colis ou unité de marchandise concernée, ou 2 DTS par kilo de poids brut de la marchandise concernée, la plus élevée de ces deux valeurs étant retenue.

L'unité de marchandise au sens du paragraphe 1 du présent article est chaque colis ou pièce et, dans le cas des marchandises en vrac, chaque tonne ou mètre cube ou autre unité de mesure qui a été pris comme base pour la stipulation du fret. Si le fret relatif à une marchandise transportée en vrac n'a pas été convenu sur la base d'une unité de mesure, on retiendra comme unité de mesure celle qui est usuellement appliquée pour la stipulation du fret dans le port d'embarquement.

Lorsque la cargaison est transportée en conteneurs, sur palettes ou de façon similaire, l'unité de marchandise au sens du paragraphe 1 du présent article est :

- 1) le colis ou l'unité indiqué sur le connaissement, si ledit colis ou unité se trouve dans un conteneur, sur une palette ou sur un dispositif similaire;
- 2) le conteneur, la palette ou autre dispositif similaire si les colis ou unités ne sont pas indiqués sur le connaissement.

#### Article 576

L'affrètement ou le chargeur peut majorer la limite de responsabilité de l'exploitant du navire définie à l'article 575 de la présente Loi par convention avec l'exploitant du navire, indiquant la valeur majorée des marchandises par unité.

Si un document de transport a été émis, la convention relative à la majoration de la responsabilité de l'exploitant du navire qui n'est pas indiquée sur ledit document n'a pas d'effet légal en faveur d'un destinataire autre que l'affrètement ou le transport.

#### Article 577

Sauf si l'exploitant du navire apporte la preuve du contraire, la valeur de la cargaison est réputée être la valeur convenue par les parties en vertu de l'article 576 de la présente Loi.

#### Article 578

L'exploitant du navire n'a pas droit à la limitation de responsabilité prévue aux articles 575 et 576 de la présente Loi s'il est démontré qu'il a lui-même causé les dommages intentionnellement ou par témérité.

#### Article 579

L'exploitant du navire est responsable de la valeur de toute marchandise perdue et de la dévalorisation de toute marchandise endommagée.

Si les marchandises ont été livrées avec retard, l'exploitant du navire est également responsable des dommages dus au retard. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, l'exploitant du navire qui, en vertu de l'article 578 de la présente Loi, ne peut pas limiter sa responsabilité, est responsable de tous les dommages causés par la perte totale ou partielle ou la détérioration des marchandises ou par le retard de leur livraison.

#### Article 580

Le montant des dommages dus à la perte des marchandises est établi sur la base de la valeur marchande d'autres marchandises, de quantité et de qualité identiques, au port de destination le jour de l'arrivée du navire à ce port, ou, en cas de non-arrivée, le jour où le navire aurait dû arriver.

Si le montant des dommages liés à la perte des marchandises ne peut pas être établi comme prescrit au paragraphe 1 du présent article, il est apprécié sur la base de la valeur marchande des marchandises dans le port d'embarquement le jour de l'appareillage, majoré des frais de transport.

Le montant des dommages dus en cas de détérioration des marchandises est la différence entre la valeur marchande des marchandises non avariées et leur valeur marchande dans l'état où elles se trouvent.

Si le montant des dommages correspondant à la perte ou à la détérioration des marchandises ne peut pas être établi conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, il est établi par le tribunal.

Les économies réalisées du fait que les marchandises ne sont pas arrivées à destination ou sont arrivées détériorées sont déduites du montant qui doit être versé pour indemniser les pertes, manquants ou avaries.

#### Article 581

Les articles 575, 579 et 580 de la présente Loi s'appliquent également lorsque le capitaine, d'autres membres d'équipage ou toute autre personne employée par l'exploitant du navire est responsable en vertu des règles générales du droit de dommages liés à la perte totale ou partielle ou à la détérioration des marchandises, à condition qu'il soit démontré que ces dommages ont été causés durant leur travail ou en rapport avec leur travail, ou durant l'exécution de leurs services ou en rapport avec ceux-ci.

Les personnes visées au paragraphe 1 du présent article n'ont pas droit à la limitation de responsabilité si l'on apporte la preuve qu'elles ont causé le dommage intentionnellement ou par négligence grave.

#### Article 582

Le montant total de l'indemnité due par l'exploitant du navire et les personnes mentionnées au paragraphe 1 de l'article 581 de la présente Loi ne dépasse pas le montant spécifié à l'article 575 de la présente Loi.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article n'ont pas d'effet sur les dispositions du paragraphe 2 de l'article 581 de la présente Loi.

#### Article 583

Les personnes mentionnées au paragraphe 1 de l'article 581 de la présente Loi sont responsables jusqu'à concurrence du montant indiqué à l'article 575 de la présente Loi même si l'exploitant du navire a majoré la limite de sa responsabilité en vertu de l'article 576 de la présente Loi.

#### Article 584

Les dispositions de la présente Loi relatives à la responsabilité de l'exploitant du navire ne peuvent pas être modifiées par contrat au détriment du bénéficiaire du transport.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, les dispositions de la présente Loi régissant la responsabilité de l'exploitant du navire peuvent être modifiées en faveur de celui-ci en cas de:

- 1) perte totale ou partielle ou détérioration des marchandises survenues avant l'embarquement ou après le débarquement,
- 2) dommages dus au retard.

Les dispositions de la présente Loi régissant la responsabilité de l'exploitant du navire peuvent être également modifiées par contrat en sa faveur dans le cas:

- 1) du transport d'animaux vivants,
- 2) du transport de marchandises sur le pont avec le consentement écrit du chargeur.

#### Article 585

Les conditions contractuelles contraires à l'article 584 de la présente Loi n'ont pas d'effet légal.

#### Article 586

Les dispositions de la présente Loi qui régissent la responsabilité de l'exploitant du navire s'appliquent à toutes les prétentions contractuelles ou non contractuelles formulées pour quelque motif que ce soit à l'égard de l'exploitant du navire pour toute perte totale ou partielle ou détérioration de la cargaison.

#### Article 587

Les dispositions de la présente Loi qui régissent la responsabilité de l'exploitant du navire n'ont pas d'effet sur les dispositions de la présente Loi relatives à l'avarie commune.

#### Fret

#### Article 588

Le montant du fret est fixé par contrat.

Si le montant du fret n'est pas fixé par contrat, il est établi sur la base du taux moyen du fret stipulé par contrat pour une cargaison similaire au moment du chargement de ladite cargaison au port d'embarquement.

#### Article 589

Si la quantité de marchandises embarquées dépasse la quantité stipulée, le fret est majoré au prorata.

Si, au lieu de la marchandise stipulée, est embarquée une autre marchandise pour laquelle le taux de fret est plus élevé, le taux appliqué est celui qui correspond à la marchandise effectivement embarquée.

Si la quantité embarquée est inférieure à la quantité stipulée ou si aucune cargaison n'est embarquée, le fret est acquitté pour la quantité stipulée.

Si la quantité embarquée est moindre que la quantité stipulée et que le taux de fret pour la marchandise effectivement embarquée est plus élevé que le taux convenu, l'intégralité du fret convenu est acquittée, majorée de la différence entre le fret convenu et le fret plus élevé correspondant à la marchandise effectivement embarquée.

Les dispositions du paragraphe 3 du présent article n'ont pas d'effet sur les dispositions de l'article 475 de la présente Loi.

#### Article 590

Si seule une partie de la cargaison stipulée par une charte partie a été embarquée et que l'exploitant du navire emploie l'espace inutilisé, le fret convenu est réduit au prorata.

Si l'exploitant du navire a employé l'espace inutilisé contrairement à un ordre exprès de l'affrèteur, il lui doit des dommages-intérêts.

#### Article 591

Le fret stipulé dans une charte au voyage n'est pas modifié quelle que soit la durée du voyage, à moins que le fret convenu soit payable par unité de temps.

Si, à la demande de l'affrèteur ou dans l'intérêt du bénéficiaire du transport, le voyage est prolongé au-delà de la destination stipulée, le fret est majoré au prorata.

#### Article 592

Si, dans le cadre d'un affrètement au voyage, le fret est payable par unité de temps et que la date à partir de laquelle le paiement du fret commence n'a pas été fixée, la période est comptée à partir du jour où la notice prêt à embarquer a été présentée, à midi si la notice a été présentée avant midi et à minuit si elle a été présentée dans l'après-midi.

Si, par ordre du chargeur, l'embarquement a commencé avant le moment indiqué au paragraphe 1 du présent article, ou si le navire a appareillé sans la cargaison, le fret est dû à partir du moment où l'embarquement a commencé ou à partir du moment où le navire a appareillé.

La période pour laquelle le fret est dû prend fin avec le débarquement de la cargaison; si le navire est arrivé sans cargaison, elle prend fin lorsqu'il a mouillé l'ancre ou s'est amarré au port dans lequel le voyage se termine, auquel cas le dernier jour du voyage est compté comme jour entier.

#### Article 593

Si, dans le cadre d'un affrètement au voyage, le fret est dû par unité de temps et si l'exécution du contrat est interrompue, durant le voyage, à l'initiative de l'exploitant du navire sans faute de l'affrèteur ou du chargeur, le fret n'est pas dû pendant l'interruption du voyage.

#### Article 594

Le fret convenu dans le cadre d'un affrètement à temps est versé d'avance par l'affrèteur, par mensualités égales, mais l'exploitant du navire n'a droit au versement du fret que pour la période durant laquelle il a exécuté le contrat.

Dans le cadre d'un affrètement au voyage, le fret n'est dû, en cas d'entrave à l'emploi du navire, que si l'entrave est le fait de l'affrèteur ou résulte de l'application d'un ordre de l'affrèteur.

L'exploitant du navire peut dénoncer le contrat si le fret n'est pas acquitté à l'échéance.

#### Article 595

Dans le cadre d'un affrètement à temps pour le navire entier l'affrèteur, outre le fret, paie le carburant, les lubrifiants et l'eau destinés aux moteurs principaux

du navire et autres machines de bord, ainsi que les droits de port et autres redevances de navigation.

#### Article 596

Dans le cadre d'un affrètement à temps, la date à partir de laquelle le fret est dû est la même que dans le cas d'un affrètement au voyage pour lequel le fret est payable par unité de temps (article 592).

L'affrèteur est redevable d'un fret double pour la période écoulée après l'expiration du délai stipulé dans le contrat d'affrètement à temps si le navire continue de naviguer pour son compte sans qu'il y ait faute de l'exploitant du navire.

#### Article 597

Une rémunération de sauvetage obtenue par un navire dans le cadre d'un affrètement à temps du navire entier est répartie à parts égales entre l'exploitant et l'affrèteur, après déduction des frais de sauvetage et de la part due à l'équipage.

#### Article 598

Le fret correspondant à une cargaison embarquée sans le consentement de l'exploitant du navire et à toute cargaison dont le marquage est inexact ou insuffisant est calculé sur la base du taux de fret maximum appliqué dans un cas similaire à une cargaison similaire embarquée pour un voyage identique ou similaire, si ce taux est plus élevé que le taux convenu.

#### Article 599

Le fret n'est dû que pour la cargaison qui a été transportée et mise à la disposition du destinataire au port de destination.

Sauf dans les cas visés aux articles 475, 476, 509, 510, 566, 572, 573 et 574 de la présente Loi, et par dérogation au paragraphe 1 du présent article, le fret est également dû pour une cargaison non transportée ni mise à la disposition du destinataire si la non-arrivée a été causée par l'affrèteur ou le chargeur, par les personnes habilitées à disposer de la cargaison ou par une personne dont elles sont responsables, ou si la cargaison n'est pas arrivée au port de destination pour une raison liée à la cargaison, sans qu'il y ait faute de l'exploitant du navire.

Par dérogation au paragraphe 2 du présent article, l'exploitant du navire, sauf dans les cas visés aux articles 473, 567, 573 et 600 de la présente Loi, a droit au fret pour la cargaison transportée sur une partie seulement du voyage au prorata de la distance utile parcourue, à moins qu'il soit responsable de l'interruption du voyage.

#### Article 600

En cas de naufrage ou tout autre accident de navigation, ainsi que de saisie ou d'arraisonnement du navire ou de la cargaison résultant d'un acte de guerre, d'un crime international en mer, d'un trouble civil ou d'une émeute, l'exploitant du navire a droit au fret pour la cargaison sauvée au prorata de la distance effectivement parcourue.

#### Article 601

Si aucun document de transport n'a été émis, le destinataire acquitte le fret et les autres créances liées au transport de la cargaison dès qu'il en prend livraison, sauf stipulation contraire de l'affrèteur et de l'exploitant du navire.

#### Article 602

Si la cargaison est livrée contre connaissance, le destinataire n'acquitte que les créances mentionnées sur le connaissance ou celles qui sont nées après son émission.

#### Article 603

Si le destinataire ne s'acquitte pas des obligations découlant des articles 601 à 603 de la présente Loi, l'exploitant du navire a le droit de retenir et de vendre la cargaison conformément aux articles 555 à 557 de la présente Loi.

L'exploitant du navire a aussi les droits visés au paragraphe 1 du présent article lorsqu'il livre la cargaison à une personne qui n'est pas le destinataire.

#### Article 604

L'exploitant du navire qui a livré la cargaison au destinataire n'est pas habilité à demander à l'affrètement de lui régler tout montant qu'il n'aurait pas perçu du destinataire comme le prévoit l'article 603 de la présente Loi.

Si le produit de la vente de la cargaison ne lui permet de recouvrer qu'une partie de sa créance, l'exploitant du navire est habilité à demander à l'affrètement le règlement du solde, sous réserve du paragraphe 1 du présent article.

La disposition du paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas si l'exploitant du navire apporte la preuve qu'il n'a pas pu se conformer aux dispositions de l'article 603 de la présente Loi même en exerçant une diligence raisonnable.

### Privilèges maritimes sur les cargaisons

#### Article 605

Il y a privilège maritime sur les marchandises chargées à bord d'un navire:

- 1) pour les frais de justice engagés dans l'intérêt commun de tous les créanciers en raison de procédures de mise à exécution ou de constitution de garanties visant à préserver ou à vendre les marchandises, ainsi que pour les frais de garde et de surveillance des marchandises engagés après l'arrivée du navire au dernier port;
- 2) pour les créances concernant une rémunération de sauvetage ou une contribution d'avarie commune des marchandises;
- 3) pour les créances résultant du contrat de transport, y compris les frais d'entreposage de la cargaison.

Le privilège visant le capital s'applique également à l'intérêt.

#### Article 606

Les privilèges maritimes sur les cargaisons ne s'éteignent pas en cas de cession des marchandises sauf disposition contraire de la présente Loi.

#### Article 607

Le rang des créances couvertes par des privilèges maritimes sur des marchandises embarquées est déterminé par l'ordre d'énoncé du paragraphe 1 de l'article 605 de la présente Loi.

Si les créances visées aux points 1) et 3) du paragraphe 1 de l'article 605 de la présente Loi ne peuvent pas être réglées intégralement, elles le sont au prorata.

Si les créances visées au point 2) du paragraphe 1 de l'article 605 ne peuvent pas être réglées intégralement, les créances les plus récentes ont priorité sur les créances antérieures.

Les créances dues à un seul et même événement sont réputées nées au même moment.

#### Article 608

Le fait que l'exploitant du navire ait exercé son droit de rétention en vertu de l'article 608 de la présente Loi n'a pas d'effet sur l'ordre de priorité des créances couvertes par des privilèges maritimes.

#### Article 609

Les créances garanties par un privilège sur une cargaison ne sont pas éteintes par l'extinction dudit privilège.

Lors de la cession d'une créance visée par un privilège maritime, le privilège est également cédé.

#### Article 610

Les privilèges maritimes sur les marchandises embarquées s'éteignent:

- 1) avec l'extinction de la créance qu'ils garantissent;
- 2) avec la vente des marchandises dans le cadre d'une procédure de mise à exécution ou de faillite;
- 3) si le créancier ne demande pas au tribunal compétent de prendre des mesures conservatoires dans les 15 jours à compter de la date du débarquement des marchandises;
- 4) si les marchandises déchargées sont légalement cédées avant l'expiration de la période visée au point 3) du présent article à des tiers qui ne les gardent pas pour le compte du débiteur;
- 5) si les marchandises sont déclarées butin ou prise de mer.

b) Transport de passagers et de bagages

#### Article 611

Aux fins de l'application des dispositions du présent chapitre de la Loi relatives au transport de passagers ou de leurs bagages, les définitions des termes employés sont les suivantes:

- 1) l'exploitant est la personne qui conclut ou au nom duquel est conclu un contrat de transport, qu'il assure lui-même le transport ou que celui-ci soit assuré par un autre exploitant de navire;
- 2) l'exploitant effectif est la personne autre que l'exploitant du navire qui est soit le propriétaire du navire, soit l'affréteur, soit une personne qui emploie le navire effectuant le transport en tout ou en partie;
- 3) le passager est une personne qui, en vertu d'un contrat de transport, est transportée par un navire, ou qui accompagne un véhicule ou des animaux vivants transportés en vertu d'un contrat de transport de marchandises;
- 4) les bagages sont toutes les marchandises transportées dans le cadre d'un contrat de transport, y compris les véhicules, sauf:
  - a) les marchandises et véhicules transportés dans le cadre d'un affrètement coque nue, sous couvert d'un connaissement ou dans le cadre d'un contrat concernant principalement le transport de marchandises; et
  - b) les animaux vivants;
- 5) les bagages à main sont les bagages que le passager conserve dans sa cabine ou surveille, y compris ceux qui se trouvent à l'intérieur d'un véhicule ou sur un véhicule;
- 6) les dommages dus au retard sont les dommages matériels causés par la non-livraison des bagages dans un délai raisonnable à compter de la date d'arrivée du navire qui a transporté ou aurait dû transporter les bagages, à l'exclusion des retards dus à des lock-out, grèves ou événements similaires.

#### Article 612

En vertu d'un contrat de transport de passagers, l'exploitant du navire s'engage envers l'affréteur à transporter un ou plusieurs passagers et l'affréteur s'engage à payer le prix du passage.

#### Article 613

Le prix du passage est établi par contrat.

#### Article 614

L'exploitant du navire délivre au passager, à sa demande, un billet.  
Le billet peut être nominatif ou au porteur.

#### Article 615

Sauf preuve du contraire, les conditions indiquées sur le billet correspondent aux conditions contractuelles.

L'absence de billet, la perte du billet ou l'existence d'un billet non conforme n'affectent pas l'existence, la validité et la teneur du contrat de transport.

#### Article 616

On ne peut formuler d'objection aux conditions indiquées sur un billet au porteur qu'au moment de l'émission du billet.

#### Article 617

Un billet nominatif ne peut pas être cédé sans l'assentiment de l'exploitant du navire.

Un billet au porteur ne peut pas être cédé après que le passager a commencé le voyage sans l'assentiment de l'exploitant du navire.

#### Article 618

Le passager qui embarque sans avoir un billet qu'il aurait dû acheter avant l'embarquement est tenu de se présenter immédiatement au capitaine ou à un autre membre de l'équipage autorisé.

Pour des motifs valables, le capitaine peut débarquer tout passager qui n'est pas en possession d'un billet (paragraphe 1 du présent article).

La personne qui n'est pas en possession d'un billet doit payer le prix du passage depuis le port où elle a embarquée jusqu'au port où elle débarquera; si elle ne s'est pas présentée dans un délai raisonnable au capitaine ou à tout autre membre d'équipage autorisé, elle paie double tarif pour la distance parcourue.

Le port d'embarquement du passager est réputé être le port de départ du navire s'il ne peut pas être prouvé que le passager a embarqué dans un autre port.

#### Article 619

Dans le cas de voyages limités aux eaux intérieures de la République de Croatie, un passager peut dénoncer le contrat si le navire n'appareille pas dans l'heure qui suit le moment indiqué dans le contrat ou sur l'horaire du navire; dans le cas des voyages effectués hors des limites des eaux intérieures, ce délai est de 12 heures.

Dans le cas visé au paragraphe 1 du présent article, le passage a droit au remboursement du passage.

Si l'appareillage a été différé par imprudence ou intentionnellement par l'exploitant du navire ou des personnes travaillant pour lui, l'exploitant est tenu d'indemniser les passagers.

#### Article 620

Le passage n'est pas remboursé si le passager n'a pas embarqué au moment de l'appareillage ou n'a pas achevé le voyage.

#### Article 621

Dans le cas des voyages limités aux eaux intérieures de la République de Croatie, l'exploitant du navire rembourse le passage au passager qui a un billet nominatif et l'annule au moins 6 heures avant le commencement du voyage (trois jours dans le cas des voyages hors desdites limites).

Dans les cas visés au paragraphe 1 du présent article, l'exploitant du navire peut retenir au maximum 10% du prix du passage.

#### Article 622

Si le billet a été émis au porteur, l'exploitant du navire le rembourse au passager à condition que celui-ci l'annule au moins une heure avant le commencement du voyage, sauf spécification contraire sur le billet.

Dans le cas visé au paragraphe 1 du présent article, l'exploitant du navire peut retenir au maximum 10% du prix du passage.

#### Article 623

Si un voyage limité aux eaux intérieures de la République de Croatie est interrompu pendant plus de 12 heures avant son commencement pour des raisons indépendantes de la volonté du passager (trois jours dans le cas d'un voyage hors desdites limites), le passager a le droit :

1) de demander à l'exploitant du navire de le transporter ainsi que ses bagages jusqu'à sa destination, en employant ses propres moyens de transport ou d'autres moyens appropriés;

2) de demander à l'exploitant du navire de le reconduire ainsi que ses bagages au port de départ dans un délai raisonnable et de lui rembourser le prix du passage;

3) de dénoncer le contrat et de demander à l'exploitant du navire de lui rembourser le billet.

Si le voyage a été interrompu par imprudence ou intentionnellement par l'exploitant du navire ou par des personnes travaillant pour lui, l'exploitant est tenu d'indemniser les passagers.

#### Article 624

Lorsqu'un passager demande le remboursement du prix du passage (article 621, par. 1, points 2) et 3)) ou une indemnisation (article 623, par. 2), il doit présenter sa demande par écrit à l'exploitant du navire dans les trois jours qui suivent la fin du voyage si celui-ci était limité aux eaux intérieures de la République de Croatie, ou dans les sept jours dans le cas contraire, ou introduire une instance dans les mêmes délais.

Si le passager demande à être reconduit à son lieu de départ ou à poursuivre le voyage (article 623, par. 1, points 1) et 2)), il doit présenter sa demande par écrit à l'exploitant du navire 24 heures après l'expiration du délai prévu au paragraphe 1 de l'article 623 de la présente Loi.

Le passager qui ne se conforme pas aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article perd le droit de demander une indemnité et le remboursement du prix du passage, ou de demander à l'exploitant du navire de le conduire à bon port ou de le reconduire au port de départ.

#### Article 625

Les dispositions de la présente Loi qui régissent la responsabilité de l'exploitant du navire en cas de décès ou de préjudice corporel d'un passager s'appliquent également si le transport est assuré gratuitement.

#### Article 626

L'exploitant du navire est responsable des dommages résultant du décès ou du préjudice corporel d'un passager ou de la perte totale ou partielle ou de la détérioration de ses bagages si l'événement qui a causé ledit dommage s'est produit durant le voyage; pour les dommages dus au retard de livraison des bagages au passager, il est responsable si le retard est de son fait ou du fait de personnes qui travaillent pour lui.

La personne qui demande à être indemnisée en vertu du paragraphe 1 du présent article doit apporter la preuve que l'événement qui a causé le dommage s'est produit durant le voyage et justifier le montant du dommage.

#### Article 627

L'exploitant du navire est responsable des dommages visés à l'article 626 de la présente Loi survenus du fait d'une personne travaillant pour lui dans le cadre de son emploi.

#### Article 628

Sauf preuve du contraire, l'exploitant du navire est réputé responsable si le décès ou le préjudice corporel subi par le passager, ou la perte totale ou partielle ou la détérioration du bagage à main, ou le retard de livraison des bagages au passager est dû directement ou indirectement à un naufrage, une collision, un échouage, une explosion, un incendie ou un vice du navire.

Sauf preuve du contraire, l'exploitant du navire est présumé responsable de la perte totale ou partielle ou de la détérioration des autres bagages, ou de tout retard de livraison de ces bagages au passager, quelle que soit la nature de l'événement qui a causé ledit dommage.

#### Article 629

L'exploitant du navire n'est responsable envers le passager conformément au paragraphe 2 de l'article 628 de la présente Loi pour les dommages résultant de la perte ou de la détérioration d'objets de valeur (numéraires, titres, or, argent, bijoux, pierres précieuses, objets d'art) ou de tout retard de livraison de ces objets au passager que s'il les a pris sous sa garde.

L'exploitant du navire délivre un récépissé écrit pour les objets qui lui ont été confiés en vertu du paragraphe 1 du présent article.

#### Article 630

A la demande du passager, l'exploitant du navire délivre un récépissé écrit pour les bagages qu'il a pris sous sa garde.

Le récépissé des bagages indique la nature des bagages et leur nombre.

Sauf preuve du contraire, les indications figurant sur le récépissé des bagages sont présumées correctes.

#### Article 631

Si à l'achèvement du voyage les bagages n'ont pas été réclamés ou enlevés du navire, l'exploitant du navire les conserve sous sa garde ou les confie à une personne compétente aux risques et frais du passager.

#### Article 632

Si l'exploitant du navire apporte la preuve que le préjudice corporel ou le décès d'un passager, la perte totale ou partielle ou la détérioration de ses bagages, ou le retard de livraison des bagages au passager sont exclusivement ou en partie imputables à une faute dudit passager ou à un acte de celui-ci qui ne peut être considéré comme normal, le tribunal atténue la responsabilité de l'exploitant du navire ou l'en décharge.

#### Article 633

La responsabilité de l'exploitant du navire en cas de préjudice corporel ou de décès d'un passager est dans tous les cas limitée à 46 666 DTS par passager et par voyage.

Si l'indemnisation est accordée sous forme de rente, la capitalisation de cette rente ne peut pas dépasser le montant indiqué au paragraphe 1 du présent article.

Le montant indiqué au paragraphe 1 du présent article s'applique au règlement de toutes les créances dues à des événements survenus durant un seul et même voyage.

#### Article 634

La responsabilité de l'exploitant du navire en cas de perte totale ou partielle ou de détérioration des bagages, ou de retard de livraison des bagages au passager, est dans tous les cas limitée à :

- 1) 833 DTS par passager et par voyage pour les bagages à main;
- 2) 3 333 DTS par véhicule et par voyage pour les véhicules, y compris les bagages transportés à bord du véhicule;
- 3) 1 200 DTS par passager et par voyage pour les autres bagages à l'exception de ceux visés aux points 1) et 2) du paragraphe 1 du présent article.

Les dispositions du point 3) du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également à la responsabilité de l'exploitant du navire pour les dommages causés aux objets de valeur (article 629).

#### Article 635

L'exploitant du navire et le passager peuvent convenir, pour les indemnités dues en vertu de l'article 634 de la présente Loi, d'une franchise limitée à 117 DTS pour les dommages causés au véhicule et à 13 DTS par passager pour les dommages dus à un retard de livraison au passager.

La franchise est déduite de l'indemnité versée au passager.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux objets de valeur.

#### Article 636

L'exploitant du navire perd le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue aux articles 633 à 635 de la présente Loi s'il est démontré que les dommages ont été dus à des actes ou omissions commis par lui avec témérité ou intentionnellement.

#### Article 637

Le montant auquel la responsabilité de l'exploitant du navire est limitée en vertu des articles 633 à 635 de la présente Loi peut être majoré par convention expresse passée par écrit entre l'exploitant du navire et le passager.

#### Article 638

Outre l'indemnité que l'exploitant du navire est tenu de verser au passager en vertu des articles 633 à 637 de la présente Loi, les intérêts et les dépens des procédures jugées recevables par le tribunal dans le cadre d'une action en recouvrement des dommages dus au préjudice corporel ou au décès du passager, à la perte totale ou partielle ou à la détérioration de ses bagages ou au retard de livraison des bagages sont intégralement à la charge de l'exploitant du navire.

#### Article 639

Si des poursuites sont engagées contre des personnes employées par l'exploitant du navire ou son exploitant effectif pour des dommages visés par des dispositions de la présente Loi en ce qui concerne le transport de passagers et de leurs bagages, ces personnes ont droit à l'exemption ou à la limitation de responsabilité à laquelle

l'exploitant du navire a droit en vertu de la présente Loi, à condition qu'elles aient agi dans le cadre de leurs fonctions à bord.

Les personnes employées par l'exploitant ou l'exploitant effectif du navire, visées au paragraphe 1 du présent article, perdent le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue aux articles 633 à 635 de la présente Loi s'il est démontré que les dommages ont été causés par des actes ou omissions commis par lesdites personnes intentionnellement ou avec témérité.

La limite de responsabilité convenue par l'exploitant du navire et le passager en vertu des dispositions de l'article 637 de la présente Loi ne s'applique pas aux personnes visées au paragraphe 1 du présent article.

#### Article 640

Le transport de passagers et de bagages à main englobe la durée du séjour du passager à bord, la période d'embarquement et de débarquement et la période de transbordement des passagers entre la rive et le navire et vice-versa, à condition que le prix de ces transports secondaires soit inclus dans le prix du billet ou que le navire employé pour les transbordements soit fourni par l'exploitant du navire. Le temps passé par le passager dans le terminal portuaire ou dans toute autre partie du port n'est pas considéré comme faisant partie de la période de transport des passagers.

Outre la période indiquée au paragraphe 1 du présent article, le transport de bagages à main comprend la période qui s'écoule entre le moment où l'exploitant du navire prend les bagages sous sa garde, à quai ou à bord, et le moment où il les restitue au passager.

#### Article 641

S'il y a des motifs d'appliquer la limitation de responsabilité prévue aux articles 633, 634, 635 et 637 de la présente Loi, cette limite s'applique au total des indemnités qui peuvent être accordées dans le cadre de toutes les actions contractuelles et non contractuelles intentées pour préjudice corporel ou décès d'un passager, perte totale ou partielle ou détérioration des bagages ou retard de livraison des bagages au passager.

Si le transport a été effectué par un exploitant de navire effectif, le montant total de l'indemnité qui peut être recouvrée auprès de l'exploitant ou de l'exploitant effectif du navire et des personnes employées par eux qui agissaient dans le cadre de leurs fonctions ne peut pas dépasser le maximum de l'indemnité qui peut être réclamée soit à l'exploitant soit à l'exploitant effectif du navire; toutefois, aucune des personnes mentionnées n'est responsable au-delà des limites qui la visent.

Dans tous les cas où des personnes employées par l'exploitant ou l'exploitant effectif du navire peuvent se prévaloir de l'article 639 de la présente Loi pour bénéficier de la limitation de responsabilité prévue aux articles 633 à 635, le montant total de l'indemnité qui peut être exigée de l'exploitant ou de l'exploitant effectif du navire et des personnes qu'ils emploient ne peut dépasser ladite limite.

#### Article 642

Le passager est tenu d'adresser à l'exploitant du navire ou à son représentant une réclamation écrite:

- 1) lorsque le bagage présente un dommage apparent,
  - a) dans le cas des bagages à main, au plus tard au moment où les bagages sont débarqués,
  - b) dans le cas des autres bagages au plus tard au moment où les bagages sont livrés;
- 2) lorsque les dommages causés aux bagages ne sont pas apparents ou que les bagages ont été perdus, dans les 15 jours qui suivent le débarquement ou la livraison ou la date à laquelle les bagages auraient dû être livrés.

Si le passager ne se conforme pas au paragraphe 1 du présent article, il est réputé avoir pris livraison des bagages en bon état, sauf preuve du contraire.

Une réclamation écrite n'est pas nécessaire si l'état des bagages a été constaté en présence des deux parties au moment de la livraison.

#### Article 643

Si les bagages ne sont pas livrés au passager dans les 30 jours qui suivent la fin du voyage, le passager peut déclarer qu'il les considère comme perdus.

Lorsqu'il remet sa déclaration de perte en vertu du paragraphe 1 du présent article, le passager a le droit de demander à l'exploitant du navire de l'informer de la récupération des bagages si ceux-ci sont retrouvés dans l'année qui suit la date à laquelle leur perte a été indemnisée.

Dans les 30 jours qui suivent la notification du fait que les bagages ont été retrouvés, le passager peut demander que ceux-ci lui soient livrés au lieu qu'il désignera, contre paiement des frais de transport.

Le passager qui a pris livraison des bagages retrouvés rembourse l'indemnité qu'il avait reçue pour leur perte, mais conserve le droit d'être indemnisé du dommage résultant de leur livraison tardive.

Si le passager ne fait pas la demande prévue aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'exploitant du navire peut librement disposer des bagages.

#### Article 644

Toute clause contractuelle stipulée avant l'événement qui a causé le préjudice corporel ou le décès d'un passager ou la perte totale ou partielle ou la détérioration de ses bagages ou le retard de livraison des bagages au passager est nulle et de nul effet si elle décharge l'exploitant du navire de sa responsabilité envers le passager, limite la responsabilité à un montant inférieur à celui prescrit par la présente Loi, à l'exception de la franchise prévue à l'article 635 de la présente Loi, ou renverse la charge de la preuve.

#### Article 645

Les dispositions des articles 626, 627, 628, 629 et 632 de la présente Loi s'appliquent à toutes les prétentions contractuelles et non contractuelles adressées à l'exploitant du navire, pour quelque motif que ce soit, en cas de préjudice corporel ou de décès d'un passager, de perte totale ou partielle ou de détérioration des bagages ou de retard de livraison des bagages au passager.

#### Article 646

L'exploitant du navire est habilité à retenir et à vendre les bagages qui lui ont été remis pour transport et les objets de valeur qui lui ont été confiés pour régler les créances liées au transport d'un passager et de ses bagages et à la garde des objets de valeur.

### c) Remorquage et poussage

#### Article 647

En vertu d'un contrat de remorquage (remorquage ou poussage), l'exploitant d'un remorqueur s'engage à remorquer ou pousser un autre navire ou objet, avec son propre navire, jusqu'à un lieu désigné ou pendant une période déterminée, ou pour exécuter une opération déterminée, et l'exploitant du navire remorqué ou poussé s'engage à rémunérer le remorquage ou poussage.

Le montant de la rémunération est stipulé par contrat.

#### Article 648

Le remorquage se fait sous le commandement du capitaine du navire remorqué, sauf convention contraire.

#### Article 649

En vertu de la présente Loi :

- 1) le remorquage commence :  
lorsque, sur ordre du capitaine du remorqueur, le remorqueur est placé en position de commencer le remorquage, ou reçoit ou lance la ligne de remorquage ou commence le poussage ou toute autre manoeuvre nécessaire pour le remorquage (premier de ces événements),
- 2) le remorquage prend fin :  
lorsque l'ordre final du capitaine du remorqueur de libérer la ligne de remorquage a été exécuté ou que le poussage ou toute autre manoeuvre nécessaire est terminé (dernier de ces événements).

#### Article 650

Lorsqu'un remorqueur remorque un bâtiment flottant sans équipage, l'exploitant du remorqueur prend toutes les mesures habituelles pour rendre le bâtiment remorqué dans le même état de navigabilité qu'il l'a reçu.

L'exploitant du remorqueur n'est responsable de la cargaison à bord du bâtiment remorqué que s'il a expressément accepté une telle obligation.

L'exploitant du navire peut s'engager à effectuer le transport de la cargaison en la remorquant avec son propre navire ou avec un autre navire. En cas de doute, on présume qu'un contrat de remorquage a été conclu.

Un exploitant de remorqueur qui, en vertu des dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, est responsable de la cargaison, est responsable des dommages causés à la cargaison en vertu des dispositions de la présente Loi relatives à la responsabilité de l'exploitant du navire pour le transport de la marchandise.

#### Article 651

L'indemnisation des dommages causés par la collision d'un navire remorqué ou poussé ou par leur collision avec un autre navire est régie par les dispositions de la présente Loi visant l'indemnisation en cas de collision de navires.

#### Article 652

Si le navire remorqué est mis en danger par des circonstances dont l'exploitant du remorqueur n'est pas responsable en vertu du contrat de remorquage et si le remorqueur participe au sauvetage, l'exploitant du remorqueur a droit à une rémunération de sauvetage en cas de succès.

L'exploitant du remorqueur n'a droit à aucune rémunération de sauvetage s'il est stipulé par contrat que toute éventuelle rémunération de sauvetage est comprise dans la rémunération de remorquage.

S'il est stipulé que la rémunération de remorquage n'est due qu'en cas de succès du remorquage, l'exploitant du navire a néanmoins droit à cette rémunération en cas d'insuccès s'il peut apporter la preuve que l'échec du remorquage est imputable à l'exploitant du navire remorqué.

S'il n'a pas été stipulé que la rémunération du remorquage n'est due qu'en cas de succès du remorquage, l'exploitant du remorqueur n'y a pas droit si l'exploitant du navire remorqué apporte la preuve que l'échec du remorquage lui est imputable.

#### Article 653

Les dispositions de la présente Loi relatives à l'avarie commune s'appliquent aussi aux relations entre le remorqueur et le navire remorqué.

#### Article 654

Les navires battant pavillon étranger ne peuvent pas exécuter un remorquage débutant ou se terminant dans un port croate ou dans les eaux intérieures croates ou encore dans les eaux territoriales de la République de Croatie (remorquage vers la côte) sans l'assentiment du Ministre compétent.

#### Article 655

Les dispositions du paragraphe 2 de l'article 647 et des articles 650 et 654 de la présente Loi s'appliquent également au poussage.

#### d) Autres contrats maritimes

#### Article 656

Les dispositions des articles 657 à 660 de la présente Loi s'appliquent aux contrats conclus par une partie qui s'engage à rémunérer un service autre que le transport de passagers, de marchandises et de bagages ou le remorquage ou poussage et un exploitant de navire qui fournit ces services au moyen d'un navire. Ces contrats peuvent également être des affrètements à temps.

#### Article 657

Sauf convention contraire, l'exploitant du navire est responsable de la navigabilité du navire conformément à l'article 479 de la présente Loi.

#### Article 658

Sauf stipulation contraire des parties, l'exploitant du navire est responsable des actes et omissions des personnes qui exécutent le contrat à son service comme s'il en était l'auteur.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article n'ont pas d'effet sur celles de l'article 657 de la présente Loi.

L'exploitant du navire et les personnes qu'il emploie sont responsables du décès et des préjudices corporels subis par des personnes employées par l'autre partie contractante conformément aux dispositions de la présente Loi régissant la responsabilité en cas de décès ou de préjudices corporels subis par les membres de l'équipage, à condition que leur présence à bord s'inscrive dans le cadre de l'exécution du contrat.

#### Article 659

Les dispositions de l'article 469 de la présente Loi s'appliquent également aux contrats visés à l'article 656.

#### Article 660

Les dispositions de la présente Loi régissant le fret du transport de marchandises s'appliquent également, selon qu'il convient, aux contrats passés en vertu de l'article 656 de la présente Loi.

#### e) Transport par plusieurs transporteurs

#### Article 661

Le contrat de transport de marchandises, de passagers et de bagages par mer peut disposer que l'exploitant du navire exécute le transport partiellement au moyen de son propre navire et partiellement au moyen des navires d'autres exploitants (transport direct).

L'exploitant qui a reçu une cargaison dans le cadre d'un contrat de transport de bout en bout émet un connaissement pour l'ensemble du voyage (connaissement direct).

L'exploitant qui s'est engagé à assurer le transport de passagers de bout en bout délivre aux passagers un billet couvrant l'ensemble du voyage (billet direct).

L'exploitant qui a reçu d'un passager des bagages pour transport dans le cadre d'un contrat de transport direct de passagers délivre un récépissé de bagages pour l'ensemble du voyage (récépissé de bagages direct).

Chaque exploitant de navire ultérieur conclut un contrat de transport de bout en bout de marchandises ou de bagages s'il prend en charge la cargaison ou les bagages et le document de transport direct.

Chaque exploitant de navire ultérieur conclut un contrat de transport de bout en bout de passagers s'il accepte un passager muni d'un billet direct.

#### Article 662

L'exploitant de navire qui a conclu le contrat de transport direct, l'exploitant de navire qui a émis le document de transport direct, l'exploitant de navire qui a livré la cargaison au destinataire et l'exploitant de navire qui a exécuté le transport durant lequel s'est produit l'événement donnant lieu à une demande d'indemnisation pour perte totale ou partielle ou détérioration de la cargaison sont solidairement responsables envers la personne ayant droit à cette indemnisation.

Pour les dommages dus au retard du transport de marchandises, l'exploitant de navire qui a conclu le contrat de transport et celui qui a livré les marchandises au destinataire sont responsables envers le bénéficiaire du transport.

Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent également au transport direct de bagages.

#### Article 663

L'exploitant de navire qui a versé une indemnité conformément aux dispositions de l'article 662 de la présente Loi a un droit de recours contre l'exploitant de navire qui a effectué le transport durant lequel s'est produit l'événement qui a donné naissance à la créance.

Si l'exploitant de navire qui effectuait le transport durant lequel s'est produit l'événement visé au paragraphe 1 du présent article ne peut pas être identifié, le montant de l'indemnité versée est pris en charge par les exploitants de navire ayant participé au transport de bout en bout au prorata de leur part respective du fret calculé, à l'exception des exploitants de navire qui peuvent apporter la preuve que l'événement ne s'est pas produit durant la partie du voyage qu'ils ont exécutée.

Si l'exploitant de navire qui a versé l'indemnité ne peut pas, sans faute de sa part, user de son droit de recours contre l'exploitant qui transportait les marchandises au moment où l'événement s'est produit, le montant de l'indemnité versée est à la charge de tous les exploitants qui ont participé au transport direct au prorata de leur part respective du fret stipulé.

#### Article 664

Si, au moment de la réception de la cargaison, le transporteur qui participe à un transport direct n'a pas annoté le document de transport direct conformément aux dispositions de l'article 528 de la présente Loi, il devra prouver aux autres exploitants de navire participant audit transport qu'il a livré la cargaison au transporteur ultérieur ou au destinataire dans l'état dans lequel il l'avait reçue de l'exploitant de navire précédent ou du chargeur.

Si l'exploitant de navire qui participe à un transport direct a annoté le document de transport direct conformément à l'article 528 de la présente Loi, les autres exploitants de navire devront apporter la preuve qu'ils ont reçu la cargaison

du chargeur ou du transporteur précédent dans l'état décrit sur le document de transport.

#### Article 665

L'exploitant de navire qui a conclu un contrat de transport direct de passagers est responsable de l'ensemble du voyage.

Chaque exploitant de navire ultérieur qui participe au transport direct de passagers n'est responsable envers les passagers que pour les dommages subis durant la partie du voyage qu'il a assurée.

L'exploitant de navire qui assure la partie du voyage durant laquelle s'est produite la perte totale ou partielle ou la détérioration de bagage à main est responsable dudit dommage. Le passager est tenu de présenter la réclamation écrite prévue par le paragraphe 1 de l'article 642 de la présente Loi à l'exploitant du navire ayant assuré la partie du voyage durant laquelle les dommages se sont produits au plus tard lorsqu'il débarque de son navire.

Les exploitants de navire visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont solidairement responsables en cas de préjudice corporel ou de décès d'un passager.

#### Article 666

Si l'exploitant de navire qui a conclu un contrat de transport direct de passagers a indemnisé un passager pour un dommage dont un autre exploitant de navire est coresponsable conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 665 de la présente Loi, il a un droit de recours contre ledit exploitant.

#### Article 667

Toute convention particulière en vertu de laquelle l'exploitant du navire accepte des obligations non prescrites par la présente Loi ou renonce à des droits que lui confère la présente Loi n'a d'effet légal à l'égard du transporteur effectif que si ce dernier a donné son assentiment exprès par écrit.

#### Article 668

L'exploitant de navire qui a confié tout ou partie du transport à un autre exploitant effectif de navire est responsable de l'ensemble du voyage.

Les dispositions de la présente Loi relatives au transport direct de passagers (articles 665 et 666) s'appliquent à l'exploitant de navire effectif auquel le transport a été confié en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article.

#### Article 669

Dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises et de passagers, il peut être convenu que l'exploitant de navire qui a conclu le contrat de transport fera aussi appel aux services d'autres exploitants de navire ou transporteurs.

Si l'exploitant de navire s'engage conformément au paragraphe 1 du présent article, il est tenu d'exercer la diligence raisonnable d'un exploitant de navire consciencieux lorsqu'il fait appel aux services d'un autre exploitant de navire ou transporteur compétent et est responsable de son choix envers le passager ou le chargeur.

#### Article 670

Si, conformément à l'article 669 de la présente Loi, le transport doit être effectué en partie par voie terrestre ou aérienne, les dispositions de la présente Loi ne s'appliquent qu'à la partie maritime du voyage.

### 3. Affrètement coque nue

#### Article 671

Dans le cadre d'un affrètement coque nue conforme à la présente Loi, le fréteur confie à l'affréteur, contre loyer, un navire pour exécuter des activités de navigation.

#### Article 672

Le contrat d'affrètement coque nue est établi par écrit. Un contrat d'affrètement coque nue non écrit n'a pas d'effet légal.

#### Article 673

Le fréteur remet le navire à l'affréteur dans un état tel qu'il puisse être employé ainsi que stipulé ou dans l'état coutumier.

Sauf convention contraire, le navire est livré sans équipage.

#### Article 674

Les frais d'exploitation du navire sont assumés par l'affréteur.

L'affréteur est tenu d'entretenir le navire pendant toute la durée de l'affrètement et, à l'expiration du contrat, de le restituer dans l'état dans lequel il en avait pris livraison, et au même endroit.

L'affréteur n'est pas responsable de l'usure ordinaire du navire.

Ni les dépenses de réparation nécessaires pour remédier à des vices cachés du navire existant au moment de la livraison, ni des dommages dus à la perte du navire en cas de force majeure ne sont à la charge de l'affréteur.

#### Article 675

Le fréteur est responsable des dommages causés par des défauts rendant le navire inapte à l'emploi stipulé ou coutumier si ces défauts existaient au moment de sa livraison à l'affréteur, à moins qu'il prouve que lesdits défauts n'auraient pas pu être découverts par l'exercice de la diligence raisonnable d'un exploitant de navire consciencieux.

#### Article 676

Si le navire est affrété coque nue, l'équipage exécute les ordres de l'affréteur à condition que cela soit stipulé par la charte.

L'affréteur a le droit de changer d'équipage.

#### Article 677

En cas de doute quant à la nature de l'affrètement conclu (affrètement coque nue ou affrètement à temps), l'affrètement est réputé être un affrètement à temps.

#### Article 678

Le loyer est payé par mois d'avance à compter de la date du commencement de l'affrètement.

Le fréteur n'a pas droit au loyer pour toute période durant laquelle l'affréteur a été empêché d'employer le navire par la faute du fréteur ou en raison d'un vice caché du navire qui existait au moment de sa livraison à l'affréteur.

#### Article 679

Si l'affréteur ne verse pas le loyer à l'échéance, le fréteur peut exiger immédiatement le versement de la totalité des loyers stipulée pour toute la durée de l'affrètement, ou dénoncer le contrat.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article n'ont pas d'effet sur le droit de l'affrèteur de demander des dommages-intérêts.

#### Article 680

Un affrètement coque nue peut être conclu pour une période déterminée ou indéterminée, pour un ou plusieurs voyages.

#### Article 681

Un affrètement coque nue conclu pour une période déterminée ne peut être reconduit que par convention écrite.

Un affrètement coque nue conclu pour une période indéterminée peut être dénoncé par préavis écrit d'au moins trois mois.

#### Article 682

L'affrètement coque nue prend fin en cas de perte du navire ou si celui-ci devient définitivement inapte à l'emploi, ou si un cas de force majeure empêche son utilisation durant la période de l'affrètement.

Si les réparations du navire à la charge du fréteur durent trop longtemps ou devraient durer trop longtemps, l'affrèteur peut dénoncer le contrat.

#### Article 683

Si l'affrèteur ne restitue pas le navire au fréteur à l'expiration de l'affrètement coque nue, il verse une indemnité pour le dépassement d'un montant double du loyer.

Si le retard de restitution du navire est dû à la faute de l'affrèteur, ce dernier est également responsable envers le fréteur de tout dommage dépassant le montant indiqué au paragraphe 1 du présent article.

#### Article 684

Toute rémunération de sauvetage obtenue par le navire affrété coque nue revient à l'affrèteur.

#### Article 685

L'affrèteur ne peut sous-affréter le navire qu'avec l'assentiment écrit du fréteur.

### 4. Délais de prescription

#### Article 686

Le délai de prescription pour les créances découlant d'un contrat pour l'emploi d'un navire, sauf celles qui concernent le transport de passagers et de bagages, est d'un an.

Le délai de prescription pour les créances liées à un contrat de transport de passagers et de bagages est de deux ans.

Une fois la créance née, les parties peuvent convenir par écrit de prolonger le délai de prescription prévu au paragraphe 1 du présent article.

La convention visée au paragraphe 1 du présent article n'a d'effet légal que si elle est faite par écrit.

Le délai de prescription est compté:

- 1) pour les contrats de transport de marchandises:

- en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie de la cargaison, depuis la date à laquelle la cargaison a été livrée ou aurait dû être livrée à destination;
  - en cas de dommage dû à un retard, depuis la date de livraison de la cargaison;
  - en cas de non-respect d'autres obligations contractuelles, depuis la date à laquelle l'obligation aurait dû être remplie;
- 2) pour les contrats de transport de passagers:
- en cas de préjudice corporel, depuis la date du débarquement du passager;
  - en cas de décès d'un passager durant le voyage, depuis la date à laquelle le navire est arrivé ou aurait dû arriver au port où le passager avait l'intention de débarquer;
  - en cas de préjudice corporel survenu durant le voyage qui a entraîné la mort du passager après débarquement, depuis la date du décès du passager; toutefois, si l'action en dommages-intérêts n'est pas intentée dans les trois ans qui suivent le débarquement, l'intéressé perd le droit de demander des dommages-intérêts;
- 3) pour les contrats de transport de bagages:
- pour les bagages livrés pour transport, depuis la date à laquelle le bagage a été livré ou aurait dû être livré au port où le passager a débarqué ou aurait dû débarquer;
  - pour les bagages à main, depuis la date à laquelle le passager a débarqué ou, si le passager est décédé durant le voyage, depuis la date à laquelle le navire est arrivé ou aurait dû arriver au port où le passager avait l'intention de débarquer;
- 4) pour les contrats de remorquage et de poussage, depuis la date à laquelle le remorquage ou le poussage a pris fin, sauf en ce qui concerne la rémunération de remorquage, pour laquelle le délai de prescription commence à la date d'échéance de la rémunération;
- 5) pour les contrats d'affrètement coque nue, depuis la date de la fin du contrat, sauf en ce qui concerne le loyer, pour lequel le délai de prescription commence à la date d'échéance du loyer;
- 6) pour les recours, depuis la date à laquelle l'acte sur lequel le droit de recours est fondé a été exécuté.

### Chapitre III CONTRATS D'AGENTS MARITIMES

#### Article 687

En vertu d'un contrat d'agent maritime, l'agent maritime s'engage à fournir des services d'agent maritime et des services d'assistance et de représentation au nom du mandataire, sur la base d'un pouvoir général ou spécial, tandis que le mandataire s'engage à rembourser les frais de l'agent maritime et à lui verser une rémunération.

#### Article 688

Les services d'agent maritime sont les services liés en particulier à la navigation, aux navires et à leur emploi, tels qu'assistance aux navires et formalités douanières et services d'intermédiaire pour la conclusion de contrats d'utilisation des navires, d'achat et de vente de navires, de construction et de réparation de navires, d'assurance des navires et des cargaisons, de protection des intérêts des navires, d'approvisionnement des navires, d'embauche des membres d'équipage, de prise en charge des membres d'équipage et des passagers.

#### Article 689

Dans le cadre d'un contrat d'agent maritime fondé sur un pouvoir général, l'agent s'engage, pour le compte et au nom du mandataire, à fournir tous les services ou tous les services d'un type donné dans son domaine d'activité.

Un contrat d'agent maritime fondé sur un pouvoir général doit être établi par écrit.

Un contrat non écrit n'a pas d'effet légal. En cas de doute quant aux limites du pouvoir général, celui-ci sera réputé englober les activités de dédouanement.

Si un agent maritime offre exclusivement des services d'intermédiaire ou de rédaction de contrat pour l'emploi de navires, en cas de doute quant aux limites du pouvoir général, celui-ci sera réputé viser les activités d'intermédiaire pour la conclusion de tels contrats, à l'exception des affrètements coque nue et de l'affrètement à temps du navire entier.

#### Article 690

Si le mandant limite les pouvoirs de l'agent maritime en ce qui concerne les services habituellement offerts par un tel agent, cette limitation n'a pas d'effet légal pour les tiers qui n'en ont pas connaissance et n'étaient pas censés en avoir connaissance vu les circonstances.

#### Article 691

L'agent maritime est tenu et habilité, dans les limites du pouvoir donné, d'exécuter les services nécessaires ou habituels pour se conformer aux ordres reçus avec la diligence raisonnable attendue d'un homme d'affaires.

#### Article 692

L'agent maritime peut signer un contrat d'utilisation d'un navire au nom des deux parties, sur la base d'un pouvoir exprès donné par les parties.

#### Article 693

Si l'agent maritime ne déclare pas expressément qu'il agit en cette qualité, il est réputé, aux yeux d'une personne de bonne foi, avoir agi en son propre nom.

#### Article 694

L'agent maritime a droit à une avance sur ses frais et à une rémunération.

Si le montant dû au titre des frais et de la rémunération n'est pas versé à l'agent, celui-ci a le droit de retenir les biens du mandant.

#### Article 695

L'agent maritime a droit au remboursement des frais et à une rémunération pour ses services d'intermédiaire et de stipulation du simple fait que le contrat a été conclu.

#### Article 696

Le Ministère fixe les conditions de l'exercice du métier d'agent maritime.

### Chapitre IV

### CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME

#### 1. Dispositions générales

#### Article 697

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à:

1) l'assurance de la coque et des machines, de l'équipement du navire, de ses fournitures et réserves, ainsi que des autres marchandises se trouvant à bord ou transbordées par le navire;

2) l'assurance du fret, du prix des passages, des primes d'assurance, des dépenses d'approvisionnement, des dépenses d'avarie commune, des rémunérations de sauvetage, du bénéfice escompté, des commissions, du salaire de l'équipage, des privilèges et autres droits et des autres gains économiques existants ou pouvant être raisonnablement escomptés du voyage et/ou du transport et pouvant être quantifiés;

3) l'assurance responsabilité civile pour les sinistres causés à des tiers durant l'utilisation du navire ainsi qu'aux éléments visés aux points 1) du présent paragraphe qui appartiennent à des personnes physiques ou morales.

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également à l'assurance des bâtiments neufs et de leur équipement, à l'assurance des conteneurs, à l'assurance des plates-formes de recherche et des plates-formes sous-marines, à l'assurance des marchandises transportées avant ou après par un autre moyen de transport et à l'assurance des marchandises entreposées, stockées ou déposées ailleurs, avant, pendant ou après le transport, ainsi qu'aux autres assurances similaires si elles sont conclues sur la base de polices ou conditions coutumières dans l'assurance maritime, si l'objet de la réassurance est l'un des contrats d'assurance visés au présent article.

Dans la mesure où elles sont applicables, les dispositions du présent chapitre sont également applicables à la réassurance si elle fait partie du contrat d'assurance concerné.

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également à l'assurance de bateaux.

Au sens du présent chapitre, les tiers sont les personnes autres que les parties au contrat d'assurance maritime.

#### Article 698

Seule une personne ayant ou pouvant être réputée avoir intérêt à éviter le sinistre couvert peut être assurée.

L'assuré ne peut demander à être indemnisé du sinistre couvert par l'assurance que s'il avait un intérêt dans l'objet assuré au moment où l'événement assuré s'est produit, ou après, ou s'il a acquis un tel intérêt après.

#### Article 699

La partie contractante peut stipuler un contrat d'assurance pour son propre compte, pour le compte d'un tiers désigné ou pour le compte d'un tiers non désigné.

S'il ne ressort pas du contrat d'assurance que l'assurance a été conclue pour le compte d'un tiers non désigné, l'assurance est réputée conclue pour le compte de la partie contractante ou d'un tiers désigné.

Lorsqu'il conclut une assurance, l'assureur n'est pas tenu de divulguer s'il l'a conclu pour son propre compte ou pour le compte d'un tiers.

La personne qui a conclu un contrat d'assurance expressément pour le compte d'un mandant n'est pas considérée comme partie contractante.

#### Article 700

Une assurance conclue pour le compte d'un tiers non désigné sans instruction de sa part est valable si le tiers concerné l'accepte ultérieurement.

Aux fins du paragraphe 1 du présent article, l'acceptation du contrat d'assurance peut être donnée même après l'occurrence du sinistre couvert.

Le fait de présenter une demande d'indemnisation vaut acceptation par le tiers de l'assurance conclue.

#### Article 701

Une assurance pour le compte d'une partie non désignée est réputée avoir été conclue pour le compte de la personne ayant un intérêt dans l'objet assuré au moment où l'événement assuré se produit ou ayant le droit de demander l'indemnisation du sinistre en vertu du paragraphe 2 de l'article 698 de la présente Loi.

Une assurance conclue pour le compte d'une partie non désignée est valable si une partie ayant un intérêt dans l'objet assuré au moment où l'événement assuré se produit, ou ayant le droit de demander une indemnité pour le sinistre en vertu du paragraphe 2 de l'article 698 de la présente loi, détient la police ou entre en sa possession et accepte les conditions de l'assurance déjà contractée.

#### Article 702

Si la partie contractante ou son agent, au moment de conclure l'assurance, ne divulgue pas toutes les circonstances dont il a ou devrait avoir connaissance et qui sont pertinentes pour l'évaluation du risque, ou les divulgue de façon incorrecte, l'assureur est fondé à lui demander de verser la différence entre la prime correspondant au risque réel et celle déjà acquittée.

Si une assurance est conclue pour le compte d'un tiers non désigné, la partie contractante est réputée avoir eu connaissance de toutes les circonstances connues de l'assuré que celui-ci aurait pu lui communiquer à temps.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne visent pas les circonstances notoires qui étaient connues ou raisonnablement réputées connues de l'assureur.

L'assureur perd le droit visé au paragraphe 1 du présent article s'il ne demande pas à la partie contractante de lui verser une surprime dans les trois mois qui suivent la fin du contrat d'assurance, ou, au cas où l'événement assuré se produirait, avant le règlement définitif de l'indemnité.

#### Article 703

Si la partie contractante ou son agent, au moment de contracter l'assurance, ne divulgue pas à l'assureur, intentionnellement ou par négligence grave, toutes les circonstances dont il a ou devrait avoir connaissance et qui sont pertinentes pour la conclusion et les conditions de l'assurance, ou s'il les divulgue de façon incorrecte, l'assureur est fondé à dénoncer l'assurance ainsi conclue sauf s'il a demandé à la partie contractante de verser la surprime visée à l'article 702 de la présente Loi.

Si, dans le cadre de l'assurance ainsi conclue, l'assureur a indemnisé un assuré de mauvaise foi, il est fondé à lui demander le remboursement de la somme versée.

Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 702 de la présente Loi s'appliquent également selon qu'il convient aux circonstances visées au paragraphe 1 du présent article.

L'assureur a le droit de percevoir et de conserver la prime même si le contrat d'assurance a été invalidé en vertu du présent article.

#### Article 704

L'assureur est tenu de remettre à la partie contractante, sur sa demande, une police d'assurance signée.

Lorsque, sur la demande de la partie contractante, une police d'assurance est émise en plusieurs originaux, le nombre d'originaux émis est indiqué sur chaque original.

La police contient toutes les dispositions du contrat d'assurance relatives à l'obligation de l'assureur d'indemniser un sinistre.

Lorsqu'une police a été remise à la partie contractante, l'assureur n'est pas tenu de s'acquitter de ses obligations avant que la police lui soit présentée ou, si l'assuré peut démontrer qu'il y a une probabilité raisonnable que la police ait été perdue ou détruite, avant d'avoir reçu des assurances raisonnables de l'assuré.

L'assureur est dégagé de ses obligations s'il verse l'indemnité au détenteur de la police de bonne foi ou, lorsque la police a été émise en plusieurs originaux, au détenteur de l'original qui peut démontrer de façon plausible qu'il a droit à l'indemnité prévue.

#### Article 705

L'assuré peut céder ses droits en vertu de l'assurance avant la survenance d'un sinistre, mais uniquement à une personne pouvant être un assuré en vertu du paragraphe 1 de l'article 698 de la présente Loi.

Lorsqu'une police est émise, les droits découlant de l'assurance peuvent être cédés par endossement de la police ou par toute autre méthode appropriée.

L'assureur est habilité à opposer au cessionnaire de l'assurance les mêmes motifs de défense qu'il aurait pu opposer à l'assuré initial.

Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'assureur n'est pas habilité à opposer à un cessionnaire de bonne foi des mesures de défense contestant la teneur de la police qu'il a émise sauf en cas d'erreur patente dont le cessionnaire aurait dû s'apercevoir.

La cession de droits sur l'objet assuré n'entraîne pas automatiquement la cession des droits découlant de l'assurance sauf convention expresse ou tacite entre l'assuré et le cessionnaire à cet effet.

L'assuré ne peut pas céder ses droits découlant de l'assurance conformément au paragraphe 1 du présent article si cette cession est expressément exclue dans le contrat d'assurance.

#### Article 706

L'objet assuré doit être spécifié dans le contrat d'assurance et dans la police si le nombre de polices émises permet son identification.

Lorsque l'objet assuré n'est pas suffisamment spécifié, ou que sa description est incorrecte si bien qu'on ne peut pas établir, même indirectement, s'il était exposé au risque couvert et a subi un sinistre, l'assureur n'est pas tenu d'indemniser le sinistre.

#### Article 707

La valeur de l'objet assuré stipulée dans le contrat d'assurance ou dans la police (valeur convenue) lie l'assureur et l'assuré.

L'assureur n'est habilité à contester la valeur convenue qu'en cas de fraude ou d'erreur patente.

#### Article 708

Sauf disposition contraire expresse, la valeur de l'objet assuré est sa valeur réelle au moment où l'assurance débute.

Est considérée comme étant la valeur réelle de l'objet assuré sa valeur commerciale au moment où débute l'assurance.

Il n'est pas nécessaire que la valeur réelle de l'objet assuré soit indiquée dans le contrat ou la police d'assurance.

#### Article 709

Sauf disposition contraire de la présente Loi ou du contrat, l'assureur n'est tenu d'indemniser le sinistre assuré que jusqu'à concurrence du montant indiqué dans le contrat d'assurance ("montant assuré").

Sauf disposition contraire expresse, le montant assuré n'est pas réputé être aussi la valeur convenue de l'objet assuré.

#### Article 710

Si le montant assuré dépasse la valeur convenue ou la valeur réelle de l'objet assuré, seule la valeur convenue ou la valeur réelle, selon le cas, est prise en compte pour le règlement d'un sinistre.

#### Article 711

Si le montant assuré est inférieur à la valeur convenue ou à la valeur réelle de l'objet assuré, l'assureur n'est tenu d'indemniser le sinistre qu'au prorata du rapport entre le montant assuré et la valeur convenue ou la valeur réelle.

#### Article 712

Lorsque l'objet est assuré, contre les mêmes risques, pour la même période et dans l'intérêt du même assuré, auprès de plusieurs assureurs, et que le montant total des assurances dépasse sa valeur convenue ou sa valeur réelle, l'assuré peut choisir de demander à être indemnisé en tout ou partie et choisir les assureurs auxquels il adresse sa demande d'indemnisation, à condition que le montant total des indemnités reçues ne dépasse pas le montant du sinistre pouvant être couvert par l'assurance.

Un assureur qui a indemnisé le sinistre sur demande de l'assuré présentée conformément au paragraphe 1 du présent article a droit à une contribution des autres assureurs au prorata de leurs obligations découlant du contrat d'assurance.

Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 du présent article, un assureur qui, en vertu des dispositions du contrat d'assurance ou de la loi pertinente, n'est pas tenu en cas de double assurance d'indemniser une partie proportionnelle du sinistre indemnisée par l'autre assureur, n'a pas droit à une contribution des autres assureurs pour les sinistres pour lesquels il a versé l'indemnité directement à l'assuré.

Sauf disposition contraire, l'assureur a droit à l'intégralité de la prime d'assurance dans les circonstances mentionnées au paragraphe 1 du présent article, que ces circonstances soient le résultat d'un acte intentionnel ou non.

Lorsqu'il présente une demande d'indemnisation à un assureur, l'assuré l'informe de tous les autres contrats d'assurance couvrant le même objet en sa faveur, contre les mêmes risques pour la même période.

#### Article 713

Sauf disposition contraire, la partie contractante verse la prime à l'assureur dès que le contrat d'assurance est conclu.

L'assureur n'est pas tenu de remettre la police à la partie contractante tant que la prime n'a pas été versée.

Au moment du règlement du sinistre, l'assureur a le droit de déduire de l'indemnité le montant de toute prime qui lui serait encore due.

Sauf disposition contraire, le non-paiement de la prime à l'échéance ne décharge pas l'assureur de sa responsabilité en vertu du contrat d'assurance et ne l'habilite pas à le dénoncer.

Lorsque le contrat d'assurance est conclu sous réserve que la prime soit déterminée ultérieurement, la prime doit être fixée à un montant proportionnel au risque.

La partie contractante doit verser la prime à l'assureur même lorsque l'objet assuré a cessé d'être exposé au risque couvert avant la conclusion du contrat d'assurance, si l'assuré n'avait pas connaissance de ce fait au moment de conclure le contrat.

#### Article 714

L'assureur est tenu de rembourser la prime déjà versée à la partie contractante si l'objet assuré n'a pas été exposé au risque couvert ou si le contrat d'assurance a été annulé sans faute de la part de la partie contractante ou de l'assuré.

Lorsqu'une police d'assurance a été émise, l'assureur rembourse la prime au titulaire autorisé de la police.

Lorsqu'il rembourse la prime, l'assureur est habilité à en conserver la partie coutumière ou stipulée pour couvrir ses frais liés à l'assurance.

#### Article 715

Dans le cas d'une assurance au voyage, si du fait de l'assuré ou avec son assentiment le voyage assuré a été notablement modifié (changement de voyage, déroutement, retard injustifiable, etc.), l'assureur n'est pas tenu d'indemniser un sinistre survenu après cette modification.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également lorsque le sinistre survient après que le navire ait regagné l'itinéraire fixé.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne s'appliquent pas à la modification du voyage assuré faite dans l'intérêt de l'assureur ou pour sauver des biens ou des vies en mer ou dans les eaux intérieures, ou pour fournir une assistance médicale, ou encore si la modification n'a pas eu d'effet substantiel sur l'événement ou l'ampleur du sinistre.

#### Article 716

Dans le cas d'une assurance à temps, la couverture commence à 0 heure le premier jour et se termine à 24 heures le dernier jour indiqués dans le contrat d'assurance.

La période visée au paragraphe 1 du présent article est calculée selon l'heure locale officielle du lieu où la police a été émise ou, s'il n'y a pas de police, selon l'heure locale officielle du lieu où le contrat d'assurance a été conclu.

#### Article 717

Sauf disposition contraire dans le contrat d'assurance, l'assurance maritime couvre les risques auxquels l'objet assuré est exposé durant la navigation, c'est-à-dire les accidents maritimes, les catastrophes naturelles, les explosions, les incendies et les vols qualifiés.

Le contrat d'assurance peut aussi couvrir d'autres risques auxquels l'objet assuré est exposé durant la durée de l'assurance, tels que le vol simple et la non-livraison, les risques liés à la manutention ou au transport terrestre, les risques de guerre, les risques politiques, etc.

#### Article 718

Toute modification du risque survenue après la conclusion du contrat d'assurance pour des causes indépendantes de la volonté de l'assureur n'a pas d'effet sur la validité de l'assurance ni la responsabilité des parties.

Si, du fait de l'assuré ou avec son assentiment, le risque a été sensiblement majoré, l'assureur n'est pas tenu d'indemniser le sinistre imputable à cette modification du risque.

Si, du fait de l'assuré ou avec son assentiment, le risque est sensiblement réduit, l'assureur n'est pas tenu de rembourser à l'assuré une partie de la prime au prorata de la réduction du risque ni de réduire la prime déjà convenue.

#### Article 719

Sauf disposition contraire, l'assureur couvre les sinistres ci-après subis du fait des risques assurés:

- 1) perte totale de l'objet assuré;
- 2) perte partielle de l'objet assuré;
- 3) dépenses de sauvetage et dépenses résultant directement de la survenance de l'événement assuré;
- 4) avarie commune;

- 5) rémunération de sauvetage;
- 6) frais de constat et de règlement de l'avarie.

Sauf disposition contraire dans le contrat d'assurance, l'assurance ne couvre pas la responsabilité de l'assuré en cas de préjudices causés à des tiers.

#### Article 720

L'assurance peut aussi couvrir des sinistres survenus avant la conclusion du contrat d'assurance, à condition qu'au moment de sa conclusion la partie contractante et l'assuré ne savaient pas et n'étaient pas censés savoir que l'événement assuré s'était produit, ou qu'au moment de la conclusion du contrat les deux parties avaient connaissance de l'événement mais pas de l'ampleur du sinistre.

#### Article 721

L'assurance ne couvre pas les pertes résultant directement ou indirectement d'une faute de l'assuré.

Sauf disposition contraire dans le contrat d'assurance, l'assurance exclut aussi la couverture du sinistre résultant directement ou indirectement:

- 1) d'une négligence grave de l'assuré;
- 2) d'une faute ou d'une négligence grave de personnes du comportement desquelles l'assuré est légalement responsable;
- 3) d'une situation de guerre et de risques politiques.

Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas aux sinistres résultant de fautes ou de négligences graves de l'équipage du navire, ni aux sinistres résultant d'actes ou omissions commis par un assuré - capitaine du navire ou autre membre d'équipage ou pilote - durant la conduite et le pilotage du navire.

#### Article 722

En vertu de la présente Loi, il y a perte totale de l'objet assuré lorsque l'intégralité de l'objet assuré a coulé sans possibilité de renflouage, ou a été détruit ou est perdu, ou que l'assuré en est définitivement privé, ainsi que lorsqu'il a subi une avarie telle qu'il ne peut pas être réparé et à la suite de laquelle il n'a plus la nature de l'objet assuré.

En cas de perte totale de l'objet assuré, l'indemnité est égale au montant total de sa valeur réelle ou, lorsqu'une valeur a été convenue, à la valeur convenue, mais qui ne peut pas dépasser le montant assuré.

En vertu du règlement de l'indemnité prévue au paragraphe 2 du présent article, tous les droits de l'assuré sur l'objet assuré sont cédés à l'assureur si l'assuré ne renonce pas à sa demande d'indemnisation. Si l'objet était sous-assuré, les droits ne sont cédés conformément au présent paragraphe qu'au prorata du rapport entre le montant assuré et la valeur convenue ou la valeur réelle de l'objet assuré.

#### Article 723

Lorsque l'assuré demande à être indemnisé en vertu des paragraphes 1 et 2, il doit présenter par écrit une demande d'indemnisation motivée à l'assureur.

L'assuré est habilité à demander l'indemnisation pour perte totale en vertu de l'article 722 de la présente Loi lorsque la perte totale de l'objet assuré est inévitable ou que le coût du sauvetage et des réparations nécessaires dépasse la valeur convenue ou la valeur réelle de l'objet assuré.

L'assuré peut demander à être indemnisé pour perte totale s'il ne peut pas disposer pleinement de l'objet assuré, en raison d'un événement assuré, pour une période de 12 mois consécutifs.

L'assuré perd ses droits découlant des paragraphes 1 et 2 du présent article s'il ne présente pas sa demande d'indemnisation dans les deux mois à compter de la date à laquelle il a appris l'existence des circonstances sur lesquelles le droit se fonde ou, dans le cas prévu au paragraphe 2, dès l'expiration du délai indiqué.

La demande d'indemnisation de l'assuré présentée en vertu du paragraphe 3 du présent article doit être inconditionnelle et doit porter sur l'ensemble de l'objet assuré.

Lorsque l'assureur accepte la demande d'indemnisation présentée en vertu du paragraphe 3 du présent article ou ne la conteste pas dans le mois qui suit la date à laquelle il l'a reçue, le sinistre est indemnisé conformément aux paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 722 de la présente Loi.

Si l'assureur conteste une demande d'indemnisation présentée conformément au paragraphe 4 du présent article et qu'il y a différend entre l'assureur et l'assuré, le tribunal jugera si les prescriptions du paragraphe 1 du présent article ont été respectées compte tenu des circonstances qui existaient à la date à laquelle l'assureur a présenté sa demande d'indemnisation conformément au paragraphe 2 du présent article.

#### Article 724

Le navire est réputé perdu si l'on est resté sans nouvelles de lui pendant trois mois. En pareil cas, on considère qu'il a été perdu à la date des dernières nouvelles.

Lorsque d'autres dépenses sont assurées en même temps que le navire, en vertu du paragraphe 2 de l'article 739 de la Loi, les dépenses assurées dont l'assuré a été dispensé du fait de la perte du navire sont déduites de l'indemnisation de la perte totale.

#### Article 725

En cas d'avarie ou de perte d'une partie intégrante de l'objet assuré, l'indemnité correspond aux dépenses nécessaires pour réparer l'objet assuré et le remettre dans son état antérieur, mais ne peut pas dépasser le montant assuré.

Lorsque l'objet est sous-assuré, le coût des réparations prévues à l'article 1 du présent article ne peut être indemnisé qu'au prorata du rapport entre le montant assuré et la valeur convenue ou la valeur réelle.

Lorsque l'objet assuré ne peut pas être réparé ou remis dans son état antérieur, ainsi qu'en cas de perte d'une partie de l'objet assuré (perte partielle), l'indemnité est fixée au prorata de la perte partielle, appliqué au montant assuré.

Lorsque l'objet est surassuré, le prorata prévu au paragraphe 3 du présent article est appliqué à la valeur convenue ou à la valeur réelle.

#### Article 726

En cas d'avarie commune résultant d'un des risques assurés, sont indemnisés le sinistre subi par l'objet assuré ainsi que les dépenses engagées par l'assuré du fait de l'objet assuré qui sont admises dans un règlement d'avarie commune valable, ainsi que la contribution d'avarie commune fixée pour l'objet assuré dans chaque règlement.

Pour établir le montant de l'indemnité prévue au paragraphe 1 du présent article, on applique, selon qu'il convient, les dispositions des articles 725 et 728 de la présente Loi, quelle que soit la valeur de l'objet assuré dans le cadre du règlement d'avarie commune.

En cas d'indemnisation du sinistre et des dépenses conformément au paragraphe 1 du présent article, le droit de l'assuré de recevoir la contribution d'avarie commune est transféré à l'assureur, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de l'indemnité versée ainsi que des intérêts et commissions correspondants approuvés dans le règlement d'avarie commune.

#### Article 727

L'assureur est tenu d'indemniser la rémunération de sauvetage de l'objet assuré en cas de risque couvert par l'assurance ainsi que les frais d'établissement de la rémunération.

Lorsque l'objet est sous-assuré, les dispositions de l'article 711 de la présente Loi s'appliquent à l'indemnité prévue au paragraphe 1 du présent article

quelle que soit la valeur sur la base de laquelle la rémunération de sauvetage a été établie.

#### Article 728

Les dépenses engagées par un assuré pour éviter un sinistre dû à un danger immédiat ou réduire un sinistre qui s'est déjà produit (dépenses de sauvetage) peuvent être indemnisées si elles ont été engagées raisonnablement ou en accord avec l'assureur, et à condition que le sinistre soit couvert par l'assurance.

Les dépenses mentionnées au paragraphe 1 du présent article sont indemnisables également en cas d'échec du sauvetage, même lorsque les dépenses de sauvetage et l'indemnité du sinistre dépassent le montant assuré, mais l'indemnisation du sinistre lui-même ne peut pas dépasser le montant assuré.

Les dépenses engagées par l'assuré en raison directe de la survenance d'un événement assuré ne sont indemnisables qu'à concurrence du montant assuré.

Lorsque l'objet est sous-assuré, les dépenses de sauvetage et les dépenses directement liées à la survenance de l'événement couvert sont indemnisées au prorata du rapport entre le montant assuré et la valeur convenue ou la valeur réelle de l'objet.

Par dérogation au paragraphe 4 du présent article, les dépenses de sauvetage engagées à la demande de l'assureur en dépit d'une objection raisonnable de l'assuré sont intégralement indemnisables, nonobstant la disposition relative à la sous-assurance.

#### Article 729

Les dépenses engagées par l'assuré pour la constatation et le règlement de sinistres couverts par l'assurance doivent être intégralement remboursées par l'assureur même en cas de sous-assurance.

#### Article 730

L'assureur est tenu d'indemniser les sinistres successifs se produisant durant la période couverte par une même assurance même si le montant total des indemnités dépasse le montant assuré.

Lorsque, durant la période couverte par une même assurance, une perte ou un dommage partiel sont suivis d'une perte totale de l'objet assuré, l'assureur n'est tenu, outre la perte totale, de n'indemniser que les dépenses couvertes par l'assurance qui ont été engagées par l'assuré à l'occasion de la perte ou du dommage partiel.

#### Article 731

Lorsque les conditions expressément stipulées qui étaient déterminantes pour la décision d'accepter le risque ne sont pas satisfaites, l'assureur est habilité à demander l'annulation du contrat d'assurance.

Lorsque des conditions expressément stipulées qui n'étaient déterminantes que pour la gravité du risque ou l'ampleur du sinistre ne sont pas satisfaites, l'assureur est autorisé à déduire de l'indemnité la proportion imputable au non-respect de ces conditions.

#### Article 732

Durant la période couverte par l'assurance, l'assuré prend soin de l'objet assuré avec la diligence d'un homme d'affaires prudent et ne fait rien qui porterait préjudice au droit de se retourner contre une tierce partie pour la responsabilité du sinistre.

En cas de survenance d'un risque assuré, l'assuré:

1) prend toutes les mesures nécessaires pour éviter ou limiter au maximum le sinistre, en accord avec l'assureur si possible;

2) notifie l'assureur ou son représentant autorisé du sinistre dès qu'il en a connaissance;

3) fait le nécessaire pour qu'il soit possible de se retourner contre un tiers responsable du sinistre.

Si l'assuré, intentionnellement ou par négligence grave, ne prend pas bien soin de l'objet assuré durant la période couverte par l'assurance ou ne se conforme pas à la prescription du point 1) du paragraphe 2 du présent article, l'assuré n'est pas tenu d'indemniser le sinistre qui en résulte.

Lorsque l'assuré a, intentionnellement ou par négligence grave, compromis durant la période couverte par l'assurance tout droit de se retourner contre un tiers responsable du sinistre, ou ne respecte pas les prescriptions des points 2) et 3) du paragraphe 2 du présent article, l'assureur est habilité à déduire de l'indemnité une somme correspondant au montant du préjudice qu'il a ainsi subi.

#### Article 733

Lorsqu'il présente sa demande d'indemnité, l'assureur doit, sur demande de l'assuré, fournir les renseignements, justificatifs et autres éléments de preuve dont il dispose et qui sont nécessaires pour établir la nature, la cause et l'ampleur du sinistre ainsi que toute autre circonstance permettant d'établir ou de présumer qu'il a droit à être indemnisé.

Lorsque l'assuré, intentionnellement ou par négligence grave, ne fait pas constater le sinistre dans les délais et de la façon stipulée ou, s'il n'y a pas de stipulation, selon l'usage, l'assureur n'indemnise le sinistre que si l'assuré présente des preuves concluantes de la nature, de la cause et de l'ampleur du sinistre ainsi que les circonstances essentielles pour déterminer que le sinistre est couvert par l'assurance.

#### Article 734

L'assureur verse l'indemnité dans le mois qui suit la date à laquelle l'assuré lui a présenté la demande en vertu de l'article 733 de la présente Loi, avec tous les renseignements et justificatifs nécessaires pour établir son obligation en vertu du contrat d'assurance.

#### Article 735

Lorsque, dans un contrat d'assurance conclu avec plusieurs assureurs, la part respective de chacun est indiquée, chaque assureur n'indemnise le sinistre qu'au prorata de sa part.

#### Article 736

Du fait de l'indemnisation, tous les droits de l'assuré à l'égard de tiers pour le sinistre indemnisé sont cédés à l'assureur, mais seulement jusqu'à concurrence du montant versé.

Lorsque l'objet est sous-assuré, les droits de l'assuré visés au paragraphe 1 du présent article ne sont transférés à l'assureur qu'au prorata du rapport entre le montant assuré et la valeur convenue ou la valeur réelle de l'objet.

L'assuré est tenu de donner à l'assureur, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour se prévaloir des droits éventuels à l'égard de tiers et de lui fournir un certificat de cession de ces droits dûment rempli et signé.

#### Article 737

Le délai de prescription de l'indemnisation due en vertu d'un contrat d'assurance est de cinq ans.

Le délai de prescription visé au paragraphe 1 du présent article commence:

- 1) pour les contributions à une avarie générale et les rémunérations de sauvetage, depuis la date à laquelle la contribution ou la rémunération dues par l'assuré ont été évaluées;
- 2) pour les sinistres causés à des tiers, depuis la date à laquelle l'assuré a reçu la demande d'indemnisation du tiers;
- 3) pour les autres sinistres, depuis le premier jour qui suit la fin de l'année civile durant laquelle le sinistre est survenu.

#### Article 738

Les dispositions de l'article 698, de l'article 705, par. 1, de l'article 712, par. 5, et de l'article 721, par. 1, de la présente Loi ne peuvent pas être modifiées même par stipulation expresse dans le contrat d'assurance.

### 2. Assurance du navire

#### Article 739

L'assurance du navire couvre la coque, les machines, les installations et équipements, les réserves ordinaires de carburant, lubrifiants et autres fournitures, les provisions de boisson et de nourriture nécessaires pour l'équipage.

Les réserves extraordinaires de carburant, lubrifiants et autres fournitures, les provisions non nécessaires pour les besoins ordinaires de l'équipage ainsi que les dépenses d'armement et les modifications d'assurance ne sont couvertes par l'assurance du navire que si cela est expressément stipulé.

#### Article 740

Une assurance au voyage commence au début de l'embarquement de la cargaison dans le port de départ indiqué dans le contrat d'assurance et se poursuit jusqu'à l'achèvement du débarquement dans le port de destination désigné dans le contrat, mais au plus tard 21 jours après l'arrivée du navire dans ce port.

Lorsque, avant l'achèvement du débarquement de la cargaison conformément au paragraphe 1 du présent article, on commence déjà à charger une cargaison destinée à un nouveau voyage dans le premier port de destination, l'assurance prend fin au début de l'embarquement de la nouvelle cargaison.

Lorsqu'aucune cargaison n'est embarquée dans le port de départ, l'assurance commence au moment où le navire lève l'ancre ou quitte le quai dans ce port pour commencer le voyage assuré.

Lorsqu'aucune cargaison n'est débarquée dans le port de destination, l'assurance prend fin lorsque la navire mouille l'ancre ou s'amarre dans ce port.

Lorsque le voyage est interrompu avant le port de destination, l'assurance prend fin à l'endroit où le voyage a été interrompu, mais les dispositions des paragraphes 1, 2 et 4 du présent article continuent de s'appliquer selon qu'il convient.

Le navire reste assuré pendant que des réparations urgentes de dommages couverts par l'assurance sont effectuées sans retard injustifié dans un port intermédiaire immédiatement après la fin du voyage assuré, à condition que le navire ne puisse pas être employé à des fins commerciales ou autres en même temps.

#### Article 741

Lorsqu'une assurance au temps se termine alors que le navire est en mer, l'assurance est prolongée jusqu'à l'arrivée du navire au premier port de destination à condition que l'assuré n'ait pas renoncé à une telle prorogation avant l'expiration de l'assurance.

En ce qui concerne la fin de l'assurance dans le premier port de destination, les dispositions de l'article 740 de la présente Loi continuent de s'appliquer selon qu'il convient.

L'assurance est prolongée durant les réparations urgentes de dommages couverts par l'assurance qui ont commencé pendant la période couverte ou immédiatement après l'expiration et sont effectuées sans retard justifié, si le navire ne peut pas être employé à des fins commerciales en même temps.

Lorsque l'assurance est prorogée conformément au paragraphe 1 du présent article, l'assureur a droit à une prime additionnelle au prorata de la prorogation.

#### Article 742

Les sinistres résultant directement ou indirectement d'un défaut ou de l'innavigabilité du navire sont exclus de l'assurance si l'assuré en a connaissance ou aurait pu en avoir connaissance en exerçant la diligence d'un exploitant de navire prudent et aurait pu en prévenir les conséquences.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne s'appliquent pas aux sinistres résultant du défaut ou de l'innavigabilité du navire dont l'assureur a été avisé ou avait connaissance au moment de conclure le contrat d'assurance.

Au sens du présent article, l'innavigabilité désigne à la fois l'innavigabilité générale et l'innavigabilité pour un voyage particulier et l'incapacité de transporter la cargaison en raison de défauts techniques du navire, d'une insuffisance de l'équipement ou de l'équipage, d'un surchargement ou d'un arrimage irrégulier de la cargaison, de l'embarquement de passagers en sus du nombre autorisé ou de tout autre motif.

Les sinistres subis en dehors des limites de navigation prévues par le contrat d'assurance et découlant de risques directs ou indirects sont exclus du contrat d'assurance à temps.

#### Article 743

Lorsque le navire endommagé est réparé, ou que des parties de la coque, des machines, des installations, de l'équipement ou des provisions qui ont été perdues sont remplacées, l'indemnité versée correspond au montant du coût effectif de la réparation du navire ou du remplacement des parties perdues, mais ne couvre pas la dépréciation éventuelle que le navire subirait malgré les réparations effectuées et les pièces remplacées.

Lorsqu'en raison des réparations ou du remplacement de parties la valeur réelle du navire est considérablement accrue, la plus-value est déduite de l'indemnité.

Lorsque le navire endommagé n'est pas réparé ou que des parties perdues ne sont pas remplacées durant la période couverte par l'assurance ou immédiatement après, et que l'assuré demande une indemnisation avant que les réparations ou remplacements soient effectués, le sinistre est indemnisé au prorata de la dépréciation du navire appliqué au montant assuré, mais ne peut pas dépasser le coût estimatif de la réparation ou du remplacement.

### 3. Assurance des marchandises

#### Article 744

Dans les limites de la même valeur convenue, ou si la valeur n'a pas été convenue, dans les limites du même montant assuré, les primes d'assurance, le fret, les droits de douane et les autres dépenses liées au transport et à la livraison des marchandises ainsi que le bénéfice escompté peuvent être assurés en sus de la valeur des marchandises au lieu de départ, et il n'est pas nécessaire de mentionner expressément dans le contrat quels sont les dépenses ou bénéfices escomptés couverts par le même contrat d'assurance.

#### Article 745

Une assurance des marchandises au voyage est valable à partir du commencement du chargement sur le premier moyen de transport au lieu désigné dans le contrat d'assurance aux fins de l'exécution du voyage et prend fin lorsque les marchandises

sont débarquées du dernier moyen de transport au lieu de destination désigné dans le contrat d'assurance.

Si un voyage est interrompu, en tout lieu, l'assurance prend fin au moment où les marchandises sont débarquées du dernier moyen de transport en ce lieu.

Les dispositions du présent article n'ont pas d'effet sur les dispositions de l'article 715 de la présente Loi relatives au déroutement.

#### Article 746

Sauf disposition contraire, les sinistres résultant d'un vice des marchandises sont exclus de l'assurance.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également à un sinistre résultant du retard d'un moyen de transport causé par des risques assurés.

#### Article 747

En cas de perte totale des marchandises, l'indemnité versée couvre la valeur des marchandises au lieu de départ, ainsi que la valeur des intérêts additionnels couverts par la même valeur convenue ou par le même montant assuré, conformément à l'article 744 de la présente Loi.

Lorsque, du fait de la perte totale des marchandises ou pour d'autres raisons, l'assuré n'a pas eu à engager certaines dépenses qui étaient assurées en même temps que la valeur des marchandises au lieu de départ, ces dépenses sont déduites de l'indemnisation de la perte totale.

#### Article 748

Dans le cadre d'une assurance des marchandises, le pourcentage de dépréciation visé au paragraphe 3 de l'article 725 de la présente Loi est établi par comparaison de la valeur des marchandises intactes et avariées, au lieu où le voyage assuré se termine.

Lorsque les marchandises avariées sont vendues avant arrivée à destination, en accord avec l'assureur, pour éviter un sinistre plus important, l'indemnité couvre la différence entre le produit net de la vente et le montant assuré ou, si les marchandises sont surassurées, la différence entre le produit net de la vente et la valeur convenue ou la valeur réelle des marchandises.

#### Article 749

Si, en raison de la survenance de l'événement assuré, les marchandises sont débarquées du navire avant leur destination, l'assureur verse une indemnité conformément au paragraphe 3 de l'article 728 de la présente Loi pour couvrir les frais de débarquement des marchandises ainsi que les frais d'entreposage et les frais additionnels d'acheminement des marchandises à bon port qui sont à la charge de l'assuré.

#### Article 750

Outre les cas visés au paragraphe 1 de l'article 723 de la présente Loi, l'assuré peut demander une indemnité pour perte totale des marchandises assurées conformément aux dispositions de l'article 722 de la présente Loi dans les cas suivants:

1) lorsqu'en raison de la survenance de risques assurés le navire devient innavigable durant le voyage et les marchandises ne peuvent pas être acheminées à bon port dans les six mois, ou lorsque les dépenses que l'assuré devrait engager pour les acheminer dépasseraient la valeur convenue ou la valeur réelle de l'objet assuré;

2) lorsqu'en raison du sinistre les marchandises ont perdu quatre cinquièmes de leur valeur et ne peuvent pas être réparées ou remises dans leur état antérieur;

3) lorsque le coût du sauvetage, de la remise en état et de l'acheminement à bon port des marchandises endommagées qui aurait été à la charge de l'assuré dépasse la valeur convenue ou la valeur réelle des marchandises assurées.

#### Article 751

Lorsque plusieurs transports successifs sont assurés en vertu d'un même contrat mais uniquement en termes généraux (contrat général d'assurance), la partie contractante doit notifier tous ces transports à l'assureur au moment où il les exécute, en lui donnant tous les renseignements nécessaires pour la détermination définitive des obligations des parties en vertu du contrat d'assurance général.

Lorsque dans un contrat d'assurance général l'étendue de la couverture donnée ou la valeur pour laquelle tel ou tel transport est assuré ne sont pas fixées, la partie contractante fait connaître à l'assureur ses besoins à cet égard, si possible avant le commencement du voyage.

Lorsque la partie contractante ne respecte pas les prescriptions du paragraphe 2 du présent article pour certains transports avant la survenance d'un sinistre ou, s'il n'y a pas de sinistre, avant la fin du voyage assuré, ces transports sont réputés assurés contre les risques mentionnés au paragraphe 1 de l'article 717 de la présente Loi pour leur valeur réelle conformément à l'article 708 de la présente Loi, en sus du montant du fret à la charge de l'assuré et des primes d'assurance.

Lorsque la partie contractante, intentionnellement ou par négligence grave, ne respecte pas les prescriptions du paragraphe 1 du présent article, l'assureur a le droit de dénoncer le contrat d'assurance général et de refuser d'indemniser les sinistres survenus aux transports non déclarés.

L'assureur a droit à la prime d'assurance pour les transports non déclarés même s'ils n'ont été exposés que brièvement au risque couvert par le contrat d'assurance général, nonobstant le fait que le contrat ait été résilié conformément au paragraphe 4 du présent article.

L'assureur délivre, sur demande de la partie contractante présentée conformément à l'article 704 de la présente Loi, une police d'assurance pour chaque transport déclaré.

#### 4. Assurance du fret

##### Article 752

Sauf disposition contraire, une assurance du fret couvre le montant brut du fret.

##### Article 753

En cas de perte totale du fret due à la perte totale des marchandises pour lesquelles le fret a été acquitté ou doit être acquitté, le sinistre est indemnisé conformément au paragraphe 2 de l'article 722 de la présente Loi, mais les droits de l'assuré sur les marchandises ne sont pas cédés à l'assureur du fret.

##### Article 754

Lorsque le fret qui a été acquitté ou qui doit être acquitté pour certaines marchandises est assuré, le montant de l'indemnité pour des sinistres dus à des risques couverts est déterminé, s'il ne peut pas l'être autrement, au prorata de l'indemnité du sinistre subi par les marchandises correspondantes.

##### Article 755

Sauf disposition contraire de la Loi, les dispositions relatives à l'assurance du fret pour le transport de marchandises particulières et les dispositions relatives à l'assurance du navire s'appliquent également à l'assurance d'autres frets.

## 5. Assurance responsabilité civile

### Article 576

Dans le cas d'une assurance responsabilité civile, l'assureur indemnise l'assuré des montants qu'il est tenu de verser à des tiers du fait de sa responsabilité civile pour des faits couverts par l'assurance ainsi que du montant des dépenses qui doivent être engagées pour établir son obligation.

Dans le cas visé au paragraphe 5 du présent article, les tiers peuvent demander une indemnité directement à l'assureur pour les dommages et/ou sinistres subis du fait d'un événement pour lequel l'assuré est responsable, mais seulement jusqu'à concurrence du montant assuré.

L'indemnité doit aussi couvrir le coût des mesures prises à la demande de l'assureur et de ses représentants ou en accord avec eux pour contester des prétentions injustifiées ou excessives de tiers, ainsi que pour couvrir le coût des mesures raisonnables prises par l'assuré aux mêmes fins sans l'accord de l'assurance ou de ses représentants lorsque cet accord n'a pas pu être obtenu à temps.

Lorsque le contrat d'assurance indique le montant de la couverture responsabilité civile, l'indemnité n'est versée qu'à concurrence du montant assuré conformément au paragraphe 1 du présent article.

### Article 757

Lorsque la responsabilité civile de l'exploitant du navire est couverte par le même contrat que le navire, l'indemnisation des sinistres visée au paragraphe 748 de la présente Loi est due indépendamment de l'indemnisation des autres sinistres couverts par l'assurance du navire.

Lorsque le contrat ne stipule pas un montant distinct pour l'assurance responsabilité civile de l'exploitant du navire, sa responsabilité civile est réputée assurée pour le même montant que le navire.

### Article 758

En cas de collision entre des navires appartenant au même assuré, les dispositions relatives à l'assurance responsabilité civile de l'exploitant du navire s'appliquent de la même façon que si les navires appartenaient à des personnes différentes.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également selon qu'il convient lorsque le navire assuré a causé des dégâts ou un sinistre à d'autres biens du même assuré.

## 6. Assurances diverses

### Article 759

En cas de perte totale du bénéfice escompté résultant de la perte totale des marchandises, le sinistre est indemnisable conformément au paragraphe 2 de l'article 722 de la présente Loi, mais les droits de l'assuré sur les marchandises ne sont pas cédés à l'assureur du bénéfice escompté.

Les dispositions relatives à l'assurance des marchandises s'appliquent selon qu'il convient à l'assurance du bénéfice escompté lié au transport des marchandises.

### Article 760

Les primes d'assurance peuvent être assurées par inclusion dans la valeur convenue ou, lorsque la valeur n'a pas été convenue, par inclusion dans le montant assuré pour l'objet visé par l'assurance pour lequel ces primes ont été ou doivent être acquittées, et il n'est pas nécessaire d'en mentionner le coût expressément dans le contrat d'assurance.

## 2. Gabon

Décret No 002066/PR/MHCUCDM du 4 décembre 1992

[Original: Français]

Dispositions réglementaires définissant les lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la Mer territoriale de la République gabonaise<sup>3</sup>

Article premier. La largeur de la Mer territoriale, fixée à 12 milles marins soit 22,224 km, est mesurée à partir des lignes de base droites et des lignes de base normales.

Article 2. Dans la zone maritime comprise entre Cocobeach et Cap Lopez, la Mer territoriale est mesurée à partir des lignes de base droites reliant les points ci-après:

		Latitude	Longitude
A.	Cocobeach (Point Astro)	1° 00' 02" N	9° 34' 58" E
B.	Mbanie	0° 48' 39" N	9° 22' 50" E
C.	Cap Esterias (Pointe Megombie)	0° 35' 19" N	9° 19' 01" E
D.	Pointe Ngombie	0° 18' 35" N	9° 18' 19" E
E.	Cap Lopez	0° 37' 54" S	8° 42' 13" E

Article 3. Dans la zone maritime entre le Cap Lopez et la frontière Gabon-Congo, la Mer territoriale est mesurée à partir de la laisse de basse mer le long de la côte, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par le Gabon.

Article 4. L'ellipsoïde et l'origine utilisées dans la définition des coordonnées géographiques sont:

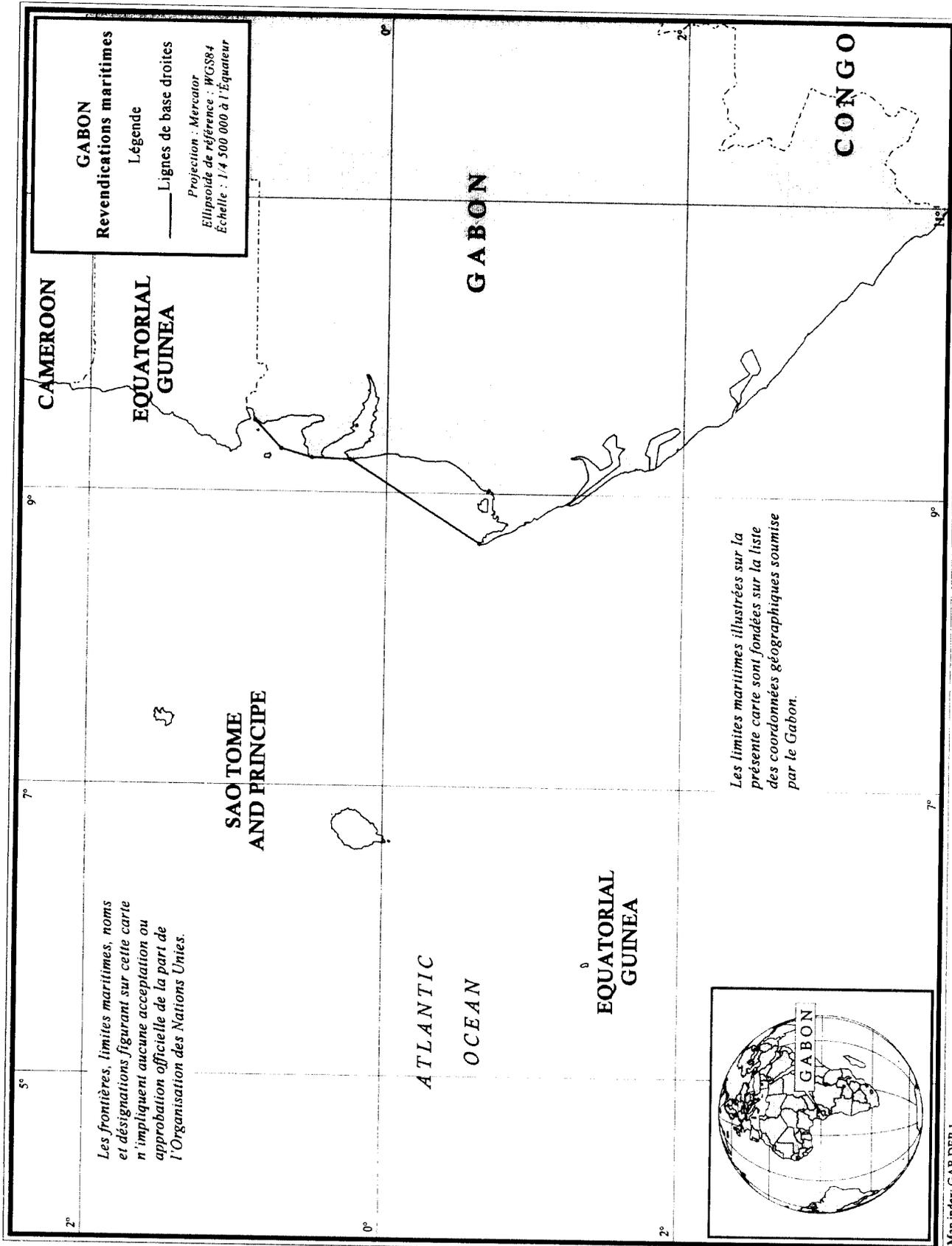
Ellipsoïde de Clarke 1880 - anglais - fuseaux 32 et 33 origines:  
Latitude: 0° 42' 53" 3 S Longitude: 0° 09' 49" 4 E

Article 5. La frontière maritime de l'Etat gabonais, établie à partir des lignes de base ainsi définies, est soumise à l'ensemble des compétences résultant de ses droits de souveraineté nationale, tels que stipulés dans les dispositions pertinentes de la Loi 9/84 du 9 juillet 1984 instituant une zone économique exclusive de 200 milles marins.

Article 6. Le présent décret, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, sera enregistré et publié selon la procédure d'urgence et communiqué partout où besoin sera.

---

<sup>3</sup> Communiqué par le Gouvernement gabonais dans une lettre en date du 23 septembre 1999 adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Dans sa lettre de couverture, le Gouvernement gabonais a signalé que: "La présente notification est faite sans préjudice d'arrangements bilatéraux qui pourraient être conclus par [le Gabon] conformément aux dispositions de l'article 15 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer".



Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations, 1999

## C. Traités

### 1. Accord entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique relatif à la délimitation du plateau continental<sup>4</sup>

Le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique,

Désireux, dans le cadre de relations de bon voisinage, de parvenir à une solution acceptable pour les deux Parties contractantes, concernant la délimitation latérale du plateau continental,

Sont convenus de ce qui suit:

#### Article 1

1. La limite entre le plateau continental du Royaume de Belgique et le plateau continental du Royaume des Pays-Bas est formé par l'arc de grand cercle reliant les points suivants, exprimés en coordonnées, dans l'ordre suivant où ils sont énumérés ci-dessous:

Point 5: 51° 33' 06" N; 03° 04' 53" E

Point 6: 51° 52' 34,012" N; 02° 32' 21,599" E

2. La position des points énumérés dans le présent article est exprimée en longitude et latitude selon le système géodésique européen (1ère mise à jour, 1950).

3. La ligne de délimitation définie au paragraphe 1er est représentée à titre indicatif sur la carte annexée au présent Accord<sup>5</sup>.

#### Article 2

Dans le cas où l'une des Parties contractantes déciderait de créer une zone économique exclusive, les coordonnées énoncées à l'article 1 seront utilisées pour la délimitation latérale d'une telle zone.

#### Article 3

Cet Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle les parties contractantes se seront notifiées mutuellement par écrit l'accomplissement des procédures requises par leur législation interne pour l'entrée en vigueur du présent Accord.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

---

<sup>4</sup> Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden, Jaargang 1997 Nr. 14.

<sup>5</sup> Pour des raisons techniques, cette carte n'est pas reproduite. Voir carte indicative, p. \*\*.

FAIT à Bruxelles, le 18 décembre 1996 en double exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

POUR LE ROYAUME DES PAYS-BAS:

[Signé]

H.A.F.M.O. VAN MIERLO

Ministre des affaires étrangères

POUR LE ROYAUME DE BELGIQUE:

[Signé]

E. DERYCKE

Ministre des affaires étrangères

2. Accord entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique  
relatif à la délimitation de la mer territoriale<sup>6</sup>

Le Royaume des Pays-Bas  
et  
Le Royaume de Belgique

Désireux de fixer la limite latérale de la mer territoriale entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas,

Sont convenus de ce qui suit:

Article 1

1. La limite entre la mer territoriale du Royaume de Belgique et la mer territoriale du Royaume des Pays-Bas est formée par les arcs de grand cercle joignant les points suivants, exprimés en coordonnées, dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous:

Point 1: 51° 22' 25" N; 03° 21' 52,5" E  
Point 2: 51° 22' 46" N; 03° 21' 14" E  
Point 3: 51° 27' 00" N; 03° 17' 47" E  
Point 4: 51° 29' 05" N; 03° 12' 44" E  
Point 5: 51° 33' 06" N; 03° 04' 53" E

2. La position des points énumérés dans le présent article est exprimée en longitude et latitude suivant le système géodésique européen (1ère mise à jour, 1950).

3. La ligne de délimitation, définie au paragraphe premier, est représentée à titre indicatif sur la carte annexée au présent Accord.

Article 2

La limite, constituée par les points énoncés à l'article 1er, est basée sur le principe de l'équidistance à partir d'une ligne de base maximale, à savoir la laisse de basse mer le long de la côte. Il a été tenu compte de l'extension vers la mer du port de Zeebrugge en Belgique ainsi que du haut fond découvrant "Rassen" face à la côte des Pays-Bas.

Article 3

Cet accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle les parties contractantes se seront notifiées mutuellement par écrit l'accomplissement des procédures requises par leur législation interne pour l'entrée en vigueur du présent accord.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

---

<sup>6</sup> Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden, Jaargang 1997 Nr. 14.

<sup>7</sup> Pour des raisons techniques, cette carte n'est pas reproduite. Voir carte indicative, p. \*\*\*.

FAIT à Bruxelles, le 18 décembre 1996 en double exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

POUR LE ROYAUME DES PAYS-BAS:

[Signé]

H.A.F.M.O. VAN MIERLO

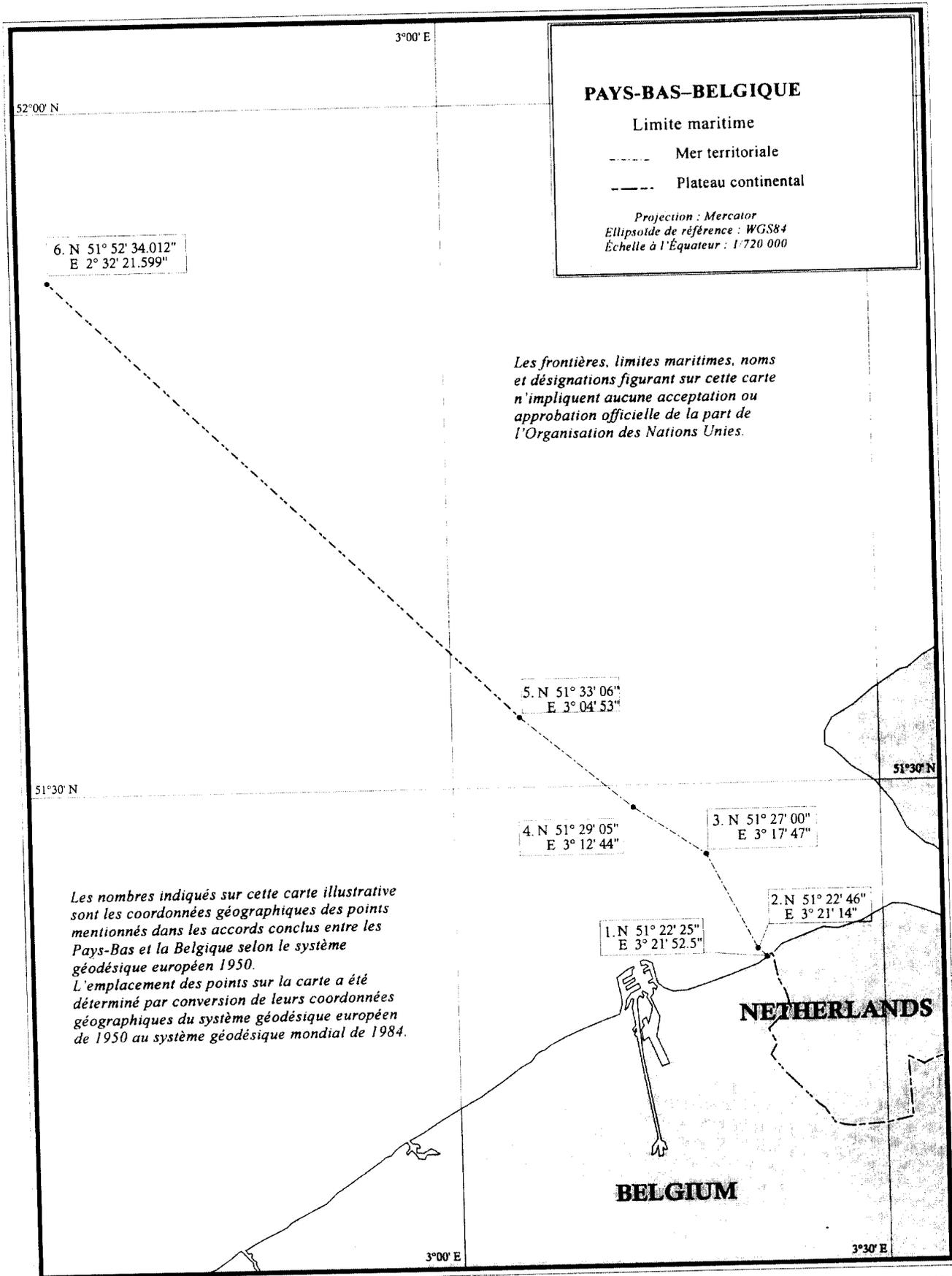
Ministre des affaires étrangères

POUR LE ROYAUME DE BELGIQUE:

[Signé]

E. DERYCKE

Ministre des affaires étrangères



© Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations, 2000

3. Echange de notes constituant un Accord entre le Gouvernement de l'Australie et l'Administration transitoire des Nations Unies au Timor oriental concernant la poursuite de l'application du Traité du 11 décembre 1989 conclu entre l'Australie et la République d'Indonésie sur la zone de coopération entre la province indonésienne du Timor oriental et l'Australie septentrionale.  
10 février 2000

Note verbale en date du 10 février 2000 adressée à la Mission australienne à Timor oriental à Dili par l'Administration transitoire des Nations Unies au Timor oriental à Dili

I

L'Administration transitoire des Nations Unies au Timor oriental (ATNUTO) présente ses compliments à la Mission australienne au Timor oriental et se réfère au fait que, conformément à la résolution 1272 (1999) adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies le 25 octobre 1999, et au paragraphe 35 du rapport du Secrétaire général (S/1999/1024), l'Organisation des Nations Unies conclura avec les Etats et organisations internationales les accords internationaux nécessaires pour l'exécution des fonctions de l'ATNUTO au Timor oriental.

Un accord entre l'ATNUTO, agissant au nom du Timor oriental, et l'Australie, instituant des modalités pratiques pour la continuité de l'application du Traité conclu entre l'Australie et la République d'Indonésie sur la zone de coopération entre la province indonésienne du Timor oriental et l'Australie septentrionale (Traité de la passe de Timor)<sup>1</sup> durant la période transitoire, serait avantageux pour la population du Timor oriental et aiderait l'ATNUTO à s'acquitter des fonctions qui lui ont été confiées par la résolution 1272 (1999) du Conseil de sécurité. La conclusion d'un tel accord ne préjugerait pas de la position du Gouvernement futur d'un Timor oriental indépendant à l'égard du Traité.

En conséquence, l'ATNUTO a l'honneur de faire savoir à la Mission australienne au Timor oriental que tous les droits et obligations antérieurement conférés à l'Indonésie par le Traité de la passe de Timor sont assumés par l'ATNUTO, agissant au nom du Timor oriental, jusqu'à l'indépendance du Timor oriental. L'ATNUTO, pour le compte du Timor oriental, et l'Australie peuvent conclure des arrangements ou accords subsidiaires relatifs à la poursuite de l'application du Traité. En acceptant de poursuivre l'application du Traité, l'Organisation des Nations Unies ne reconnaît pas de ce fait la validité de l'"intégration" du Timor oriental dans l'Indonésie.

Si l'Australie souscrit aux dispositions ci-dessus, l'ATNUTO propose que la présente note et la note de confirmation de l'Australie constituent un accord entre l'ATNUTO, agissant au nom du Timor oriental, et l'Australie, qui sera appliqué à compter du 25 octobre 1999.

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 9 février 1991. Enregistré par l'Organisation des Nations Unies sous le numéro 28462 (6 novembre 1991). *Recueil des Traités de l'Organisation des Nations Unies*, vol. 1654 (à paraître). Egalement publié dans *Australian Treaty Series* 1991, No 9.

Note verbale en date du 10 février 2000, adressée à l'Administration transitoire  
des Nations Unies au Timor oriental à Dili par la Mission australienne  
au Timor oriental à Dili

II

La Mission australienne au Timor oriental présente ses compliments à l'Administration transitoire des Nations Unies au Timor oriental (ATNUTO) et a l'honneur de se référer à la note qu'elle lui a adressée, en date du 8 février 2000, libellée comme suit:

[Voir Note I]

La Mission australienne a l'honneur de faire savoir que cette proposition est acceptable pour son Gouvernement et de convenir que la note de l'ATNUTO et la présente réponse constituent un accord entre le Gouvernement australien et l'ATNUTO qui sera appliqué à compter du 25 octobre 1999.

**Mémorandum d'accord entre l'Administration transitoire des Nations Unies  
au Timor oriental (ATNUTO), agissant au nom du Timor oriental,  
et le Gouvernement australien au sujet des dispositions relatives  
au Traité de la passe de Timor**

**1. Généralités**

Le présent mémorandum d'accord est conclu conformément à l'Accord entre l'ATNUTO et le Gouvernement de l'Australie relatif au Traité de la passe de Timor (le "Traité") constitué par l'échange de notes entre l'ATNUTO et la Mission australienne au Timor oriental en date du 10 février 2000. L'ATNUTO et le Gouvernement australien confirment que l'ATNUTO exercera ses droits et s'acquittera de ses obligations découlant du Traité en étroite consultation et coopération avec les représentants du peuple du Timor oriental.

**2. Continuité de l'applicabilité du régime juridique du Traité**

a) Conformément au règlement 1991/1 de l'ATNUTO, les lois appliquées au Timor oriental avant le 25 octobre 1999 continuent de s'appliquer dans la mesure nécessaire pour donner effet au Traité.

b) Tous les règlements, règles, directives, décisions, principes directeurs, modalités, approbations, autorisations et autres décisions prises soit par le Conseil ministériel de la zone de coopération (le "Conseil ministériel") soit par l'Autorité commune de la partie A de la zone de coopération de la passe de Timor (l'"Autorité commune") avant le 25 octobre 1999 continuent de s'appliquer.

c) Tous les contrats de partage de production en vigueur en vertu du Traité continuent de s'appliquer.

d) L'ATNUTO et le Gouvernement australien considèrent qu'il importe de faciliter en priorité la formation et l'emploi des nationaux et résidents permanents du Timor oriental.

**3. Le Conseil ministériel**

L'ATNUTO désignera son représentant au Conseil ministériel dans les meilleurs délais.

**4. L'Autorité commune**

a) L'ATNUTO proposera, pour nomination par le Conseil ministériel, un candidat au poste de Directeur exécutif de l'Autorité commune dans les meilleurs délais. En attendant cette nomination, pour assurer le bon fonctionnement, sans rupture de continuité, de l'Autorité commune, l'ATNUTO désignera un Directeur exécutif par intérim.

b) L'ATNUTO proposera à l'Autorité commune, dans les meilleurs délais, des candidatures pour les postes de Directeur technique ou de Directeur financier et de fonctionnaire technique principal.

c) Le siège de l'Autorité commune sera établi au Timor oriental dans les meilleurs délais, compte tenu de la nécessité d'assurer la continuité du bon fonctionnement de l'Autorité commune. Jusqu'à l'établissement du siège au Timor

oriental, les deux bureaux de l'Autorité commune seront temporairement réunis à Darwin.

d) L'adresse officielle du siège temporaire de l'Autorité commune sera NT House, 8th Floor, 22 Mitchell Street, Darwin (Australie) jusqu'à ce que le siège soit établi au Timor oriental.

e) L'Autorité commune versera la part du Timor oriental du produit des accords de partage de la production conclus en vertu du Traité, depuis le 25 octobre 1999, sur un compte bancaire conseillé par l'ATNUTO.

f) L'Autorité commune fermera ses comptes bancaires à Djakarta et regroupera tous ses fonds sur les comptes qu'elle détient actuellement à Darwin.

g) L'ATNUTO donnera aux concessionnaires les références d'un compte bancaire sur lequel tous les impôts dus à l'ATNUTO pour les activités pétrolières menées dans le cadre du Traité seront versés.

## 5. Modifications

Le présent mémorandum d'accord peut être modifié en tout temps par un arrangement écrit entre l'ATNUTO et le Gouvernement australien.

## 6. Durée

Le présent mémorandum d'accord sera appliqué à compter du 25 octobre 1999 et jusqu'à la fin de la période transitoire.

SIGNÉ à Dili, en triple exemplaire, ce dixième jour du mois de février 2000.

[Signé]

SERGIO VIEIRA DE MELLO  
Administrateur transitoire de l'ATNUTO,  
pour le Timor oriental

[Signé]

JAMES BATLEY  
Représentant de l'Australie  
Chef de la Mission australienne  
au Timor oriental,  
pour le Gouvernement australien

III. AUTRES RENSEIGNEMENTS

Corrigenda relatifs aux Bulletins No 39 et 41 de 1999

Bulletin No 39 (1999)

Page 27, article 1 (1), ligne 5:

Point K: Latitude N 08° 46' 54".7754,      Longitude E 102° 12' 11".6542

Bulletin No 41 (1999)

Page \*\*, note de bas de page \*\*:

Communiqué par le Gouvernement de Nauru le 20 août 1997.

