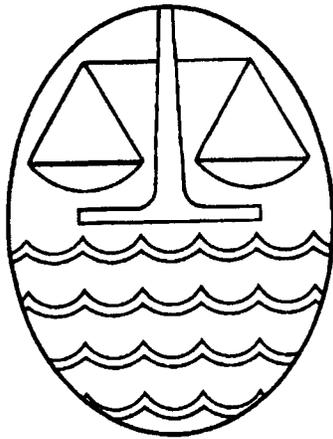


Division des affaires maritimes et du droit de la mer
Bureau des affaires juridiques

Droit *de la mer*



Bulletin n° 43



Nations Unies
New York, 2001

AVERTISSEMENT

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

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

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

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
I. CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER	1
A. État de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de l'Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention et de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs	1
1. Tableau récapitulatif de l'état de la Convention et des Accords connexes au 31 juillet 2000	1
2. Liste chronologique, arrêtée au 31 juillet 2000, des adhésions et déclarations de succession à la Convention et aux Accords connexes	22
a) La Convention	22
b) L'Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention	23
c) 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	24
3. Déclarations faites lors de la ratification de la Convention ou de l'adhésion à la Convention et aux Accords d'application	25
Nicaragua : Déclaration faite lors de la ratification de la Convention	25
II. INFORMATION JURIDIQUE CONCERNANT LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER	26
A. Textes législatifs récents reçus de gouvernements	26
1. Croatie : Code maritime, 27 janvier 1994 (suite)	26
Partie IX : Accidents en mer	26
Partie X : Mise à exécution et mesures de sécurité concernant les navires et leur cargaison	52
Partie XI : Droit applicable et compétence juridictionnelle de la Croatie	91
Partie XII : Délits maritimes	96
Partie XIII : Autorisations, Dispositions transitoires et finales	107

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Page</u>
2. Honduras : Décret exécutif No. PCM 007-2000 du 21 mars 2000	118
3. Espagne : Liste des coordonnées géographiques définissant les limites établies par l'Espagne pour la Zone de protection de la pêche par Décret 1313/1997 du 1er août 1997	123
B. Communications des États	127
1. États-Unis d'Amérique : Note verbale en date du 6 avril 2000 de la Mission des États-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nation Unies adressée au Secrétariat des Nations Unies	127
2. République islamique d'Iran : Lettre datée du 21 décembre 1999, adressée au Secrétaire général par le Représentant permanent de la République islamique d'Iran auprès de l'Organisation des Nations Unies	130
C. Traités	132
1. Protocole entre le Gouvernement de la République de Turquie et le Gouvernement de Géorgie sur la confirmation des frontières maritimes entre les deux pays dans la mer Noire	132
2. Protocole additionnel à l'Accord du 28 mai 1980 entre la Norvège et l'Islande sur les questions relatives à la pêche et au plateau continental et Accord connexe du 22 octobre 1981 sur le plateau continental entre Jan Mayen et l'Islande	133
3. Protocole additionnel à l'Accord du 18 décembre 1995 entre le Royaume de Norvège et le Royaume du Danemark concernant la délimitation du plateau continental dans la région comprise entre Jan Mayen et le Groenland et la limite entre les zones de pêche dans la région	135
III. AUTRES RENSEIGNEMENTS	137
Rectificatif au Bulletin No. 41 (1999)	137

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

État de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer¹, 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. Tableau récapitulatif l'état de la Convention et des Accords connexes au 31 juillet 2000

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature <input type="checkbox"/> - (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)	Signature <input type="checkbox"/>	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature <input type="checkbox"/> - (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)
TOTAUX	158 (<input checked="" type="checkbox"/> 35)	133 (<input checked="" type="checkbox"/> 49)	79	98	59 (<input checked="" type="checkbox"/> 5)	26 (<input checked="" type="checkbox"/> 6)
Afghanistan	<input type="checkbox"/>					
Afrique du Sud	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> 23 décembre 1997	<input type="checkbox"/>	23 décembre 1997		

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 à l'article 5 de l'Accord.

³ Conformément à son article 40, l'Accord entrera en vigueur 30 jours après la date de dépôt de son trentième instrument de ratification ou d'adhésion.

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
Albanie						
Algérie	☒	☒ 11 juin 1996	☒	11 juin 1996 (p)		
Allemagne		☒ 14 octobre 1994 (a)	☒	14 octobre 1994	☒	
Angola	☒	5 décembre 1990				
Antigua-et-Barbuda	☒	2 février 1989				
Arabie saoudite	☒	☒ 24 avril 1996		24 avril 1996 (p)		
Argentine	☒	☒ 1er décembre 1995	☒	1er décembre 1995	☒	
Arménie						
Australie	☒	5 octobre 1994	☒	5 octobre 1994	☒	23 décembre 1999
Autriche	☒	☒ 14 juillet 1995	☒	14 juillet 1995	☒	

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature  (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature 	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature  (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
Azerbaïdjan						
Bahamas		29 juillet 1983		28 juillet 1995		17 janvier 1997 (a)
Bahreïn		30 mai 1985				
Bangladesh						
Barbade		12 octobre 1993		28 juillet 1995 (ps)		
Bélarus	☒					
Belgique	☒	☒ 13 novembre 1998		13 novembre 1998		
Belize		13 août 1983		21 octobre 1994 (sd)		
		16 octobre 1997		16 octobre 1997 (p)		
Bhoutan						

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons grands migrateurs (non encore en vigueur)	
	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
Bolivie	☒	28 avril 1995		28 avril 1995 (p)		
Bosnie-Herzégovine		12 janvier 1994 (s)				
Botswana		2 mai 1990				
Brésil	☒	☒ 22 décembre 1988				8 mars 2000
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				

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature ☒	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature ☒ (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
Canada	☒		☒		☒	☒ 3 août 1999
Cap-Vert	☒	☒ 10 août 1987	☒			
Chili	☒	☒ 25 août 1997		25 août 1997 (a)		
Chine	☒	☒ 7 juin 1996	☒	7 juin 1996 (p)	☒	
Chypre	☒	12 décembre 1988	☒	27 juillet 1995		
Colombie	☒					
<i>Communauté européenne</i>	☒	☒ 1er avril 1998 (c)	☒	1er avril 1998 (co)	☒	
Comores	☒	21 juin 1994				
Congo	☒					
Costa Rica	☒	21 septembre 1992				

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature ☒	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature ☒ (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
Côte d'Ivoire	☒	26 mars 1984	☒	28 juillet 1995 (ps)	☒	
Croatie						
Cuba	☒	☒ 5 avril 1995 (s)		5 avril 1995 (p)		
Danemark	☒	☒ 15 août 1984	☒		☒	
Djibouti	☒	8 octobre 1991				
Dominique	☒	24 octobre 1991				
Égypte	☒	☒ 26 août 1983	☒		☒	
El Salvador	☒					
Émirats arabes unis	☒					
Équateur						

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature  (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)	Signature 	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature  (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)
Érythrée						
Espagne	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> 15 janvier 1997		15 janvier 1997		
Estonie						
États-Unis d'Amérique						<input checked="" type="checkbox"/> 21 août 1996
Éthiopie						
Ex-République yougoslave de Macédoine		19 août 1994 (s)		19 août 1994 (p)		
Fédération de Russie	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> 12 mars 1997		12 mars 1997 (a)		<input checked="" type="checkbox"/> 4 août 1997
Fidji		10 décembre 1982		28 juillet 1995		12 décembre 1996
Finlande	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> 21 juin 1996		21 juin 1996		
France	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> 11 avril 1996		11 avril 1996	<input checked="" type="checkbox"/>	

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
Gabon	☒	11 mars 1998	☒	11 mars 1998 (p)	☒	
Gambie	☒	22 mai 1984				
Géorgie		21 mars 1996 (a)	☒	21 mars 1996 (p)		
Ghana	☒	7 juin 1983				
Grèce	☒	☒ 21 juillet 1995	☒	21 juillet 1995	☒	
Grenade	☒	25 avril 1991	☒	28 juillet 1995 (ps)		
Guatemala	☒	☒ 11 février 1997		11 février 1997 (p)		
Guinée	☒	6 septembre 1985	☒	28 juillet 1995 (ps)		
Guinée-Bissau	☒	☒ 25 août 1986			☒	
Guinée équatoriale	☒	21 juillet 1997		21 juillet 1997 (p)		

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature  (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature 	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature  (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
Guyana		16 novembre 1993				
Haïti		31 juillet 1996		31 juillet 1996 (p)		
Honduras		5 octobre 1993				
Hongrie						
<i>Iles Cook</i>		15 février 1995		15 février 1995 (a)		1er avril 1999 (a)
Iles Marshall		9 août 1991 (a)				
Iles Salomon		23 juin 1997		23 juin 1997 (p)		13 février 1997 (a)
Inde		☒ 29 juin 1995		29 juin 1995		
Indonésie		3 février 1986		2 juin 2000		
Iran (République islamique d')	☒					17 avril 1998 (a)

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1984)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
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	☒	
Jamahiriya 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)		
Kazakhstan						

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
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						

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature  (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)	Signature 	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature  (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)
Luxembourg	<input checked="" type="checkbox"/>					
Madagascar						
Malaisie		<input checked="" type="checkbox"/> 14 octobre 1996		14 octobre 1996 (p)		
Malawi						
Maldives						30 décembre 1998
Mali	<input checked="" type="checkbox"/>	16 juillet 1985				
Malte		<input checked="" type="checkbox"/> 20 mai 1993		26 juin 1996		
Maroc						
Maurice		4 novembre 1994		4 novembre 1994 (p)		<input checked="" type="checkbox"/> 25 mars 1997(a)
Mauritanie		17 juillet 1996		17 juillet 1996 (p)		

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature ☒	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
Mexique	☒	18 mars 1983	☒	6 septembre 1995	☒	23 mai 1997
Micronésie (États fédérés de)		29 avril 1991 (a)				9 juin 1999 (a)
Monaco	☒	20 mars 1996	☒	20 mars 1996 (p)		
Mongolie	☒	13 août 1996	☒	13 août 1996 (p)		
Mozambique	☒	13 mars 1997		13 mars 1997 (a)		
Myanmar	☒	21 mai 1996		21 mai 1996 (a)		
Namibie	☒	18 avril 1983	☒	28 juillet 1995 (ps)	☒	8 avril 1998
Nauru	☒	23 janvier 1996		23 janvier 1996 (p)		10 janvier 1997 (a)
Népal	☒	2 novembre 1998		2 novembre 1998 (p)		
Nicaragua	☒	☒ 3 mai 2000		3 mai 2000 (p)		

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
Niger	☒					
Nigéria	☒	14 août 1986	☒	28 juillet 1995 (ps)		
<i>Nioué</i>	☒				☒	
Norvège	☒	☒ 24 juin 1996		24 juin 1996	☒	☒ 30 décembre 1996
Nouvelle-Zélande	☒	19 juillet 1996	☒	19 juillet 1996	☒	
Oman	☒	☒ 17 août 1989		26 février 1997 (a)		
Ouzbékistan						
Pakistan	☒	☒ 26 février 1997	☒	26 février 1997 (p)	☒	
Palaos		30 septembre 1996 (a)		30 septembre 1996 (p)		

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature ☒	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; procédure simplifiée (ps) : ²	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
Panama	☒	☒ 1er juillet 1996		1er juillet 1996 (p)		4 juin 1999
Papouasie-Nouvelle- Guinée	☒	14 janvier 1997		14 janvier 1997 (p)	☒	
Paraguay	☒	26 septembre 1986	☒	10 juillet 1995		
Pays-Bas	☒	☒ 28 juin 1996	☒	28 juin 1996	☒	
Pérou					☒	
Philippines	☒	☒ 8 mai 1984	☒	23 juillet 1997		
Pologne	☒	13 novembre 1998	☒	13 novembre 1998		
Portugal	☒	☒ 3 novembre 1997	☒	3 novembre 1997	☒	
Qatar	☒					
République centrafricaine	☒					

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature  (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)	Signature 	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature  (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (<input checked="" type="checkbox"/> - déclaration)
République arabe syrienne						
République de Corée		29 janvier 1996		29 janvier 1996		
République démocratique du Congo		17 février 1989				
République démocratique populaire lao		5 juin 1998		5 juin 1998 (p)		
République de Moldova						
République dominicaine						
République populaire démocratique de Corée						
République tchèque		<input checked="" type="checkbox"/> 21 juin 1996		21 juin 1996		

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature ☒	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
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	☒	9 août 1996
Rwanda	☒					
Sainte-Lucie	☒	<small>27 mars 1985</small>				
<small>Saint-Eustache-et-Neris</small>	☒	7 janvier 1993				
Saint-Marin						
<i>Saint-Siège</i>						
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	☒	1er octobre 1993				
Samoa	☒	14 août 1995	☒	14 août 1995 (p)	☒	25 octobre 1996

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
Sao-Tomé-et-Principe		3 novembre 1987				
Sénégal	☒	25 octobre 1984	☒	25 juillet 1995	☒	30 juin 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

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
Suède	☒	☒ 25 juin 1996	☒	25 juin 1996	☒	
<i>Suisse</i>	☒		☒			
Suriname	☒	9 juillet 1998	☒	9 juillet 1998 (p)		
Swaziland	☒					
Tadjikistan						
Tchad	☒					
Thaïlande	☒					
Togo	☒	16 avril 1985	☒	28 juillet 1995 (ps)		31 juillet 1996
Tonga		2 août 1995 (a)		2 août 1995 (p)	☒	
Trinité-et-Tobago	☒	25 avril 1986	☒	28 juillet 1995 (ps)		

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration	Signature	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration
Tunisie	☒	☒ 24 avril 1985	☒			
Turkménistan						
Turquie						
<i>Tuvalu</i>	☒					
Ukraine	☒	☒ 26 juillet 1999	☒	26 juillet 1999	☒	
Uruguay	☒	☒ 10 décembre 1992	☒		☒	☒10 septembre 1999
Vanuatu	☒	10 août 1999	☒	10 août 1999 (p)	☒	

État ou entité <i>Les noms en italiques sont ceux des États non-membres des Nations Unies; les rangs en gris indiquent les États sans littoral</i>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (entrée en vigueur le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (entré en vigueur le 28 juillet 1996)		Accord relatif à 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 (non encore en vigueur)	
	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; succession (s) ; (☒ - déclaration)	Signature	Ratification ; confirmation officielle (co) ; adhésion (a) ; signature définitive (sd) ; participation (p) ; ¹ procédure simplifiée (ps) ; ²	Signature (☒ - déclaration)	Ratification ; adhésion (a) ³ (☒ - déclaration)
Venezuela						
Viet Nam	☒	☒ 25 juillet 1994				
Yémen	☒	☒ 21 juillet 1987				
Yougoslavie	☒	☒ 5 mai 1986	☒	28 juillet 1995 (ps)		
Zambie	☒	7 mars 1983	☒	28 juillet 1995 (ps)		
Zimbabwe	☒	24 février 1993	☒	28 juillet 1995 (ps)		
TOTAUX	158 (☒35)	133 (☒48)	79	98	59 (☒5)	26 (☒6)

2. Liste chronologique, arrêtée au 31 juillet 2000, des ratifications, adhésions et déclarations de succession à la Convention et aux Accords connexes

a) La Convention

1. Fidji (10 décembre 1982)
2. Zambie (7 mars 1983)
3. Mexique (18 mars 1983)
4. Jamaïque (21 mars 1983)
5. Namibie (18 avril 1983)
6. Ghana (7 juin 1983)
7. Bahamas (29 juillet 1983)
8. Belize (13 août 1983)
9. Égypte (26 août 1983)
10. Côte d'Ivoire (26 mars 1984)
11. Philippines (8 mai 1984)
12. Gambie (22 mai 1984)
13. Cuba (15 août 1984)
14. Sénégal (25 octobre 1984)
15. Soudan (23 janvier 1985)
16. Sainte-Lucie (27 mars 1985)
17. Togo (16 avril 1985)
18. Tunisie (24 avril 1985)
19. Bahreïn (30 mai 1985)
20. Islande (21 juin 1985)
21. Mali (16 juillet 1985)
22. Iraq (30 juillet 1985)
23. Guinée (6 septembre 1985)
24. République-Unie de Tanzanie (30 septembre 1985)
25. Cameroun (19 novembre 1985)
26. Indonésie (3 février 1986)
27. Trinité-et-Tobago (25 avril 1986)
28. Koweït (2 mai 1986)
29. 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. Saï-Tomé et Príncipe (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. Îles 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 (24 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. Îles 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 septembre 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) | 112. | Espagne (15 janvier 1997) |
| 90. | Slovaquie (8 mai 1996) | 113. | Guatemala (11 février 1997) |
| 91. | Bulgarie (15 mai 1996) | 114. | Pakistan (26 février 1997) |
| 92. | Myanmar (21 mai 1996) | 115. | Fédération de Russie (12 mars 1997) |
| 93. | Chine (7 juin 1996) | 116. | Mozambique (13 mars 1997) |
| 94. | Algérie (11 juin 1996) | 117. | Iles Salomon (13 juin 1997) |
| 95. | Japon (20 juin 1996) | 118. | Guinée équatoriale (21 juillet 1997) |
| 96. | République tchèque (21 juin 1996) | 119. | Royaume-Uni de Grande Bretagne et
d'Irlande du Nord (25 juillet 1997) |
| 97. | Finlande (21 juin 1996) | 120. | Chili (15 août 1997) |
| 98. | Irlande (21 juin 1996) | 121. | Bénin (16 octobre 1997) |
| 99. | Norvège (24 juin 1996) | 122. | Portugal (13 novembre 1997) |
| 100. | Suède (25 juin 1996) | 123. | Afrique du Sud (23 décembre 1997) |
| 101. | Pays-Bas (28 juin 1996) | 124. | Gabon (11 mars 1998) |
| 102. | Panama (1er juillet 1996) | 125. | Communauté européenne (1er avril 1998) |
| 103. | Mauritanie (17 juillet 1996) | 126. | République démocratique populaire lao
(5 juin 1998) |
| 104. | Nouvelle-Zélande (19 juillet 1996) | 127. | Suriname (9 juillet 1998) |
| 105. | Haïti (31 juillet 1996) | 128. | Népal (2 novembre 1998) |
| 106. | Mongolie (13 août 1996) | 129. | Belgique (13 novembre 1998) |
| 107. | Palaos (30 septembre 1996) | 130. | Pologne (13 novembre 1998) |
| 108. | Malaisie (14 octobre 1996) | 131. | Ukraine (26 juillet 1999) |
| 109. | Brunéi-Darussalam (5 novembre 1996) | 132. | Vanuatu (10 août 1999) |
| 110. | Roumanie (17 décembre 1996) | 133. | Nicaragua (3 mai 2000) |
| 111. | Papouasie-Nouvelle-Guinée
(14 janvier 1997) | | |

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

- | | | | |
|-----|---|-----|---|
| 1. | Kenya (29 juillet 1994) | 25. | Fidji (28 juillet 1995) |
| 2. | Ex-République yougoslave de Macédoine
(19 août 1994) | 26. | Grenade (28 juillet 1995) |
| 3. | Australie (5 octobre 1994) | 27. | Guinée (28 juillet 1995) |
| 4. | Allemagne (14 octobre 1994) | 28. | Islande (28 juillet 1995) |
| 5. | Belize (21 octobre 1994) | 29. | Jamaïque (28 juillet 1995) |
| 6. | Maurice (4 novembre 1994) | 30. | Namibie (28 juillet 1995) |
| 7. | Singapour (17 novembre 1994) | 31. | Nigéria (28 juillet 1995) |
| 8. | Sierra Leone (12 décembre 1994) | 32. | Sri Lanka (28 juillet 1995) |
| 9. | Seychelles (15 décembre 1994) | 33. | Togo (28 juillet 1995) |
| 10. | Liban (5 janvier 1995) | 34. | Trinité-et-Tobago (28 juillet 1995) |
| 11. | Italie (13 janvier 1995) | 35. | Ouganda (28 juillet 1995) |
| 12. | Iles Cook ((15 février 1995) | 36. | Yougoslavie (28 juillet 1995) |
| 13. | Croatie (5 avril 1995) | 37. | Zambie (28 juillet 1995) |
| 14. | Bolivie (28 avril 1995) | 38. | Zimbabwe (28 juillet 1995) |
| 15. | Slovénie (16 juin 1995) | 39. | Tonga (2 août 1995) |
| 16. | Inde (19 juin 1995) | 40. | Samoa (14 août 1995) |
| 17. | Paraguay (10 juillet 1995) | 41. | Micronésie (États fédérés de)
(6 septembre 1995) |
| 18. | Autriche (14 juillet 1995) | 42. | Jordanie (27 novembre 1995) |
| 19. | Grèce (21 juillet 1995) | 43. | Argentine (1er décembre 1995) |
| 20. | Sénégal (25 juillet 1995) | 44. | Nauru (23 janvier 1996) |
| 21. | Chypre (27 juillet 1995) | 45. | République de Corée (29 janvier 1996) |
| 22. | Bahamas (28 juillet 1995) | 46. | Moncao (20 mars 1996) |
| 23. | Barbade (28 juillet 1995) | 47. | Géorgie (21 mars 1996) |
| 24. | Côte d'Ivoire (28 juillet 1995) | 48. | France (11 avril 1996) |

- | | | | |
|-----|---|-----|---|
| 49. | Arabie saoudite (24 avril 1996) | 75. | Oman (26 février 1997) |
| 50. | Slovaquie (8 mai 1996) | 76. | Pakistan (26 février 1997) |
| 51. | Bulgarie (15 mai 1996) | 77. | Fédération de Russie (12 mars 1997) |
| 52. | Myanmar (21 mai 1996) | 78. | Mozambique (13 mars 1997) |
| 53. | Chine (7 juin 1996) | 79. | Iles Salomon (23 juin 1997) |
| 54. | Algérie (11 juin 1996) | 80. | Guinée équatoriale (21 juillet 1997) |
| 55. | Japon (20 juin 1996) | 81. | Philippines (23 juillet 1997) |
| 56. | République tchèque (21 juin 1996) | 82. | Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord (25 juillet 1997) |
| 57. | Finlande (21 juin 1996) | 83. | Chili (25 août 1997) |
| 58. | Irlande (21 juin 1996) | 84. | Bénin (16 octobre 1997) |
| 59. | Norvège (24 juin 1996) | 85. | Portugal (3 novembre 1997) |
| 60. | Suède (25 juin 1996) | 86. | Afrique du Sud (23 décembre 1997) |
| 61. | Malte (26 juin 1996) | 87. | Gabon (11 mars 1998) |
| 62. | Pays-Bas (28 juin 1996) | 88. | Communauté européenne (1er avril 1998) |
| 63. | Panama (1er juillet 1996) | 89. | République démocratique populaire lao (5 juin 1998) |
| 64. | Mauritanie (17 juillet 1996) | 90. | République-Unie de Tanzanie (25 juin 1998) |
| 65. | Nouvelle-Zélande (19 juillet 1996) | 91. | Suriname (9 juillet 1998) |
| 66. | Haïti (31 juillet 1996) | 92. | Népal (2 novembre 1998) |
| 67. | Mongolie (13 août 1996) | 93. | Belgique (13 novembre 1998) |
| 68. | Palaos (30 septembre 1996) | 94. | Pologne (13 novembre 1998) |
| 69. | Malaisie (14 octobre 1996) | 95. | Ukraine (26 juillet 1999) |
| 70. | Brunéi-Darussalam (5 novembre 1996) | 96. | Vanuatu (10 août 1999) |
| 71. | Roumanie (17 décembre 1996) | 97. | Nicaragua (3 mai 2000) |
| 72. | Papouasie-Nouvelle-Guinée (14 janvier 1997) | 98. | Indonésie (2 juin 2000) |
| 73. | Espagne (28 juillet 1995) | | |
| 74. | Guatemala (11 février 1997) | | |

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

- | | | | |
|-----|---|-----|--|
| 1. | Tonga (31 juillet 1996) | 15. | Fédération de Russie (4 août 1997) |
| 2. | Sainte-Lucie (9 août 1996) | 16. | Seychelles (20 mars 1998) |
| 3. | États-Unis d'Amérique (21 août 1996) | 17. | Namibie (8 avril 1998) |
| 4. | Sri Lanka (24 octobre 1996) | 18. | Iran (République islamique d') (17 avril 1998) |
| 5. | Samoa (25 octobre 1996) | 19. | Maldives (30 décembre 1998) |
| 6. | Fidji (12 décembre 1996) | 20. | Iles Cook (1er avril 1999) |
| 7. | Norvège (30 décembre 1996) | 21. | Papouasie-Nouvelle-Guinée (4 juin 1999) |
| 8. | Nauru (10 janvier 1997) | 22. | Monaco (9 juin 1999) |
| 9. | Bahamas (16 janvier 1997) | 23. | Canada (3 août 1999) |
| 10. | Sénégal (30 janvier 1997) | 24. | Uruguay (10 septembre 1999) |
| 11. | Iles Salomon (13 février 1997) | 25. | Australie (23 décembre 1999) |
| 12. | Islande (14 février 1997) | 26. | Brésil (8 mars 2000) |
| 13. | Maurice (25 mars 1997) | | |
| 14. | Micronésie (États fédérés de) (23 mai 1997) | | |

3. Déclaration faite lors de la ratification de la Convention et des Accords d'application ou de l'adhésion à ladite Convention et auxdits Accords

Nicaragua : Déclaration faite lors de la ratification de la Convention

Conformément à l'article 310 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le Gouvernement du Nicaragua déclare par les présentes :

1. Qu'il ne se considère pas comme lié par l'une quelconque des déclarations ou proclamations, quels que soient leur formulation ou leur intitulé, faites par d'autres États lors de la signature de la Convention, de sa ratification ou de son adhésion, et qu'il se réserve le droit d'exprimer à tout moment sa position sur l'une quelconque de ces déclarations ou proclamations ;

2. Que la ratification de la Convention n'implique pas la reconnaissance ou l'acceptation de toute revendication territoriale faite par un État partie à la Convention, ni la reconnaissance automatique d'une frontière terrestre ou maritime.

Conformément à l'article 287, paragraphe 1 de la Convention, le Nicaragua déclare par les présentes qu'il n'accepte que le recours à la Cour de Justice internationale comme moyen de régler les différends concernant l'interprétation ou l'application de la Convention.

Le Nicaragua déclare qu'il n'accepte que le recours à la Cour de Justice internationale comme moyen de régler les différends des catégories énoncées aux alinéas a), b) et c) du paragraphe 1 de l'article 298 de la Convention.

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

A. Textes législatifs reçus des gouvernements

1. Croatie

LE CODE MARITIME (Suite)¹

PARTIE IX ACCIDENTS EN MER

Chapitre Premier ABORDAGES ENTRE NAVIRES

Article 761

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tout bâtiment flottant, quel que soit son objet, y compris les bateaux et hydroglisseurs lorsqu'ils se trouvent en mer.

Article 762

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à la responsabilité des dommages :

1. Causés au navire, aux personnes et aux effets qui se trouvent à son bord lors d'un abordage ;
2. Causés par un navire à un autre par suite de manoeuvres, de la non-conformité d'une manoeuvre ou du non-respect des règlements, même s'il ne s'est pas produit d'abordage ;
3. Causés par ou à un navire au mouillage ;
4. Causés par un navire à un autre alors qu'ils naviguent ensemble dans la même zone de remorquage ou de poussage.

Les dispositions des articles 850 et 866 de la présente loi s'appliquent lors de l'établissement de la responsabilité de dommages subis en cas d'abordage entre deux navires causé par les propriétés radioactives, radioactives et toxiques et/ou explosives ou autres propriétés dangereuses de combustible nucléaire ou de déchets radioactifs.

Article 763

La responsabilité des dommages stipulés à l'article 762 incombe au navire ou aux navires dont il a été établi qu'il a ou qu'ils ont causé le dommage par leur faute.

^{1/} Les Parties I à VIII (articles 1-760) du Code maritime de la Croatie figurent dans le Bulletin du Droit de la mer No 42, pp. 26-167.

Au sens du présent article, la responsabilité d'un navire signifie la responsabilité du propriétaire et de l'exploitant du navire.

Article 764

Conformément aux dispositions du présent chapitre, l'exploitant du navire est responsable des dommages causés par l'action du pilote ou la non-exécution d'une action, que le pilotage ait été ou non obligatoire.

Article 765

Si deux navires ou plus sont en faute, le degré de responsabilité de chacun est déterminé en proportion de la faute commise par chacun.

S'il n'est pas possible de déterminer le degré de responsabilité de chacun, la responsabilité est partagée à égalité.

Article 766

Le manque à gagner est également estimé pour le dommage causé en cas d'abordage, indépendamment du degré de responsabilité.

Article 767

En cas de décès ou de dommage corporel occasionné par un abordage, la responsabilité de la perte subie incombe au navire qui a causé l'abordage.

Article 768

En ce qui concerne les dommages prévus à l'article 767, le navire qui a payé une plus large part que celle qu'il aurait dû payer du fait de sa faute a le droit de réclamer à l'autre navire l'excédent payé par rapport au montant correspondant à son degré de responsabilité.

Si, pour des raisons indépendantes de sa volonté, un navire ne peut rembourser l'excédent dû à un autre navire ou à d'autres navires, conformément au paragraphe 1 du présent article, le navire auquel est dû un remboursement peut réclamer ce remboursement aux autres navires en proportion de leurs degrés de responsabilité respectifs.

Article 769

Si l'abordage est accidentel, s'il est occasionné par un cas de force majeure, ou s'il existe un doute sur les causes de l'abordage, les dommages en sont supportés par les navires qui les ont subis.

Article 770

Après abordage, le capitaine de chaque navire impliqué est tenu, dans la mesure où il peut le faire, de communiquer à l'autre navire les ports d'où il vient et ceux vers lesquels il fait route.

Tout manquement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article n'impose pas en soi une responsabilité de la part du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

Article 771

Les actions intentées pour obtenir réparation d'un dommage ne sont plus recevables après un délai de deux ans à compter de la date de l'accident.

Le délai autorisé pour exercer un recours (article 768) est d'un an.

Lorsque le recours a été exercé, la limitation prévue aux paragraphes 1 et 2 du présent article peut être étendue par accord écrit.

Le droit d'exercer un recours prévu au paragraphe 2 du présent article court à compter :

1. De la date d'entrée en vigueur de la décision de justice ;
2. De la date de paiement, si une procédure légale a été intentée ;
3. De la date à laquelle le créancier a été informé de l'insolvabilité de son débiteur mais, étant entendu que la limitation ne peut être de plus de deux ans à compter de la date de paiement et de la date d'entrée en vigueur de la décision de justice, respectivement, de la date à laquelle une demande de paiement a été adressée à un débiteur insolvable (article 768, paragraphe 2).

Article 772

Les dispositions du présent chapitre sont sans effet sur les dispositions de la loi relative aux limites de responsabilité des exploitants de navires et sur les droits et responsabilités découlant de Contrats pour l'utilisation de navires ou de tous autres accords.

Article 773

Les dispositions du présent chapitre, sauf celles de l'article 770, paragraphe 1, s'appliquent aux navires de guerre.

Chapitre II SAUVETAGE

Article 774

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent au sauvetage des personnes et des navires, ainsi que des effets se trouvant à leur bord. Conformément aux dispositions de la présente loi, le terme « sauvetage » s'applique également au fait de « prêter assistance ».

Article 775

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tout bâtiment flottant, quel que soit son objet, y compris aux navires et aéronefs effectuant un sauvetage ou faisant eux-mêmes l'objet d'un sauvetage en mer. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également aux navires de guerre. Sous réserve des

dispositions du paragraphe 2 du présent article, les dispositions des articles 796 à 799 et de l'article 800, paragraphe 2, de la présente loi ne s'appliquent pas aux navires de guerre.

Article 776

Tout capitaine qui a été informé que des personnes ont été trouvées en danger en mer, y compris des ennemis en cas de guerre, est tenu de se rendre à leur secours le plus vite possible et de les informer de son arrivée, si les circonstances le lui permettent.

Ayant consulté le capitaine du navire qui a accusé réception de sa demande d'assistance, si cela a lieu, le capitaine du navire en danger a le droit de choisir le ou les navires jugés les mieux à même d'effectuer les opérations de sauvetage.

Le capitaine ou les capitaines du navire ou des navires choisi(s) accepte(nt) ce choix et entrepren(d)(nent) de se rendre le plus vite possible au secours des personnes sérieusement en danger.

Le capitaine prête assistance aux personnes en danger de mort, même si celles-ci refusent cette assistance ou si le capitaine du navire en danger s'y oppose.

Article 777

Nonobstant les dispositions de l'article 776 de la présente loi, le capitaine du navire n'est tenu ni de se rendre au secours d'un navire ni d'effectuer d'opération de sauvetage :

1. Si le sauvetage risque de mettre sérieusement en danger la sécurité de son navire ou des personnes se trouvant à son bord ;
2. S'il a des raisons valables de penser que l'opération ne serait pas fructueuse ;
3. S'il apprend qu'un autre navire a été choisi pour le sauvetage et a notifié son acceptation ;
4. S'il est informé par le capitaine du navire en danger, ou immédiatement par les personnes qui se trouvaient en danger, ou encore, par le capitaine d'un autre navire qui s'est rendu au secours des personnes en danger que son assistance n'est plus nécessaire.

Article 778

En cas d'abordage, le capitaine effectue l'opération de sauvetage des personnes se trouvant à bord de l'autre navire, et de l'autre navire lui-même, à condition que son navire et les personnes se trouvant à son bord ne soient pas sérieusement mis en danger par cette opération.

Article 779

Le capitaine du navire qui a omis de se rendre au secours des personnes en danger et d'effectuer une opération de sauvetage, ou qui n'a pas effectué d'opération de sauvetage du navire après abordage (articles 777 et 778) doit en expliquer les raisons dans son journal de bord.

Article 780

Le propriétaire ou l'exploitant du navire n'est pas responsable des dommages causés par le non-respect par le capitaine des obligations qui lui incombent en vertu des articles 776 et 778 de la présente loi.

Article 781

Le sauvetage d'un navire de guerre croate n'est pas effectué s'il est explicitement rejeté par le capitaine de ce navire.

Article 782

Les dispositions des articles 776 et 778 de la présente loi s'appliquent également aux navires de guerre.

Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le Ministre de la défense prend des dispositions pour les cas où le capitaine d'un navire croate n'est pas tenu d'effectuer les opérations de sauvetage définies aux articles 776 et 779 de la présente loi.

Article 783

Aucun paiement n'est dû pour les personnes dont la vie a été sauvée.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 du présent article, si plusieurs sauveteurs ont pris part aux opérations de sauvetage et certains d'entre eux n'ont réussi qu'à sauver des personnes, le navire ou les effets se trouvant à son bord, chaque sauveteur a droit à une part justifiable de la récompense reconnue au sauveteur pour avoir sauvé le navire ou les effets se trouvant à son bord.

Article 784

À moins qu'un contrat de sauvetage n'en dispose autrement, les dispositions de la présente loi s'appliquent au sauvetage des navires et des effets se trouvant à leur bord.

Le capitaine ou l'exploitant du navire en danger est habilité à conclure des contrats de sauvetage au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.

Les parties contractantes ne cherchent pas à minimiser leur responsabilité en cas de dommage causé à l'environnement, conformément à l'article 786 ou à s'opposer aux dispositions de l'article 787 de la présente loi.

Article 785

Chaque acte d'assistance ou de sauvetage qui a produit un résultat utile donne droit à une rémunération équitable.

Le montant de la récompense ne peut dépasser la valeur du navire ou des biens sauvés.

Article 786

Le sauveteur agit avec la diligence voulue dans les opérations de sauvetage et pour empêcher ou limiter les dommages causés à l'environnement. En cas de besoin, il demande également et accepte l'intervention d'autres sauveteurs lorsqu'il est raisonnablement invité à le faire par le capitaine ou l'exploitant du navire ou par le propriétaire des biens se trouvant à son bord.

Le capitaine du navire, son exploitant ou le propriétaire d'autres biens en danger est redevable envers le sauveteur pendant les opérations de sauvetage et prend soin d'éviter ou de limiter les dommages à l'environnement, et lorsque le navire et autres biens ont été ramenés en lieu sûr, accepte d'en prendre soin si le sauveteur lui en fait raisonnablement la demande.

Article 787

À la demande d'une partie, le tribunal peut annuler ou modifier le contrat de sauvetage du navire et des biens se trouvant à son bord :

1. Si le contrat a été conclu en présence d'un danger ou sous l'influence d'un danger et s'il s'avère que les conditions du contrat sont inéquitables ;
2. S'il s'avère qu'une partie a été forcée de conclure le contrat par fraude ou dissimulation intentionnelle ;
3. S'il s'avère que la récompense prévue par le contrat est trop forte ou trop faible en regard des services rendus.

Article 788

Si les parties n'ont pas conclu l'accord de sauvetage du navire ou des biens se trouvant à son bord, ou si un tel accord a été conclu mais sans que soit fixée la récompense, en cas de différend, celui-ci est réglé par le tribunal.

La récompense pour le sauvetage est fixée par le tribunal qui tient compte des critères suivants :

1. La valeur de ce qui est sauvé du navire et des biens se trouvant à son bord ;
2. L'aptitude des sauveteurs et les efforts qu'ils ont déployés pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement ;
3. Le niveau de réussite atteint par le sauveteur ;
4. La nature et le degré du danger ;
5. L'aptitude des sauveteurs et les efforts qu'ils ont déployés pour sauver le navire ainsi que les personnes et les biens qui se trouvaient à son bord ;
6. Le temps consacré au sauvetage et les pertes encourues par les sauveteurs ;

7. Le risque de responsabilité et les autres risques encourus par les sauveteurs et leur équipement ;
8. La rapidité du service rendu ;
9. La disponibilité et l'utilisation d'autres navires ou équipements pour les opérations de sauvetage ;
10. L'état de préparation et l'efficacité de l'équipement des sauveteurs et sa valeur.

Il est procédé au paiement de la récompense conformément au paragraphe 2 du présent article si le tribunal modifie la récompense conformément à l'article 787 de la présente loi.

Article 789

Si le sauveteur a effectué une opération de sauvetage d'un navire qui, de lui-même ou du fait de sa cargaison, menaçait de causer des dommages à l'environnement, et n'a pas reçu la récompense prévue à l'article 788, paragraphe 2 de la présente loi, d'un montant au moins équivalent à la rémunération spéciale à laquelle lui donne droit le présent article, il a droit à une rétribution spéciale de la part du propriétaire du navire, d'un montant équivalent à ses dépenses, telles qu'elles sont définies ci-dessous.

Si, selon les circonstances décrites au paragraphe 1 ci-dessus, le sauveteur, du fait de l'opération de sauvetage, a empêché qu'un dommage soit causé à l'environnement ou en a limité l'ampleur, la rémunération spéciale payable par le propriétaire au sauveteur peut être majorée d'un maximum de 30 % des frais encourus par le sauveteur. Toutefois, s'il juge juste et équitable de le faire et compte tenu des critères pertinents définis à l'article 788, article 2 de la présente loi, le tribunal peut accroître cette rémunération spéciale dans une plus forte proportion, étant entendu qu'en aucun cas la majoration ne peut dépasser 100 % des dépenses encourues par le sauveteur.

Par dépenses encourues par le sauveteur aux fins des paragraphes 1 et 2, on entend les dépenses raisonnablement encourues par le sauveteur du fait de l'opération de sauvetage et un taux de rémunération équitable pour l'équipement et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans l'opération de sauvetage, compte tenu des critères définis à l'article 788, points 2, 8, 9 et 10 de la présente loi.

Le montant total de la rémunération spéciale prévue par le présent article n'est versée que si et dans la mesure où cette rémunération est supérieure à toute récompense reçue par le sauveteur aux termes de l'article 788 de la présente loi.

Si le sauveteur a fait preuve de négligence et n'a pas empêché ou limité le dommage à l'environnement, il peut se voir refuser la totalité ou une partie de toute rémunération spéciale prévue aux termes du présent article.

Aucune disposition du présent article ne porte préjudice ou atteinte au droit de recours du propriétaire du navire qui a causé un dommage à l'environnement.

Article 790

Lorsque le sauvetage a été effectué par plusieurs sauveteurs, si le partage de la récompense pour le navire et les biens se trouvant à son bord n'a pas été fixé, cette tâche revient au tribunal qui s'en acquitte selon les dispositions de l'article 788 de la présente loi.

S'il y a plusieurs sauveteurs, chacun peut également déterminer individuellement sa part de la récompense.

Article 792

Les services rendus par les sauveteurs malgré l'interdiction expresse et raisonnable du capitaine, du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ou de toute personne habilitée à disposer des biens sauvés à bord du navire, ne donnent pas lieu à rémunération.

Article 793

Sous réserve de dispositions contraires, si le sauvetage du navire et des biens se trouvant à son bord est conforme à l'accord de sauvetage signé par le capitaine ou l'exploitant du navire en danger, l'exploitant du navire sauvé paie la récompense prévue pour le sauvetage.

Si l'accord de sauvetage a été conclu, le propriétaire des biens sauvés ou les personnes pouvant disposer desdits biens sont redevables, avec la personne tenue de payer la récompense prévue pour le sauvetage, mais seulement au prorata des biens sauvés.

Si l'accord de sauvetage n'a pas été conclu, l'exploitant du navire sauvé paie la récompense prévue pour le sauvetage du navire, tandis que la récompense prévue pour les biens sauvés est payée par le propriétaire ou la personne tenue de disposer desdits biens.

Article 794

Sur demande du sauveteur, la personne tenue d'effectuer le paiement prévu au titre des dispositions de l'article 793 de la présente loi fournit une sûreté satisfaisante en garantie de ce paiement, y compris des intérêts et frais de justice.

Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, le propriétaire ou l'exploitant du navire sauvé fait de son mieux pour s'assurer que les propriétaires ou les personnes ayant pour tâche d'écouler les biens se trouvant à bord dudit navire fournissent une sûreté satisfaisante en garantie des paiements qu'ils sont censés effectuer, y compris des intérêts et frais de justice.

Le navire sauvé et les biens se trouvant à son bord ne sont pas, sans le consentement du sauveteur, retirés du port ou du lieu où ils arrivent à l'achèvement des opérations de sauvetage avant qu'une sûreté satisfaisante ait été fournie en garantie du droit que le sauveteur a sur le navire et les biens en question.

Article 795

Les montants dûs au titre d'une récompense pour sauvetage et/ou d'une récompense spéciale (article 789), fixés par verdict, peuvent être réclamés directement à l'assureur du navire ou des biens se trouvant à son bord ou à l'assureur couvrant l'assurance-responsabilité du navire, s'il a fourni une sûreté en garantie de ce paiement.

Article 796

Le montant de la récompense pour sauvetage restant après déduction des frais encourus par les sauveteurs pendant l'opération de sauvetage et/ou des frais occasionnés par l'opération de sauvetage est le montant net de la récompense.

Une certaine part de la récompense nette revient à l'équipage du navire du sauveteur.

Article 797

Le sauveteur ne prive pas son équipage sans que celui-ci y consente de sa part de la récompense pour sauvetage.

Article 798

À l'expiration d'un délai d'un an après achèvement des opérations de sauvetage, chaque membre de l'équipage du navire de sauvetage intente une action en justice contre l'exploitant dudit navire, réclamant sa part de la récompense pour sauvetage, si le sauveteur lui-même n'a pas intenté une telle action.

Article 799

Les dispositions du présent chapitre concernant la récompense pour sauvetage s'appliquent également aux autres navires du propriétaire ou de l'exploitant du navire sauvé.

Article 800

Toute demande de récompense pour sauvetage doit être présentée dans un délai de deux ans à compter de la fin des opérations de sauvetage.

Le délai consenti pour intenter l'action prévue à l'article 798 de la présente loi est d'un an.

Une fois que l'action a été intentée, les parties peuvent convenir par écrit de prolonger les délais prévus aux paragraphes 1 et 2 du présent article, par présentation d'une déclaration au requérant.

Chapitre III REMONTÉE D'OBJETS ENGLOUTIS

Article 801

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à la remontée de navires, bateaux, autres bâtiments flottants ou aéronefs, à des fragments de ceux-ci, à leurs cargaisons et à d'autres objets (ci-après dénommés objets engloutis) engloutis dans les eaux intérieures et les eaux territoriales de la République de Croatie.

En dehors des opérations de sauvetage, les dispositions du présent chapitre s'appliquent également à l'échouement de navires et de bateaux.

Article 802

Les dispositions de la présente loi relatives au sauvetage s'appliquent également à la remontée d'objets engloutis lors d'opérations de sauvetage ou immédiatement avant que le sauvetage ait commencé.

Article 803

Sous réserve des dispositions des articles 804 et 805 de la présente loi, les objets engloutis peuvent être remontés par un ressortissant ou un étranger propriétaire desdits objets ou ayant le droit d'en disposer (personne habilitée).

Les objets engloutis peuvent être remontés sur la base d'un permis délivré par l'autorité portuaire compétente..

La demande de remontée d'un objet englouti contient des informations sur l'objet à remonter, les techniques et installations à utiliser pour la remontée, la preuve de la propriété de l'objet englouti et le moment estimatif du commencement et de l'achèvement des opérations de remontée.

Les mesures de sécurité prises et les moments où doivent commencer et se terminer les opérations sont indiqués dans le permis de remontée délivré par l'autorité portuaire, conformément au paragraphe 2 du présent article.

Un permis de remontée d'un objet revêtant une importance militaire est délivré par l'autorité portuaire sur consentement reçu du Ministère de la défense.

Un permis de remontée d'un objet relevant ou considéré comme relevant de la propriété culturelle est délivré par l'Institut de protection de la propriété culturelle du Ministère de la culture et de l'éducation.

La personne habilitée à effectuer la remontée informe immédiatement l'autorité portuaire du commencement, de l'interruption, de la poursuite ou de la suspension des opérations de remontée.

Article 804

Si l'objet englouti repose dans une position où il présente un danger pour la navigation, l'utilisation de l'eau de mer, des ressources naturelles, y compris celles qui se trouvent dans les eaux territoriales, ou s'il est cause de pollution ou risque de polluer le milieu marin, l'autorité portuaire compétente ordonne à la personne habilitée de remonter ou d'enlever l'objet englouti dans un délai raisonnable.

Si la personne habilitée ne se conforme pas à l'ordre donné en vertu du paragraphe 1 du présent article, l'autorité portuaire fait procéder à la remontée ou à l'enlèvement de l'objet englouti du chenal par une personne morale ou physique compétente de Croatie aux frais et aux risques de la personne habilitée.

Si l'objet englouti présente un danger immédiat ou un risque d'obstruction pour la navigation, l'autorité portuaire peut décider de le faire remonter ou enlever par une personne morale ou physique croate compétente, même en l'absence de l'ordre prévu au paragraphe 1 du présent article.

Le recours exercé à l'encontre de l'ordre visé aux paragraphes 1 et 2 du présent article ne met pas fin à l'exécution de l'ordre. Ce recours est exercé auprès du Ministère dans un délai de 15 jours à compter de la réception de l'ordre.

Si les objets engloutis appartiennent à un étranger, l'ordre prévu au paragraphe 1 du présent article est adressé au Ministère des affaires étrangères.

Article 805

La remontée peut être effectuée par une personne morale ou physique croate compétente si l'objet englouti présente un danger immédiat ou un risque d'obstruction pour la navigation et que la personne habilitée à le remonter n'est pas connue de l'autorité portuaire compétente (article 803, paragraphe 1), si cette personne est connue mais n'a pas l'intention de remonter l'objet ou si elle interrompt ou suspend les opérations de remontée entreprises.

La personne connue est réputée avoir abandonné la remontée ou avoir interrompu ou suspendu les opérations si elle n'a pas présenté de déclaration officielle concernant la remontée de l'objet englouti dans un délai de 90 jours à compter de l'accident ou si, à l'expiration d'un délai de 90 jours à compter de la date d'obtention du permis de remontée, les opérations n'ont pas commencé ou ne reprennent pas après interruption ou suspension sans raison justifiée.

Une personne inconnue est réputée avoir renoncé à remonter l'objet englouti si, dans un délai de 90 jours, elle n'a pas soumis de demande pour la remontée ou de preuve de son droit à effectuer la remontée.

Article 806

La personne morale ou physique qui a commencé à effectuer la remontée de l'objet englouti conformément à l'article 804, paragraphe 1 de la présente loi, ne suspend pas cette remontée et n'y renonce pas sans juste raison si cela peut causer un préjudice à la personne habilitée.

Article 807

Les frais afférents à la remontée de l'objet en vertu de l'article 805, paragraphe 1 de la présente loi et les frais afférents à la garde dudit objet sont couverts par le budget national.

Si la personne habilitée devient connue, elle rembourse au budget national le montant payé tant pour la remontée que pour la garde de l'objet en vertu de l'article 805, paragraphe 1 de la présente loi.

Article 808

Si des moyens de navigation spéciaux, des installations techniques et des aptitudes particulières sont nécessaires, la personne habilitée, croate ou étrangère, qui n'en dispose pas fait procéder à la remontée de l'objet par une personne physique ou morale croate ayant toutes les compétences voulues.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 du présent article, une personne étrangère habilitée est autorisée à remonter l'objet englouti avec l'aide d'une autre personne étrangère répondant aux exigences du paragraphe 1 du présent article.

L'objet englouti qui relève ou peut être réputé relever de la propriété culturelle peut être remonté par une personne physique ou morale croate ou étrangère compétente, sous réserve de l'approbation du Ministère de l'éducation et de la culture.

Aucun recours n'est exercé à l'encontre de la décision du Ministère de l'éducation et de la culture, mais une action administrative peut être intentée.

Article 809

Le propriétaire qui n'a pas remonté l'objet englouti dans un délai de 10 ans à compter de la date de son immersion perd le droit de propriété de cet objet qui devient la propriété de la République de Croatie.

Si la date de l'immersion ne peut être établie, le navire, bâtiment flottant, aéronef ou ses éléments respectifs, ainsi que la cargaison et autres objets qui se trouvaient à son bord, sont réputés avoir été engloutis le lendemain du jour de la dernière information reçue du navire, bâtiment flottant ou aéronef, tandis que les autres objets sont réputés avoir sombré le jour de leur localisation.

Article 810

Le contractant qui entreprend de remonter un objet englouti en vertu d'un ordre donné par une autorité compétente (articles 804 et 805), ou en vertu d'un contrat conclu avec la personne habilitée, à moins que ce contrat n'en dispose autrement, est responsable des dommages causés par ses opérations, s'il ne peut prouver que lesdits dommages ne pouvaient être évités malgré toutes les précautions prises.

Le contractant est également responsable des dommages subis pendant la remontée au titre du paragraphe 1 du présent article s'il ne peut prouver que lesdits dommages ont été causés soit par la personne habilitée, soit par la personne opérant sous la responsabilité de ladite personne habilitée.

Article 811

Le contractant est rémunéré pour la remontée, à moins que celle-ci n'ait été effectuée malgré une interdiction explicite de la personne habilitée.

Sauf disposition contraire, la rémunération de la remontée ne dépasse pas la valeur de l'objet remonté.

La limitation visée au paragraphe 2 du présent article ne s'applique pas à la remontée, à l'enlèvement ou à la destruction de l'objet englouti effectué sur ordre de l'autorité compétente (article 803, paragraphe 2) ni aux objets réputés relever de la propriété culturelle.

Article 812

Sauf disposition contraire, le contractant a le droit de conserver l'objet remonté comme garantie de sa rémunération pour la remontée et la garde de l'objet. Le contractant peut garder l'objet jusqu'à réception de sa rémunération, à moins que l'objet ne relève de la propriété culturelle.

Article 813

Le droit à rémunération pour la remontée, l'enlèvement ou la destruction de l'objet englouti devient caduc après un délai de trois ans à compter de la date d'achèvement de l'opération.

Chapitre IV AVARIE COMMUNE

1. Dispositions générales

Article 814

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent au règlement en cas d'avarie commune.

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également aux navires, si les parties en sont explicitement convenues.

Article 815

Les expressions particulières employées dans le présent chapitre de la loi ont les significations indiquées ci-dessous :

1. L'expression « acte d'avarie commune » désigne tout sacrifice extraordinaire ou dépense raisonnable effectuée ou encourue par le capitaine ou une personne le relevant aux fins de préserver les biens impliqués dans une aventure maritime commune ;

2. La « Partie à une aventure maritime » est le propriétaire ou l'exploitant du navire ou la personne habilitée à disposer de la cargaison se trouvant à son bord ;

3. L'expression « aventure maritime » désigne le voyage du navire de chaque partie, depuis le début du chargement de la cargaison jusqu'à la fin de son déchargement pour chaque partie à l'aventure.

4. Par « valeur de base », on entend la valeur des biens prise comme base pour calculer le montant admis de la perte ou du dommage causé par l'avarie commune.

5. L'expression « valeur remboursable » désigne le montant admis de la perte ou des dépenses causées par l'avarie commune, à rembourser sur la valeur de base.

6. Le « dernier port de destination » est le port où la dernière partie de la cargaison se trouvant à bord du navire a été déchargée au moment de l'avarie commune.

Article 816

Conformément aux dispositions de la présente loi, le montant de la perte ou du dommage admis comme avarie commune est imputé à toutes les parties à une aventure maritime au prorata de leurs valeurs de base respectives (article 820, paragraphe 1).

Article 817

À moins que la présente loi ou qu'un accord entre les parties n'en dispose autrement, l'acte d'avarie commune comprend les sacrifices, dommages et dépenses découlant immédiatement ou inévitablement d'une avarie commune acceptée comme telle conformément aux usages maritimes généralement admis.

Article 818

Toute dépense supplémentaire encourue à la place d'une autre dépense qui aurait été admise comme avarie commune est réputée constituer une avarie commune et admise à ce titre sans qu'il soit tenu compte de l'économie éventuelle pour d'autres intérêts, mais seulement à hauteur du montant de la dépense générale évitée.

2. Contribution à l'avarie commune

Article 819

L'obligation de contribuer à l'avarie commune est imposée même si le dommage ou la dépense a été occasionné par la faute de l'une des parties à l'aventure.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article sont sans effet sur le droit que peut exercer l'une quelconque des parties à une aventure maritime ayant contribué à l'avarie commune contre les personnes ayant causé le dommage ou la dépense par leur faute.

Article 820

À moins que la présente loi n'en dispose autrement :

1. La valeur de base tient compte des biens sauvés de l'avarie commune, de la valeur des biens sacrifiés et de la valeur réduite des biens endommagés ;

2. La valeur remboursable d'une avarie commune tient compte de la valeur sacrifiée, de la valeur réduite des biens endommagés et des dépenses admises au titre de l'avarie commune, ainsi que des dépenses d'ajustement liées à l'avarie commune.

Article 821

Sous réserve des dispositions de l'article 820 de la présente loi :

1. Les effets personnels et les bagages des passagers sans ticket de bagage ou connaissance ne sont pas recevables au titre de la valeur de base.

2. La perte ou les dommages subis par la cargaison larguée qui n'était pas transportée selon les usages reconnus ou qui avait été embarquée sans le consentement de l'exploitant du navire, ou qui a fait l'objet d'une fausse déclaration ne sont pas admis au titre de la valeur remboursable.

La cargaison sauvée embarquée sans le consentement de l'exploitant ou dont la description a été délibérément faussée est retenue aux fins de remboursement.

Article 822

À moins que la présente loi n'en dispose autrement, hormis pour les dépenses, la valeur de base et la valeur remboursable sont admises sur la base de leur montant au port et à l'heure et au lieu de l'avarie commune.

La dépense est déterminée à sa valeur effective.

Article 823

Les réparations autorisées à la suite de l'avarie commune ne font pas l'objet de déduction du fait du remplacement de « vieux par du neuf » lorsque des matériaux ou pièces usagés sont remplacés par des matériaux ou pièces neufs, à moins que le navire ait plus de 15 ans d'âge, auquel cas il est procédé à une déduction d'un tiers. Les déductions sont fonction de l'âge du navire, calculé du 31 décembre de l'année d'achèvement de sa construction à la date de l'acte d'avarie commune, sauf en ce qui concerne l'isolation, les chaloupes de sauvetage et embarcations similaires, les instruments et équipements de communication et de navigation, les machines et les chaudières, pour lesquels les déductions sont fonction de l'âge des installations et équipements en question.

Les déductions ne sont faites que sur le coût des nouveaux matériels ou équipements une fois achevés et prêts à être installés à bord du navire.

Aucune déduction n'est faite au titre des provisions, ravitaillement, ancres et chaînes.

Les redevances et coûts d'utilisation de cales sèches et de cales de halage sont pleinement pris en compte.

Les coûts de nettoyage, peinture ou application d'un enduit sur la coque du navire ne sont pas inclus dans le calcul de l'avarie commune, à moins que la coque ait été peinte ou revêtue d'un enduit dans les 12 mois précédant la date de l'avarie commune, auquel cas seule la moitié de ces coûts est prise en compte.

Aucune déduction du fait du remplacement de « vieux par du neuf » n'est faite sur le coût des réparations provisoires autorisées au titre de l'avarie commune.

Article 824

Le montant déterminé comme avarie commune pour la perte totale d'un navire est calculé sur la base de la valeur estimative du navire en bon état, déduction faite du montant estimatif des réparations non admises au titre de l'avarie commune et du montant éventuel reçu sur la vente du navire.

Article 825

Le montant déterminé comme avarie commune pour les dommages causés à la cargaison représente la perte subie, calculée sur la base de la valeur au moment du débarquement, confirmée par la facture commerciale adressée au destinataire ou, en l'absence d'une telle facture, de la valeur de la cargaison expédiée. La valeur au moment de l'embarquement comprend le coût de l'assurance et du fret, à moins que le fret ne soit calculé sur le risque pesant sur des intérêts autres que la cargaison.

Lorsque la cargaison ainsi endommagée est vendue, la perte déterminée comme avarie commune est la différence entre le produit net de la vente et le montant net de la valeur saine le dernier jour de débarquement au port de destination ou le jour où s'est terminée l'aventure si elle s'est terminée dans un autre port.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 du présent article, la cargaison déclarée à une valeur inférieure à sa valeur réelle à l'expédition est prise en compte à sa valeur déclarée.

Article 826

Si la cargaison sacrifiée est sauvée par la suite, sa valeur est calculée sur la base de sa valeur commerciale au jour, au lieu et à l'heure de son sauvetage, après déduction des frais de sauvetage.

Les dispositions de l'article 825, paragraphe 2 de la présente loi s'appliquent aussi à la cargaison visée au paragraphe 1 du présent article.

Article 827

Une commission de 2 % sur les décaissements autres que les salaires du capitaine, des officiers et des membres de l'équipage et les dépenses de carburant et de ravitaillement non remplacés pendant le voyage est autorisée en cas d'avarie commune. Lorsque les fonds ne sont pas fournis par l'une quelconque des parties à une aventure maritime mais proviennent de la vente de la cargaison, le coût d'obtention des fonds nécessaires par contrat à la grosse ou autre, ou la perte subie par la personne habilitée à disposer de la cargaison et les frais occasionnés par la mobilisation des fonds nécessaires à cet effet sont pris en compte lors de la détermination du montant à fournir à titre de compensation.

Article 828

Un intérêt peut être appliqué à la valeur remboursable au taux de 7 % par an jusqu'à la date de règlement de l'avarie commune.

Une provision pour intérêts est constituée à compter de la date de détermination de l'avarie commune.

Article 829

Les valeurs de base sont calculées sur les bases suivantes :

1. Pour le navire : la valeur nette du navire à la fin du voyage, compte tenu des conséquences de tout contrat d'affrètement coque nue dont le navire peut faire l'objet.
2. Pour la cargaison : la valeur établie conformément à l'article 825, paragraphe 1 de la présente loi, moins la perte ou le dommage causé à la cargaison pendant ou avant son chargement.
3. Pour le fret ou les frais de transport : la valeur du fret ou des frais de transport moins toutes les dépenses, y compris les salaires des membres de l'équipage, qui n'auraient pas été payés au titre du fret ou des frais de transport si le navire et sa cargaison avaient été totalement perdus au moment de l'avarie commune ;
4. Pour la valeur remboursable : le montant établi conformément aux articles 823 à 826 de la présente loi.

Les déductions des valeurs du paragraphe 1 du présent article s'effectuent sur les frais supplémentaires encourus par suite de l'avarie commune, à moins que ces frais ne soient autorisés au titre de l'avarie commune.

Lorsque la cargaison est vendue avant destination, sa valeur est prise en compte dans l'établissement de la valeur effective nette de la vente. Cette valeur est ajoutée au montant calculé comme avarie commune.

Article 830

Le montant accepté comme avarie commune en cas d'avarie ou de perte du navire, de ses machines et/ou de son équipement par suite d'une avarie commune est le suivant :

1. En cas de réparation ou de remplacement, le coût effectif raisonnable de la réparation ou du remplacement, sous réserve de déduction conformément à l'article 824 de la présente loi.
2. S'il n'y a ni réparation ni remplacement, la dépréciation raisonnable découlant de cette avarie ou perte, à condition qu'elle ne dépasse pas le coût estimatif des réparations.

Lorsque le navire a subi une perte totale ou lorsque le coût des réparations des dommages risque de dépasser la valeur du navire après réparation, le montant accepté comme avarie commune est la différence entre la valeur saine estimative du navire après déduction du coût estimatif de réparation des

dommages ne constituant pas une avarie commune et la valeur du navire endommagé. Cette valeur peut se calculer sur la base du produit net de la vente éventuelle du navire.

Article 831

Conformément à l'article 820 de la présente loi, l'exploitant du navire peut conserver la cargaison comme faisant partie de la valeur de base jusqu'à ce qu'il reçoive l'assurance du paiement de sa part de l'avarie commune.

L'exploitant du navire conserve la cargaison et donne une garantie pour la contribution des autres parties à l'aventure maritime et la protection de leurs intérêts, les assurant qu'il prend toutes les précautions nécessaires.

Si l'exploitant du navire ne se conforme pas aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, il doit payer à la partie contributive la part qui n'a pu être remboursée par la partie chargée d'écouler la cargaison.

Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 ne modifient en rien les droits des exploitants de navires et des autres parties à une aventure maritime d'être rémunérés par la partie chargée d'écouler la cargaison et dont la cargaison a été vendue sans obtention d'une garantie.

Article 832

La partie contributive qui n'a pas obtenu de garantie de remboursement a le droit de garder le navire et sa cargaison pour s'assurer sa part de dédommagement au titre de l'avarie commune.

3. Délai de paiement du dommage au titre de l'avarie commune

Article 833

Toute demande de paiement d'un dommage au titre d'une avarie commune doit être présentée dans un délai d'un an à compter de l'arrivée du navire dans le premier port après l'aventure maritime au cours de laquelle s'est produit l'accident donnant lieu à ladite demande.

Le délai prévu au paragraphe 1 du présent article ne comprend pas le délai compris entre la nomination d'un dispacheur et la date à laquelle la déclaration finale de règlement a été établie.

Chapitre V RESPONSABILITÉ NON CONTRACTUELLE DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE ET DE L'EXPLOITANT DU NAVIRE

1. Dispositions générales

Article 834

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à la responsabilité non-contractuelle en cas de demande d'indemnité pour dommages ou perte causés à des personnes ou des biens non transportés à bord ou à l'environnement.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 du présent article, les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux abordages ou aux dommages nucléaires.

2. Responsabilité en cas de décès et de dommages corporels

Article 835

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux bateaux et autres bâtiments flottants, quels que soient leur taille et leur but, et aux hydroglisseurs en mer.

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également aux navires de guerre, sous réserves des dispositions des articles 839 à 849 de la présente loi.

2. Responsabilité en cas de pertes en vies humaines et de dommages corporels

Article 836

Le propriétaire d'un navire, son exploitant et la personne qui commande le navire au moment du sinistre est responsable :

1. De la mort ou des dommages corporels subis par toute personne se trouvant dans la zone maritime considérée comme lieu de natation ou comme zone interdite à la navigation, à moins qu'il ne soit établi que la victime a causé le sinistre de sa propre faute ou par négligence ;

2. De la mort ou des dommages corporels subis par toute personne se trouvant dans une zone maritime de 150 mètres au large, à l'exception des zones visées aux alinéas 1, 3 et 4 du présent paragraphe, à moins qu'il ne soit établi que la mort ou les dommages corporels sont le résultat d'un cas de force majeure, d'un acte ou d'une négligence de la personne ayant trouvé la mort ou ayant subi les dommages corporels ;

3. De la mort ou des dommages corporels subis par toute personne se trouvant dans un bassin portuaire, aux abords d'un port, dans une voie navigable, dans une zone de sports ou autres activités similaires (aviron, voile, ski nautique) y compris dans l'espace marin au-delà de la limite de 150 mètres au large, à l'exception de la zone visée au point 4 du présent paragraphe, s'il est établi que le navire lui-même est la cause de la mort ou des dommages corporels subis ;

4. De la mort ou des dommages corporels subis par toute personne se trouvant dans une zone maritime réservée (où la navigation hors-bord, le ski nautique ou l'excès de vitesse sont interdits) au moment du sinistre, à moins qu'il ne soit établi que la victime a trouvé la mort ou subi les dommages corporels de sa propre faute ou par négligence.

Le Ministère permet que les conditions soient remplies pour réduire ou élargir la zone maritime visée au paragraphe 1, alinéa 2 du présent article.

La décision relative à la zone maritime relève du Ministère.

Conformément au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire et l'exploitant du navire ont droit à ce que leur responsabilité soit limitée s'ils ont été illégalement dépossédés du navire.

Dans le cas visé au paragraphe 3 du présent article, la personne ayant la maîtrise du navire au moment du sinistre et la personne qui s'en est emparée illégalement sont responsables du sinistre.

3. Responsabilité des dommages causés à des biens et à l'environnement

Article 837

Le navire est responsable des dommages causés aux quais, brise-lames, installations et équipements portuaires, objets flottants (balises, boués d'ancrage, câbles sous-marins ou pipelines, etc.) et autres objets se trouvant au port ou en mer.

La responsabilité des dommages conférée au navire en vertu du paragraphe 1 du présent article peut être limitée dans la mesure où lesdits dommages ont été causés par l'entreprise assurant la gestion du port ou l'autorité portuaire, ou par l'état des quais, brise-lames, installations et équipements portuaires.

La responsabilité définie au paragraphe 1 du présent article est celle du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

Article 838

Sous réserve des dispositions de l'article 840 de la présente loi, les dispositions de l'article 837 s'appliquent également aux dommages causés par la fuite ou le déversement de substances dangereuses ou nocives (pétrole, eau de cale et mélanges, eaux usées et autres déchets et objets) hors du navire.

4. Responsabilité en cas de pollution causée par des navires transportant du pétrole comme cargaison

Article 839

Aux fins du présent chapitre de la loi :

1. Le terme « navire » désigne tout navire de mer et tout bâtiment flottant de quelque type que ce soit, transportant du pétrole en vrac comme cargaison. Le navire n'est considéré comme capable de transporter du pétrole ou toute autre cargaison que s'il transporte effectivement du pétrole en vrac comme cargaison, et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport, à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à son bord aucun résidu de ce pétrole transporté en vrac ;

2. Le terme « pétrole » désigne tout pétrole tel que brut, mazout, gas-oil lourd, lubrifiant, transporté à bord du navire comme cargaison ou dans les soutes dudit navire ;

3. L'expression « dommages dus à la pollution » désigne les dommages causés à l'extérieur du navire par la contamination résultant de la fuite ou du déversement de pétrole hors du navire, où que cette fuite ou ce déversement puisse se produire, et s'entend également des coûts des mesures de prévention et de toute perte ou de tout dommage supplémentaire occasionné par lesdites mesures de prévention.

4. Le terme « incident » désigne tout sinistre, ou toute série de sinistres ayant la même origine, entraînant des dommages dus à la pollution.

Article 840

Le propriétaire du navire est responsable de tout dommage dû à la pollution occasionné par du pétrole transporté comme cargaison qui s'est échappé ou a été déversé du navire par suite de l'incident, à moins qu'il ne prouve que l'incident :

a) est dû à un acte de guerre, à des hostilités, à une guerre civile, à une insurrection ou à un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable ou irrésistible, ou

b) a été causé entièrement par un acte ou une omission d'un tiers inspiré par l'intention de nuire, ou

c) a été causé entièrement par la négligence ou toute action injustifiée d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

Si le propriétaire prouve que le dommage dû à la pollution a été causé entièrement ou partiellement par un acte ou une omission inspiré par l'intention de causer des dommages de la part de la personne ayant subi les dommages, ou par la négligence de cette personne, le propriétaire peut être lavé entièrement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.

Nulle demande d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution n'est présentée autrement que conformément aux termes de la présente loi.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 du présent article, aucune demande d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution ne peut être présentée aux termes de la présente loi contre :

a) les personnes servant le propriétaire, les agents ou l'équipage ;

b) le pilote ou la personne autre qu'un membre de l'équipage qui a fourni des services au navire ;

c) l'affrètement (quelle que soit son appellation, y compris l'affrètement coque nue), l'exploitant ou le propriétaire du navire ;

d) la personne offrant des services de sauvetage avec le consentement du propriétaire, ou suivant des directives données par une autorité publique ;

e) la personne prenant des mesures de protection ;

f) toutes les personnes servant le propriétaire, mentionnées aux alinéas c), d) et e), à moins qu'il ne soit établi que l'incident s'est produit par suite d'un acte ou d'une défaillance des personnes susmentionnées, résultant soit de l'intention de causer des dommages soit de la négligence de la personne qui savait que les dommages pourraient se produire.

Aucune disposition de la présente loi ne préjuge du droit de recours du propriétaire contre des tiers.

Article 841

Lorsque du pétrole s'est échappé ou a été déversé de deux navires ou plus et qu'il n'est pas possible de déterminer quel navire a causé une partie quelconque des dommages, les propriétaires de tous les navires concernés sont conjointement responsables des dommages.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne préjugent pas des responsabilités visées à l'article 840.

Article 842

Le propriétaire d'un navire a le droit de limiter sa responsabilité dans un incident visé à l'article 840 de la présente loi aux montants spécifiés au paragraphe 2 du présent article en constituant un fonds pour responsabilité limitée en cas de dommages dus à la pollution.

Aux fins de se prévaloir du bénéfice de la limitation prévue à l'article 840, le propriétaire limite sa responsabilité à un montant global égal à 133 unités de compte de Droits de tirage spéciaux pour chaque tonne du tonnage du navire. Toutefois, le montant global ne peut en aucun cas dépasser 14 millions d'unités de compte de Droits de tirage spéciaux.

Si l'incident s'est produit par suite d'une faute ou omission effective du propriétaire, ou si la faute ou l'omission est due à l'intention de causer des dommages ou à une négligence du propriétaire, celui-ci ne peut se prévaloir du bénéfice de la limitation prévue aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 843

Les dédommagements demandés pour dépenses encourues ou sacrifices raisonnables consentis délibérément par le propriétaire pour prévenir ou limiter au minimum les dommages causés par la pollution sont versés par prélèvement sur le fonds mentionné à l'article 842.

Article 844

Aux fins de la présente loi, le tonnage du navire visé à l'article 842 est déterminé conformément aux dispositions de l'article 441.

Article 845

Conformément à l'article 846 de la présente loi, l'assureur ou toute autre personne offrant une garantie financière est habilité à constituer le fonds mentionné à l'article 842.

Le fonds visé au paragraphe 1 du présent article est constitué aux mêmes conditions, et il a les mêmes effets que s'il était constitué par le propriétaire.

Conformément aux dispositions de l'article 842, paragraphe 3 de la présente loi, le fonds visé au paragraphe 1 peut être constitué même si le propriétaire n'est pas tenu de limiter sa responsabilité, mais dans ce cas, la constitution de ce fonds ne préjuge pas des droits des requérants vis-à-vis du propriétaire.

Article 846

Le navire transportant plus de 2 000 tonnes de pétrole en vrac est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle qu'une garantie bancaire ou un certificat délivré par un fonds international d'indemnisation d'un montant fixé en fonction des limites de responsabilité prescrites à l'article 842 de la présente loi, pour couvrir sa responsabilité en cas de dommages dus à la pollution.

L'assurance ou autre garantie financière en vigueur, conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, est inconditionnelle et irrévocable.

La validité de l'assurance ou autre garantie financière ne prend pas fin avant qu'un délai de trois mois se soit écoulé à compter de la date à laquelle son expiration a été notifiée au Ministère si, à la même date, une autre garantie financière n'a pas été substituée à la première.

Article 847

Toute demande d'indemnisation pour dommages dus à la pollution peut être présentée directement à l'assureur ou à toute autre personne offrant la garantie financière mentionnée à l'article 846.

L'assureur ou le garant peut se prévaloir de la même défense que le propriétaire du navire, autre que la demande de mise en faillite ou de cessation d'activité du propriétaire.

Sous réserve des disposition du paragraphe 2 du présent article, l'assureur ou le garant peut invoquer pour sa défense le fait que les dommages dus à la pollution sont le résultat d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même.

Le défendeur a le droit d'exiger la présence du propriétaire aux débats.

Article 848

Les tribunaux de la République de Croatie ont seuls compétence pour connaître des questions relatives à la répartition et à l'affectation des ressources du fonds.

Article 849

Le droit à indemnisation visé aux articles 840 à 848 devient caduc si une action n'est pas intentée à ce titre dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle s'est produit le dommage.

En aucun cas le droit à indemnisation visé aux articles 840 à 848 de la présente loi ne peut être invoqué après un délai de six ans à compter de la date de l'incident ayant causé le dommage.

Lorsque l'incident consiste en une série de sinistres, le délai de six ans visé au paragraphe 2 du présent article commence à la date du premier sinistre.

Chapitre VI
RESPONSABILITÉ DE L'EXPLOITANT D'UN NAVIRE NUCLÉAIRE

Article 850

Les expressions particulières employées dans la présente loi ont les significations indiquées ci-dessous :

1. L'expression « Exploitant d'un navire nucléaire » désigne la personne autorisée par l'État à exploiter un navire nucléaire, ou l'État lui-même lorsqu'un État contractant exploite ledit navire nucléaire ;

2. L'expression « Dommage nucléaire » signifie la perte de vie humaine ou les dommages corporels et la perte ou les dommages subis par des biens par suite des propriétés radioactives ou d'une combinaison des propriétés radioactives et des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés nocives du combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs ;

3. L'expression « Incident nucléaire » désigne un sinistre ou une série de sinistres de même origine ayant causé le dommage nucléaire.

Article 851

L'exploitant d'un navire nucléaire a la responsabilité exclusive d'un dommage nucléaire.

Article 852

Lorsqu'un dommage nucléaire et un dommage autre qu'un dommage nucléaire ont été causés par un incident nucléaire ou conjointement par un tel incident et un ou plusieurs sinistres et que le dommage nucléaire et ledit autre dommage ne peuvent être raisonnablement distingués l'un de l'autre, l'ensemble des dommages est réputé être un dommage nucléaire causé exclusivement par l'incident nucléaire.

Article 853

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas à la responsabilité de l'exploitant du navire nucléaire à l'égard du dommage causé au navire nucléaire lui-même, à son équipement, à son combustible ou à ses marchandises.

Article 854

Aucune responsabilité n'est imputée à l'exploitant d'un navire nucléaire à l'égard du dommage causé par un incident nucléaire directement imputable à un acte de guerre, à des hostilités, à une guerre civile ou à une insurrection.

Article 855

Si l'exploitant d'un navire nucléaire prouve que le dommage nucléaire est dû entièrement ou partiellement à un acte ou omission inspiré par l'intention de causer le dommage de la part de l'individu qui a subi ledit dommage, le tribunal compétent peut dégager l'exploitant du navire nucléaire de la totalité ou d'une partie de sa responsabilité envers ledit individu.

Article 856

Conformément aux dispositions de la présente loi, l'exploitant du navire qui a indemnisé les victimes du dommage nucléaire a le droit d'exercer un recours :

1. Contre la personne qui a causé intentionnellement le dommage ;
2. Si l'incident nucléaire est la conséquence d'une opération de remontée d'une épave, contre la personne qui a effectué cette opération sans l'autorisation de l'exploitant du navire, de l'État dont le navire bat pavillon ou de l'État dans les eaux duquel est située l'épave ;
3. Si le recours est expressément prévu par contrat avec la personne contre laquelle ledit recours est exercé .

Article 857

En cas d'incident nucléaire, la responsabilité de l'exploitant du navire nucléaire est limitée à 100 millions d'unités de compte de Droits de tirage spéciaux.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également, que l'incident nucléaire soit dû ou non à une faute personnelle de l'exploitant du navire.

Lorsqu'un État étranger dont le navire nucléaire bat pavillon prévoit une limite de responsabilité plus élevée que celle mentionnée au paragraphe 1 du présent article, l'exploitant du navire est tenu pour responsable à hauteur de cette limite plus élevée.

L'exploitant du navire indemnise les victimes non seulement pour les dommages nucléaires prévus aux paragraphes 1 et 3 du présent article, mais aussi pour la totalité des dommages-intérêts accordés à la suite d'une action en justice.

Article 858

L'exploitant du navire est tenu de souscrire une assurance ou toute autre garantie financière couvrant sa responsabilité en matière de dommage nucléaire, à hauteur du montant prévu à l'article 857 de la présente loi.

Article 859

Lorsque la responsabilité du dommage nucléaire incombe à plusieurs exploitants de navires nucléaires et que le dommage imputable à chaque exploitant de navire peut raisonnablement être déterminé, les exploitants de navire en cause sont tenus pour conjointement responsables dudit dommage.

En cas de responsabilité conjointe, conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, chaque exploitant de navire a le droit d'attendre une participation des autres en proportion de leur responsabilité à l'égard du dommage. Lorsque les circonstances sont telles que le degré de responsabilité ne peut être pleinement déterminé, la responsabilité totale est supportée à égalité par tous les exploitants.

Article 860

En cas d'incident nucléaire où le dommage nucléaire est causé par plusieurs navires nucléaires du même exploitant, ledit exploitant est tenu pour responsable à l'égard de chaque navire à hauteur du plafond indiqué à l'article 843 de la présente loi.

Article 861

Toute personne qui prétend avoir subi un dommage nucléaire a le droit d'intenter une action en dédommagement contre l'assureur de l'exploitant du navire nucléaire ou contre la personne qui a offert une garantie pour couvrir la responsabilité de l'exploitant du navire.

Article 862

Le droit à indemnisation aux termes du présent chapitre devient caduc si l'action n'est pas intentée dans un délai de dix ans à compter de la date de l'incident nucléaire.

Lorsqu'un dommage nucléaire est causé par du combustible nucléaire, des produits ou des déchets radioactifs qui ont été volés, perdus ou jetés à la mer, ou abandonnés, le délai visé au paragraphe 1 du présent article est calculé à compter de la date de l'incident nucléaire ayant occasionné le dommage nucléaire, mais ce délai ne doit en aucun cas dépasser vingt ans à compter du vol, de la perte, du rejet à la mer ou de l'abandon.

Article 863

Conformément aux dispositions du présent chapitre, les droits à indemnisation à verser par l'exploitant du navire deviennent caducs dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui prétend avoir subi le dommage nucléaire a eu connaissance ou aurait dû avoir connaissance du dommage et de la personne responsable du dommage.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article sont sans effet sur le délai fixé à l'article 862 de la présente loi.

Article 864

Les sommes prévues par l'assurance ou par toute autre garantie financière conformément à l'article 857 de la présente loi sont réservées exclusivement pour l'indemnisation d'un dommage nucléaire.

Article 865

Les dispositions des articles 421 à 447 de la présente loi s'appliquent à la constitution du fonds d'indemnisation à responsabilité limitée mentionné à l'article 857 de la présente loi, ainsi qu'à la répartition et à l'affectation des ressources de ce fonds entre les requérants.

Article 866

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à un navire nucléaire à compter de la date de son lancement. Entre la date de son lancement et la date à laquelle il est autorisé à battre pavillon, le navire nucléaire est réputé être exploité par son propriétaire et battre pavillon de l'État où il a été construit.

Conformément au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire d'un navire nucléaire est réputé être l'exploitant du navire, mais il n'a pas le droit de limiter sa responsabilité aux termes de l'article 857 de la présente loi.

PARTIE X
MISE À EXÉCUTION ET MESURES DE SÉCURITÉ
CONCERNANT LES NAVIRES ET LEURS CARGAISONS

Chapitre Premier
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 867

Les dispositions de cette partie du Code maritime définissent les procédures de mise à exécution des lois et les mesures de sécurité concernant un navire et sa cargaison, lorsque ledit navire se trouve dans les eaux intérieures et la mer territoriale de la République de Croatie.

Les dispositions de cette partie du Code maritime concernant les procédures de mise à exécution des lois et les mesures de sécurité s'appliquent également aux navires situés hors des eaux maritimes intérieures et de la mer territoriale de la République de Croatie, mais qui ne figurent sur aucun registre maritime croate. En ce qui concerne les cas visés par le présent Code maritime, les dispositions de cette partie du Code s'appliquent également à tout navire situé hors des eaux intérieures et de la mer territoriale de la République de Croatie, mais qui ne figurent sur aucun registre maritime croate.

La procédure de mise à exécution et les mesures de sécurité concernant une installation flottante qui, en vertu de l'article 5 de la présente loi, n'est pas réputée être un navire, sont régies par les règles applicables aux procédures générales de mise à exécution.

À moins que les dispositions de la présente loi relatives aux mesures de sécurité n'en disposent autrement, les dispositions des procédures de mise à exécution définies dans la présente loi s'appliquent comme il convient.

À moins que les dispositions de la présente loi relatives aux procédures de mise à exécution et aux mesures de sécurité applicables aux navires et à leurs cargaisons n'en disposent autrement, ces procédures sont subordonnées aux dispositions des procédures générales concernant la mise à exécution et les mesures de sécurité. En cas d'action menée contre un navire pour obtenir le paiement de montants réclamés, les règles appropriées concernant les biens immeubles s'appliquent au recouvrement de ces montants, tandis que pour obtenir la remise d'un navire, les procédures applicables sont les procédures générales de mise à exécution sur la remise de biens immeubles.

Le choix des mesures d'exécution et des mesures de sécurité concernant les navires et leurs cargaisons est laissé aux tribunaux commerciaux chargés de connaître des différends maritimes.

Article 868

Les dispositions de cette partie du Code maritime s'appliquent aux procédures de mise à exécution et aux mesures de sécurité concernant les navires et les navires en construction.

Article 869

Les dispositions relatives à la mise à exécution et aux mesures de sécurité ne sont pas nécessairement applicables :

1. aux navires de guerre ou équivalents, et aux navires en service public ;
2. aux navires étrangers en passage inoffensif dans la mer territoriale de la République de Croatie ;
3. aux navires étrangers restant dans les eaux intérieures de la République de Croatie pour raison de force majeure ou pour des impératifs de sécurité de navigation, tant que le cas de force majeure ou les impératifs de sécurité de navigation persistent.

Les navires visés au paragraphe 1, alinéas 2 et 3 du présent article peuvent être assujettis à la mise à exécution ou à des mesures de sécurité si des procédures sont engagées à cet égard par suite de demandes d'indemnisation découlant de leur passage ou de leur séjour dans les eaux territoriales de la République de Croatie.

Article 870

Le tribunal ayant à se prononcer sur les propositions de mise à exécution de décisions de justice concernant un navire inscrit sur un registre maritime, ou sur un registre des navires en construction, est le tribunal compétent dans la zone où est tenu le registre maritime ou le registre des navires en construction et où est immatriculé le navire ou le navire en construction.

Si, eu égard au paragraphe 1 du présent article, la mise à exécution doit être sanctionnée par une inscription appropriée sur un registre maritime ou un registre des navires en construction, la mise à exécution est assurée par l'autorité tenant ledit registre maritime ou ledit registre des navires en construction. Si, eu égard au paragraphe 1 du présent article, aucune exécution n'est requise sous la forme d'une inscription appropriée sur un registre maritime ou un registre des navires en construction, le tribunal compétent est le tribunal local dans le ressort duquel se trouve effectivement le navire ou le navire en construction au moment où est prise la mesure de mise à exécution.

Article 871

Le tribunal compétent pour se prononcer sur les propositions de mise à exécution et sur la mise à exécution applicables à un navire étranger, national ou en construction qui n'est pas inscrit sur un registre maritime ou sur un registre des navires en construction est le tribunal local ayant compétence dans l'espace où se trouve effectivement le navire ou le navire en construction au moment où est déposée la proposition de mise à exécution.

Article 872

Si, au moment où est présentée une proposition de mise à exécution applicable à un navire qui ne fait pas l'objet d'une inscription appropriée sur un registre maritime, on ignore si le navire se trouve dans la mer territoriale ou dans les eaux intérieures de la République de Croatie, ou si le navire n'est pas inscrit sur un registre maritime croate, le créancier peut proposer que tout tribunal ayant compétence sur le territoire où est tenu le registre maritime et où le navire a été immatriculé ou, si le navire n'est pas inscrit

sur un registre maritime croate, que tout tribunal compétent (*rationae materiae*) de la République de Croatie se prononce sur la mise à exécution. En pareil cas, le créancier peut soumettre cette décision à tout tribunal (*rationae materiae*) ayant compétence sur la zone où se trouve le navire aux fins de son exécution.

Article 873

Le tribunal ayant compétence pour se prononcer sur la proposition d'exécution par établissement ou inscription provisoire d'une hypothèque judiciaire sur un navire, ou un navire en construction, inscrit sur un registre maritime ou un registre des navires en construction, est le tribunal ayant compétence sur le territoire où est tenu le registre maritime ou le registre des navires en construction, et où le navire, ou le navire en construction, est inscrit.

L'autorité tenant le registre maritime ou le registre des navires en construction, où le navire, ou le navire en construction, est inscrit exerce sa compétence sur l'exécution de mesures de sécurité par établissement ou inscription provisoire d'une hypothèque judiciaire pour les navires visés au paragraphe 1 du présent article.

Article 874

Le tribunal qui se prononce sur la proposition relative au règlement des créances maritimes par établissement d'une hypothèque judiciaire sur un navire ou un navire en construction sur la base d'un consentement mutuel des parties en cause est le tribunal ayant compétence sur le territoire où est tenu le registre maritime ou le registre des navires en construction, et où le navire, ou le navire en construction, est inscrit.

La mesure de sécurité décidée est appliquée par l'autorité tenant le registre maritime ou le registre des navires en construction.

Si un navire ou un navire en construction n'est pas inscrit sur un registre maritime ou un registre des navires en construction, la proposition, établie sur la base d'un consentement mutuel des parties en cause, pour le règlement des créances monétaires par établissement d'une hypothèque judiciaire pour un navire ou un navire en construction, est sanctionnée et exécutée par un tribunal ayant compétence sur le territoire où le navire, ou le navire en construction, se trouve au moment où est soumise la proposition d'institution de la mesure de sécurité.

Article 875

Si une mesure provisoire doit être prise par inscription de cette mesure sur un registre maritime ou un registre des navires en construction, avant de faire un procès ou d'engager toute autre forme de poursuites judiciaires, la proposition de mise à exécution au moyen d'une mesure provisoire doit être sanctionnée par le tribunal ayant compétence sur le territoire où le navire, ou le navire en construction, est inscrit. La mesure provisoire susmentionnée est prise par l'autorité tenant le registre maritime ou le registre des navires en construction.

Si, conformément au paragraphe 1 du présent article, un procès ou toute autre forme de poursuites judiciaires est institué, la compétence territoriale concernant les propositions d'établissement d'une sûreté au moyen d'une mesure provisoire revient au tribunal devant lequel les poursuites sont

engagées. La mesure provisoire sanctionnée par le tribunal est exécutée par l'autorité tenant le registre maritime ou le registre des navires en construction.

S'il n'est pas nécessaire de prendre la mesure provisoire en procédant à l'inscription appropriée sur un registre maritime, avant d'introduire une instance ou d'engager toute autre forme de poursuites judiciaires afin de sanctionner la proposition d'adoption d'une mesure provisoire concernant un navire, le tribunal ayant compétence pour l'exécution de telles mesures est le tribunal ayant compétence sur le territoire où le navire, ou le navire en construction, se trouve au moment où est soumise la proposition de mesure provisoire. Si un navire inscrit sur un registre maritime croate ne se trouve pas dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures de la République de Croatie, la compétence territoriale concernant la sanction d'une mesure provisoire revient au tribunal sur le territoire duquel est tenu le registre sur lequel est inscrit le navire.

S'il n'est pas nécessaire de prendre une mesure provisoire en l'inscrivant sur le registre maritime, après qu'une instance ou autre procédure judiciaire a été engagée, ladite mesure provisoire peut également être sanctionnée par le tribunal devant lequel est engagé l'instance ou la procédure.

En ce qui concerne les cas visés aux paragraphes 3 et 4 du présent article, le tribunal compétent pour l'exécution de la mesure provisoire est le tribunal ayant compétence sur le territoire où se trouve le navire pendant l'exécution de ladite mesure.

Si, lorsqu'est soumise la proposition d'institution d'une mesure provisoire qui n'a pas à être inscrite sur le registre maritime, on ignore si le navire se trouve dans la mer territoriale ou dans les eaux intérieures de la République de Croatie, le créancier peut proposer que le tribunal compétent sur le territoire où est tenu le registre maritime sur lequel est inscrit le navire, ou tout tribunal compétent (*rationae materiae*) en République de Croatie si le navire n'est pas inscrit sur un registre maritime croate, se prononce sur l'institution d'une telle mesure provisoire. En pareil cas, le créancier peut soumettre la décision d'institution d'une mesure provisoire à tout tribunal compétent sur le territoire où se trouve le navire, et proposer que ce même tribunal veille à l'exécution de cette mesure.

Article 876

La juridiction territoriale concernant la mise à exécution ou les mesures de sécurité applicables à la cargaison se trouvant à bord du navire est exercée exclusivement par le tribunal veillant à la mise à exécution et à l'application des mesures de sécurité à bord du navire.

Article 877

La juridiction territoriale concernant la sanction de la proposition relative à l'exécution des décisions prises par des tribunaux étrangers et à la conduite desdites mesures d'exécution est régie par les règles concernant la juridiction territoriale d'un tribunal pour ce qui est de l'exécution des décisions des tribunaux croates.

Les dispositions de l'article 873 de la présente loi s'appliquent à égalité aux cas où la recherche de la sécurité par l'établissement d'une hypothèque judiciaire sur un navire s'appuie sur une décision d'un tribunal étranger.

Chapitre II
MESURES D'EXÉCUTION POUR LE RÈGLEMENT DES
CRÉANCES MONÉTAIRES SUR LES NAVIRES

1. Restrictions imposées aux mesures d'exécution

Article 878

Les dispositions de la procédure générale concernant les restrictions imposées aux mesures d'exécution ne s'appliquent pas si ces mesures sont prises aux fins de règlement des demandes d'indemnisation justifiées par le droit de gage sur les navires.

Les dispositions de la procédure générale concernant les restrictions imposées aux mesures d'exécution ne s'appliquent ni à l'exécution par la vente d'un navire ni à l'exécution aux termes de laquelle un règlement est demandé au titre des sinistres ci-après :

1. Dommages découlant de l'abordage d'un navire faisant l'objet de mesures d'exécution ou dommages causés de quelque autre manière par le navire susmentionné ;
2. Perte de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire faisant l'objet de mesures d'exécution ou dommages liés à l'exploitation dudit navire ;
3. Opérations de sauvetage ;
4. Contrat pour l'utilisation du navire faisant l'objet d'une mise à exécution ;
5. Avarie commune ;
6. Pilotage ;
7. Approvisionnement d'un navire faisant l'objet d'une mise à exécution, aux fins d'entretien ou d'utilisation dudit navire ;
8. Construction, conversion, réparation, équipement ou accostage du navire faisant l'objet d'une mise à exécution ;
9. Droits des membres de l'équipage du navire en tant que travailleurs ;
10. Décaissements liés au navire effectués par le capitaine, le chargeur ou l'agent pour le compte du navire, de son propriétaire ou de son exploitant.

Article 879

La vente d'un navire qui est la source exclusive ou prédominante de revenu d'un débiteur qui est une personne physique n'est pas autorisée si cette vente met en péril le revenu du débiteur et de toute personne dont le débiteur a l'obligation légale de prendre soin.

Si les circonstances décrites au paragraphe 1 du présent article sont présentes lors du processus de décision, le tribunal, après avoir tenu particulièrement compte de l'âge du débiteur, de son état de santé

et de son aptitude à travailler, ainsi que du nombre et de l'âge des personnes légalement à sa charge, s'efforce de déterminer si le débiteur est ou non en mesure, au moyen d'un emploi ou par quelque autre moyen, de gagner un revenu suffisant pour subvenir à ses besoins et à ceux des personnes à sa charge.

La vente d'un navire n'est pas autorisée si, par suite d'un contrat conférant l'obligation d'apporter un soutien à vie, à la mort du propriétaire du navire, la propriété de celui-ci passe à la personne apportant ce soutien, dès lors que le droit à ce soutien est inscrit sur le registre maritime avant le droit au titre duquel le créancier demande la vente du navire.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent à la procédure de vente de navires étrangers, sous réserve de l'application du principe de réciprocité.

Article 880

Les dispositions de l'article 879 de la présente loi ne s'appliquent pas si la vente s'effectue pour répondre aux créances garanties par le droit de gage.

Les dispositions de l'article 879 de la présente loi ne s'appliquent pas non plus si la vente est exigée pour régler les créances visées à l'article 878, paragraphe 2, ci-dessus.

2. Proposition de vente

Article 881

La proposition de vente d'un navire doit comprendre notamment :

1. Le nom ou l'entreprise, la profession, le domicile habituel ou le lieu du principal établissement, et la nationalité ou citoyenneté du créancier ;
2. Le nom et l'entreprise, la profession, le domicile habituel ou le lieu du principal établissement, et la nationalité ou citoyenneté du débiteur ;
3. Le nom et l'indicatif d'appel, le type de navire, le port d'immatriculation et la nationalité du navire ;
4. Le registre maritime sur lequel le navire croate est inscrit ;
5. Le lieu où le navire est actuellement situé ;
6. La monnaie et le montant de la demande d'indemnisation au sujet de laquelle la vente est sollicitée ;
7. Les documents sur la base desquels la mise à exécution est demandée ;
8. La liste des créanciers connus ;
9. Une déclaration indiquant si le navire soumis à l'exécution fait l'objet d'une sûreté ;

10. Si possible, le volume et le type de la cargaison et le nombre de membres d'équipage se trouvant à bord.

Article 882

Outre la proposition spécifiée à l'article 881 de la présente loi, le créancier doit inclure :

1. L'original ou une copie certifiée conforme du document (titre exécutoire) sur la base duquel l'exécution est demandée (par exemple, un extrait du registre maritime) ;
2. Un document attestant l'existence d'une hypothèque sur le navire et la cargaison et des droits de préemption inscrits sur le registre maritime, contenant toutes informations sur les sûretés concernant le navire soumis à exécution.

Si la mise à exécution porte sur un navire croate, la proposition doit s'accompagner d'un extrait du registre maritime attestant que le navire appartient au débiteur ou, si le navire n'est pas inscrit sur le registre maritime, d'un document attestant que le navire soumis à exécution appartient effectivement à un ou plusieurs débiteurs.

Si un navire étranger faisant l'objet d'une demande d'exécution a déjà été arrêté au moment où est présentée la demande en question, celle-ci doit s'accompagner d'une copie certifiée conforme et d'une traduction en croate du document, conformément à la Constitution de la République de Croatie et aux lois pertinentes, certifiant la nationalité du navire et à qui il appartient, conformément à la loi du pays auquel il appartient.

Si, au moment où est soumise la proposition de vente du navire étranger soumis à exécution, celui-ci n'a pas été arrêté, le créancier suppose que le navire appartient au débiteur.

Si un navire étranger faisant l'objet d'une demande d'exécution par vente est arrêté, le tribunal invite le créancier à soumettre dans un délai de trois jours les documents visés au paragraphe 3 du présent article.

Si le créancier ne se conforme pas aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, le tribunal prend la décision de suspendre la procédure d'exécution.

3. Décisions d'exécution par vente

Article 883

La décision du tribunal concernant la vente d'un navire est notifiée conformément aux dispositions du Code de procédure civile concernant la notification d'avis de vente aux parties et à toute personne qui, comme il est spécifié dans le document pertinent, a un droit de gage, un droit de règlement ou un droit de préemption sur le navire faisant l'objet de la mesure d'exécution.

Outre la notification de la décision visée au paragraphe 1 du présent article, le tribunal doit également informer les personnes au nom desquelles le droit de préemption est invoqué que pendant la vente, elles ne sont pas autorisées à invoquer ce droit.

Si le domicile du débiteur est inconnu, ou si le débiteur se trouve à l'étranger, le tribunal nomme d'office le capitaine du navire comme représentant temporaire du débiteur et l'informe de la décision d'exécution par vente du navire. Si le capitaine n'est plus à bord du navire, le tribunal désigne une autre personne appropriée comme représentant temporaire aux fins de ladite exécution.

Article 884

Lorsqu'il décide de la vente d'un navire inscrit sur un registre maritime, le tribunal ordonne d'office que l'avis de vente soit enregistré sur un registre maritime.

Lorsqu'il décide de la vente d'un navire non inscrit sur un registre maritime, le tribunal ordonne d'office que le navire fasse l'objet d'un inventaire.

L'avis visé au paragraphe 1 ou l'inventaire visé au paragraphe 2 du présent article a pour effet de permettre que la vente du navire aux fins de couvrir la créance du créancier s'effectue au détriment de toute personne pouvant, par la suite, acquérir le droit de propriété du navire faisant l'objet de la vente (droit de règlement) et que le créancier au bénéfice duquel l'avis ou l'inventaire en question a été établi ait priorité pour le règlement de sa créance, ou de toutes créances ultérieures, sur toute personne pouvant acquérir par la suite tout droit de gage sur le navire ou toute personne qui pourrait se porter acquéreur du droit de règlement.

Le moment décisif pour la hiérarchisation des créances est le moment où la proposition de vente du navire est soumise à l'autorité tenant le registre maritime.

Si l'objet de l'exécution n'est pas mentionné sur le registre maritime, la hiérarchisation est établie au moment où la demande d'inventaire parvient au tribunal ayant compétence pour l'exécution de la créance ou, si ce tribunal a compétence pour décider de l'exécution par vente, au moment où le tribunal reçoit la proposition de vente du navire.

Article 885

Si l'inventaire du navire faisant l'objet de la vente a été dressé lors d'une précédente procédure, et si ledit navire n'est pas inscrit sur un registre maritime, l'avis de décision d'exécution par vente est enregistré sur le dossier du précédent inventaire.

Article 886

Lors de l'inscription de l'avis de décision d'exécution par vente, ou lors de l'établissement de l'inventaire du navire et jusqu'à la cessation de la procédure de vente, aucune autre procédure de vente n'est engagée en réponse à une autre demande d'exécution concernant le même navire.

Les créanciers au profit desquels une décision d'exécution par vente est émise dans le cadre de la procédure de vente visée au paragraphe 1 du présent article, en attendant que la décision d'adjudication du navire devienne définitive, s'associent à la procédure de vente engagée et prennent livraison du navire dans l'état où il était au moment où ils se sont associés à cette procédure.

Le tribunal informe toutes les personnes visées à l'article 883 de la présente loi de toute participation de nouveaux créanciers à la procédure de vente.

4. Application de la décision d'exécution

Article 887

Après avoir émis une décision, ou après avoir reçu notification d'une décision de mise à exécution, le tribunal chargé de cette exécution doit sans tarder :

1. Ordonner l'arrestation du navire (voir article 974) et inviter la capitainerie du port local à saisir son certificat d'immatriculation, la liste de ses membres d'équipage et les documents de navigabilité du navire et, s'il s'agit d'un navire étranger, les documents équivalents aux documents croates ;
2. S'il y a lieu, ordonner la surveillance du navire ;
3. Dresser un inventaire complet du navire et de ses biens, dont la valeur doit être déterminée séparément, conformément à l'article 912 de la présente loi ;
4. Dresser la liste des officiers, membres d'équipage et passagers, et la composition, avec indication des types et quantités, de la cargaison restant à son bord.

Article 888

Le tribunal peut confier la surveillance du navire à son capitaine et l'autoriser à retenir le nombre d'officiers et de membres d'équipage nécessaires à cet effet. Le tribunal peut également ordonner le débarquement des officiers et des membres d'équipage, y compris du capitaine, et nommer d'autres personnes pour effectuer cette surveillance.

Lorsqu'il décide de confier la surveillance du navire à son capitaine ou à une autre personne, le tribunal doit, tout en accordant l'attention voulue aux propositions des créanciers, tenir compte de la sécurité du navire, des frais de surveillance et d'autres circonstances pertinentes.

Article 889

Sur demande des parties en cause, du Capitaine ou du personnel de surveillance, le tribunal peut ordonner, s'il le juge nécessaire, que le navire soit transféré à un autre endroit pour sa sécurité, ou pour toute autre raison, en particulier, pour réduire son coût de surveillance et d'entretien.

Le lieu où le navire doit être transféré, conformément au paragraphe 1 du présent article, ne doit pas nécessairement se trouver dans la zone de juridiction du tribunal chargé de faire appliquer la décision d'exécution.

Article 890

Si la personne habilitée à disposer de la cargaison se trouvant à bord du navire faisant l'objet de la décision d'exécution ne se présente pas au tribunal dans un délai de trois jours à compter de l'immobilisation du navire, le tribunal nomme d'office un représentant temporaire de cette personne.

Tant que la cargaison se trouve à bord, elle reste sous la garde du Capitaine du navire ou de toute personne chargée par le tribunal de la surveiller.

Su demande de la personne habilitée à disposer de la cargaison ou de son représentant provisoire, du débiteur ou du Capitaine du navire et, sous réserve de raisons justifiées, sur proposition de la personne chargée de surveiller le navire, le tribunal autorise la cargaison à être débarquée et à être placée en garde dans un entrepôt public ou en tout autre endroit approprié.

Le tribunal autorise la personne habilitée à disposer de la cargaison ou son représentant provisoire à disposer librement de la cargaison, à condition que l'exploitant du navire, le capitaine du navire ou tout autre agent de l'exploitant du navire ne s'y oppose pas.

Si le Capitaine du navire débarque sur ordre du tribunal ou de sa propre volonté, cela ne nuit en rien à son aptitude à représenter l'exploitant du navire ou l'entrepreneur intéressé par la cargaison se trouvant à bord du navire au moment de son immobilisation.

Les dispositions des paragraphes 1 à 5 du présent article ne préjugent en rien des droits et obligations conférés aux parties par le contrat de transport de marchandises par voie maritime.

Article 891

Les passagers et leurs bagages sont débarqués du navire faisant l'objet d'une décision d'exécution.

Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le tribunal, sur demande des débiteurs, autorise les passagers à rester à bord avec leurs bagages, à condition que le créancier ou la personne chargée de surveiller le navire ne s'y oppose pas, et que le débiteur avance les fonds pour couvrir les frais de subsistance des passagers.

Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne préjugent en rien des droits et obligations conférés aux parties par le contrat de transport de marchandises par voie maritime.

Article 892

Les frais d'application de la décision d'exécution, de surveillance et d'entretien du navire sont provisoirement à la charge du créancier.

Le tribunal peut ordonner que le montant nécessaire pour couvrir les frais d'application de la décision d'exécution soit avancé par le créancier.

Si le créancier ne dépose pas ce montant dans le délai fixé par le tribunal, celui-ci rend un arrêt mettant fin à la procédure d'exécution.

Article 893

S'il existe des raisons suffisantes de le faire, le tribunal peut, sur demande de la personne intéressée et après avoir entendu les parties et les créanciers ayant un droit hypothécaire sur le navire, autoriser le navire à effectuer un ou plusieurs voyages pendant que se déroule la procédure d'exécution.

Le tribunal n'autorise aucun des voyages visés au paragraphe 1 du présent article sans qu'un contrat d'assurance ait été établi pour le navire selon des conditions et modalités que le tribunal juge

appropriées, à moins que la partie qui propose le voyage n'offre une garantie satisfaisante, cessible au créancier, couvrant les dommages pouvant résulter d'un tel voyage.

Aux fins d'entendre les parties et autres créanciers visés au paragraphe 1 du présent article, le tribunal convoque une audience et adresse aux personnes habilitées une proposition écrite indiquant les conditions dans lesquelles l'autorisation d'entreprendre le voyage est demandée, et demande aux parties de se prononcer à leur sujet dans un délai de trois jours à compter de la remise de la proposition.

Si l'une quelconque des personnes invitées n'assiste pas à l'audience, ou si elle n'exprime pas son avis sur la proposition comme il est spécifié au paragraphe 3 du présent article, il est considéré que cette personne accepte que soit entrepris le voyage.

Sur demande du tribunal, la personne proposant le voyage avance le montant nécessaire pour l'entreprendre. Si cette personne n'avance pas ce montant dans le délai fixé par le tribunal, le voyage n'est pas entrepris.

5. Détermination de la valeur du navire, établissement de l'inventaire et évaluation des accessoires du navire

Article 894

Lorsque la décision de mise à exécution par la vente du navire devient définitive, le tribunal chargé de l'exécution détermine la valeur du navire et de ses accessoires.

Il n'est établi d'inventaire et d'évaluation séparé que des accessoires qui ne se trouvent pas régulièrement à bord de navires d'un type similaire à celui du navire faisant l'objet de la décision d'exécution, et de ceux qui sont d'une valeur plus élevée, ou des pièces qui sont temporairement séparées du navire.

La valeur du navire est déterminée à un montant correspondant à son prix sur le marché à la date de sa vente.

Pour déterminer la valeur d'un navire, il faut, d'une part, indiquer quelle valeur a le navire faisant l'objet d'une décision d'exécution si les droits des créanciers sur le navire demeurent et, d'autre part, quelle valeur a ce navire sans ces droits et, en particulier, quelle est la valeur des droits hypothécaires.

Si la valeur d'un navire faisant l'objet d'une décision d'exécution a été déterminée lors d'une précédente procédure d'exécution ou de faillite, et en l'absence de changements significatifs survenus depuis lors, le tribunal peut décider de considérer la valeur du navire déterminée lors de cette précédente procédure comme la valeur du navire. Avant de se prononcer, le tribunal doit entendre les deux parties en cause.

Sur proposition de l'une ou l'autre des parties, qui doit être soumise au plus tard huit jours avant l'audience de vente, à cette audience, le tribunal peut décider de donner une nouvelle valeur au navire si l'une quelconque des parties laisse entrevoir comme probable que la valeur du navire a changé considérablement entre la date de la précédente détermination et la date de la vente du navire.

Article 895

Le tribunal informe les parties de l'audience qui aura lieu pour dresser l'inventaire et déterminer la valeur du navire.

En principe, l'audience prévue pour dresser l'inventaire et déterminer la valeur du navire se tient à l'endroit où se trouve effectivement le navire.

Le tribunal nomme un ou plusieurs experts pour déterminer la valeur du navire.

La décision par laquelle la valeur du navire est déterminée est rendue à la discrétion du tribunal, qui tient compte des conclusions et de l'avis des experts ainsi que des autres données présentées dans le cadre de la procédure.

La décision, visée au paragraphe 3 du présent article, relative à la nomination de l'expert n'est pas sujette à appel.

Outre les parties en cause, toute personne ayant droit à obtenir un dédommagement sur le produit de la vente du navire a le droit de faire appel de la décision relative à la valeur du navire faisant l'objet de la décision d'exécution.

6. Conditions de la vente

Article 896

Lorsque la décision relative à la détermination de la valeur du navire faisant l'objet de la mise à exécution devient effective, le tribunal demande au créancier, à moins que celui-ci ne l'ait déjà fait, de soumettre dans un délai spécifié un projet de conditions de vente.

Si le créancier ne soumet pas le projet de conditions de vente dans le délai spécifié au paragraphe 1 du présent article, il est supposé qu'il accepte que la vente se fasse conformément aux dispositions de la présente loi.

Si les conditions de vente proposées par le créancier sont conformes aux dispositions des conditions de vente du présent Code maritime, le tribunal compétent approuve lesdites conditions de vente sans procéder à une audience préalable.

Si le créancier propose des conditions de vente qui s'écartent des dispositions de la présente loi, le tribunal convoque une audience pour déterminer les conditions de la vente.

Le tribunal convoque à l'audience visée au paragraphe 4 de la présente loi toutes les parties et personnes ayant, conformément aux informations émanant des documents dont dispose le tribunal, une créance à l'égard du navire faisant l'objet de la décision d'exécution.

Pour les personnes auxquelles il est probablement impossible d'adresser la convocation, le tribunal nomme un représentant provisoire qui est invité à assister à l'audience.

Article 897

Toute personne convoquée à l'audience sur les conditions proposées pour la vente peut faire des propositions afin de modifier lesdites conditions.

Sur la base des résultats de l'examen de ces propositions à l'audience, le tribunal fixe les conditions de la vente en se conformant aux dispositions de la présente loi.

Si, lors de l'audience convoquée pour déterminer les conditions de vente, il est proposé de suspendre ou de différer la vente, l'examen des conditions de vente ne peut commencer qu'une fois que cette proposition a été rejetée.

Le tribunal décide ou non de différer sa décision sur les conditions de vente jusqu'à ce que la décision de rejeter la proposition visée au paragraphe 3 du présent article devienne effective.

Article 898

Les conditions de la vente doivent indiquer :

- 1) le nom, la société, l'adresse professionnelle ou l'adresse personnelle et la nationalité du créancier ;
- 2) le nom, la société, l'adresse professionnelle ou l'adresse personnelle et la nationalité du débiteur ;
- 3) le nom ou l'indicatif d'appel, le type, le port d'immatriculation et la nationalité du navire, son tonnage brut et son tonnage net, son tonnage à déplacer, son tonnage de port en lourd, ses limites de navigation, les données nécessaires pour déterminer l'état et les possibilités d'utilisation du navire, notamment la conception et l'objet du navire, son année de construction, les matériaux utilisés pour sa construction, le type et la puissance de ses propulseurs et de tout équipement spécial ; dans le cas d'un navire en construction, les données sur le stade de construction atteint, ainsi qu'un inventaire et la valeur des matériaux non encore utilisés dans la construction du navire et qui seront inclus dans sa vente ;
- 4) les charges devant être assumées par l'acheteur, sans précision de leur montant dans le montant de l'achat du navire ;
- 5) la valeur déterminée du navire ;
- 6) l'offre la plus faible acceptable ;
- 7) les dispositions concernant la méthode d'attribution et le montant de la sûreté offerte par les soumissionnaires ;
- 8) les dispositions concernant la méthode de paiement du montant de l'achat ;
- 9) le moment où les risques et avantages sont transférés à l'acheteur ;

10) les dispositions concernant le moment et les conditions auxquels le navire est remis à l'acheteur, notamment si la cargaison se trouvant à son bord n'a pas été déchargée avant que la décision d'adjudication ne devienne effective, et l'inscription du droit de propriété dans le registre maritime ;

11) le cas échéant, les dispositions concernant la vente des parts de copropriétaires du navire.

Article 899

Seules les personnes ayant déposé une caution peuvent participer à une vente publique aux enchères .

À moins que le tribunal n'en décide autrement à la demande des parties, la caution déposée par les soumissionnaires s'élève à un dixième de la valeur déterminée du navire faisant l'objet de la mise à exécution.

Le montant de la caution est déposé en espèces, instruments négociables et autres effets disponibles et librement cessibles.

Le créancier qui a proposé la mise à exécution, de même que les créanciers souscripteurs, si leur créance atteint le montant de la caution, sont dispensés de l'obligation de déposer la caution si, compte tenu de la hiérarchisation et de la valeur établie du navire faisant l'objet de la décision d'exécution, ce montant peut être recouvré sur le prix de la vente du navire.

La République de Croatie, les services de son administration locale et leurs organes sont dispensés de l'obligation de déposer une caution.

Article 900

La caution déposée par le soumissionnaire dont l'offre a été acceptée reste déposée auprès du tribunal jusqu'à ce que le soumissionnaire ait honoré toutes les obligations qui lui sont conférées par les conditions de vente ou jusqu'à ce que la décision pertinente du tribunal refusant l'adjudication du navire faisant l'objet de la demande d'exécution devienne définitive.

La caution déposée auprès du tribunal est remboursée aux autres soumissionnaires après l'audience relative à la vente.

La caution déposée par le soumissionnaire le plus offrant sert à couvrir toutes les obligations contractées par lui du fait de la vente.

Article 901

À moins que, sur proposition des parties et avec le consentement de la personne habilitée, le tribunal n'en décide autrement, l'acheteur prend possession du navire faisant l'objet de la décision d'exécution libéré de toutes charges.

Article 902

En principe, l'offre la plus faible acceptable doit être d'un montant au moins égal à la moitié de la valeur déterminée du navire.

Sur proposition du créancier, dont la créance a été garantie, ou sur proposition du débiteur, approuvée par le créancier, le tribunal peut exiger un montant plus élevé comme offre la plus faible acceptable.

Article 903

À moins que sur proposition des parties en cause, le tribunal n'en décide autrement, dans un délai de 15 jours à compter de la date de l'adjudication, l'acheteur doit donner une preuve suffisante qu'il a déposé le montant de l'achat du navire faisant l'objet de la décision d'exécution.

L'acheteur est dispensé de l'obligation de déposer le montant de l'achat ou une partie de ce montant en espèces si les créanciers dont les créances sont garanties acceptent que l'acheteur assume les dettes correspondantes.

Si l'acheteur a satisfait toutes les exigences découlant des conditions de la vente, le montant déposé en espèces auprès du tribunal comme garantie peut être utilisé comme partie du montant de l'achat.

Article 904

Les risques liés à la vente du navire faisant l'objet de la décision d'exécution sont assumés par l'acheteur à la date à laquelle le navire est adjugé par jugement définitif. À cette même date, l'acheteur assume toutes les charges liées au droit de propriété du navire.

Le navire adjugé est remis à l'acheteur avec tous les biens vendus, et le droit de propriété de l'acheteur est enregistré une fois qu'il a satisfait à toutes les conditions de la vente.

Audience consacrée à la vente

Article 905

La vente du navire s'effectue par enchère publique lors de l'audience consacrée à ladite vente.

Article 906

Lorsque le tribunal a établi la valeur du navire faisant l'objet de la décision d'exécution, et lorsque les conditions de la vente ont été décidées, l'audience relative à la vente est convoquée par avis, étant entendu qu'un délai minimum de 15 jours et maximum de 30 jours doit s'écouler entre la date de publication dudit avis et la date effective de l'audience.

L'audience relative à la vente n'a pas lieu avant que la décision d'exécution par vente et la décision fixant les conditions de la vente deviennent effectives.

Article 907

L'avis de l'audience relative à la vente doit comprendre en particulier :

1) La désignation du navire et de ses biens mis en vente et la valeur du navire faisant l'objet de la décision d'exécution ;

- 2) Le nom, la société, l'adresse professionnelle ou le domicile et la nationalité des parties en cause ;
- 3) La date et le lieu où l'audience doit se tenir ;
- 4) L'indication du montant de l'offre la plus faible acceptable et du montant de la caution ;
- 5) L'indication que les conditions de la vente et les documents relatifs au navire faisant l'objet de la décision d'exécution peuvent être examinés par le tribunal compétent ;
- 6) Une convocation adressée aux créanciers dont les droits ne sont pas inscrits sur un registre maritime pour qu'ils soumettent leurs créances au plus tard à l'audience relative à la vente du navire, avec avertissement que leurs droits ne seront pris en compte lors de la procédure que s'ils émanent des documents d'exécution (titres) ;
- 7) Une convocation adressée à toute personne prétendant à un droit sur le navire faisant l'objet de la décision d'exécution, en raison duquel ladite vente ne peut être autorisée, pour qu'elle soumette sa requête au tribunal au plus tard lors de l'audience pour la vente du navire, mais avant que commence l'enchère publique, accompagnée d'un avertissement qu'au détriment d'un acheteur scrupuleux, il sera impossible d'honorer ce droit vis-à-vis du navire faisant l'objet de la décision d'exécution ;
- 8) Un avis indiquant qu'une personne ayant un droit ou une charge sur le navire faisant l'objet de la décision d'exécution doit recevoir des informations sur le déroulement prévu de la procédure, à condition que cette personne réside en République de Croatie ou qu'elle ait un représentant en République de Croatie ou une personne habilitée à recevoir des avis du tribunal.

Article 908

Le tribunal adresse l'avis de vente aux parties en cause et à toutes les personnes qui, d'après les documents détenus par le tribunal, ont une charge ou un droit sur le navire ou un droit de préemption.

En même temps, le tribunal invite les créanciers ayant des créances couvertes par un droit de gage à décider au moins cinq jours avant l'audience pour la vente si leurs créances doivent être réglées en espèces ou s'ils acceptent que l'acheteur assume la dette et libère ainsi le précédent débiteur de sa dette. Si ces créanciers ne se prononcent pas dans le délai fixé, il est supposé que leurs créances doivent être réglées en espèces.

Si une créance ou hypothèque grève le navire soumis à la procédure de mise à exécution, les créanciers sont invités à soumettre, au plus tard avant le commencement de la vente, les montants de leurs créances découlant des rapports juridiques protégés par ledit droit de gage.

L'avis de vente est communiqué conformément aux dispositions du Code de procédure civile relatives à la communication d'avis aux parties.

Au cas où l'avis de vente ne peut être communiqué à une personne, ou en cas d'échec de la tentative de communication de l'avis, le tribunal nomme un représentant provisoirement habilité, auquel l'avis est communiqué.

Article 909

Le tribunal publie l'avis de vente au Journal officiel de la République de Croatie ("Narodne Novine"), sur le tableau d'affichage du tribunal ainsi que sur le tableau d'affichage de la capitainerie compétente et sur tout autre support adéquat.

Les parties peuvent demander que l'avis de vente soit publié à leurs frais ou de toute autre manière proposée par elles.

Article 910

Si la vente concerne un navire national, le tribunal ordonne que l'audience de vente soit inscrite au registre maritime sur lequel est inscrit le navire.

Article 911

Pendant l'intervalle entre la notification du public et le tenue de la vente, le débiteur permet à toute personne désireuse de participer à la vente d'inspecter le navire soumis à la procédure de mise à exécution et d'examiner les documents dudit navire.

Le tribunal fixe expressément par décret les dates et heures auxquelles le navire peut être inspecté, en tenant compte de la nécessité de ne pas entraver le fonctionnement du navire.

Article 912

L'audience de vente est publique et se tient, en principe, dans les locaux du tribunal.

Le tribunal peut ordonner que la vente se déroule à l'endroit où se trouve effectivement le navire soumis à la procédure de mise à exécution.

Lors de l'audience, le tribunal soumet à l'examen des personnes intéressées les conditions de vente et autres documents concernant la procédure de vente.

Si un seul soumissionnaire assiste à la vente, le tribunal décide par décret de reporter ou de tenir l'audience.

Article 913

Une fois qu'il est établi qu'aucune obstacle ne s'oppose à l'audience de vente, le tribunal présente les conditions de la vente, les données sur les créances des créanciers ayant le droit à rémunération sur les fonds ainsi obtenus, les déclarations faites par les créanciers ayant des créances garanties par le droit de gage sur le navire, en ce qui concerne la méthode de règlement ou d'acceptation de leurs créances, les déclarations de créances garanties par crédit ou hypothèques et les déclarations portant sur d'autres situations pertinentes face à la procédure de vente.

Les représentants des soumissionnaires sont tenus de présenter leurs procurations à l'audience, sous la forme d'un document public ou d'une procuration certifiée.

Article 914

Le tribunal peut ordonner que la vente et le paiement du montant de la vente d'un navire étranger se fassent en devises, conformément à une loi distincte.

Les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent également s'appliquer lorsque la vente s'effectue pour régler les créances sur un navire croate présentées par des créanciers étrangers, et lorsque des personnes physiques ou morales étrangères participent à la vente aux enchères publiques en qualité de soumissionnaires.

À la demande d'un créancier hypothécaire étranger, conformément à une loi distincte, le tribunal autorise que la vente d'un navire se fasse en devises si la créance hypothécaire en question a été inscrite comme créance en devises.

Article 915

L'offre faite par un soumissionnaire est exécutoire jusqu'à ce qu'une offre d'un montant plus élevé soit faite (article 916).

Article 916

Le tribunal invite les parties présentes à l'audience à ne présenter leurs offres qu'après un délai d'une demi-heure à compter du moment fixé pour le commencement de la vente.

La vente aux enchères publiques se poursuit tant que des offres de montants plus élevés sont faites.

Pour permettre que soient présentées des offres de montants plus élevés, le tribunal peut, à la demande d'un soumissionnaire, autoriser un bref délai de délibération.

La vente aux enchères publiques est close si, après un deuxième appel, aucune offre d'un montant plus élevé n'est faite dans un délai de cinq minutes. Le tribunal en avertit les participants à ladite vente.

Avant la clôture de la vente, le tribunal annonce une fois encore la dernière offre et déclare la vente close.

Article 917

Lorsque le tribunal a clos la vente, il invite les personnes présentes à l'audience à exprimer leurs objections à l'égard de l'adjudication.

Les objections à l'adjudication en faveur de l'offre la plus favorable ne peuvent être motivées que par les raisons suivantes :

- 1) Un délai maximum de 15 jours s'est écoulé entre la date de l'avis et la date de la vente (article 906) ;
- 2) L'avis de vente n'a pas été correctement rédigé ou publié ;
- 3) Toutes les personnes que le tribunal devait informer n'ont pas été informées de la vente ;

- 4) La procédure de vente s'est poursuivie malgré la décision de ne pas la poursuivre ;
- 5) Lors de la vente aux enchères publiques, les dispositions de la présente loi relatives aux ventes aux enchères ont été violées ;
- 6) Les conditions dans lesquelles l'offre la plus forte a été faite ne sont pas conformes aux conditions fixées pour la vente ;
- 7) Le soumissionnaire le plus offrant ou son représentant n'était pas qualifié pour participer à la vente du navire soumis à la procédure de mise à exécution ;
- 8) L'offre la plus forte n'était pas suffisante pour régler totalement la créance garantie par le droit de gage et les créances subsidiaires du créancier qui a émis l'objection et dont la créance a un rang plus élevé que celle du créancier qui a proposé la procédure de mise à exécution.

Article 918

Le tribunal statue d'office sur les carences visées à l'article 917, paragraphe 2, alinéas 4), 6) et 7) de la présente loi. Il ne se prononce sur les autres carences que si elles sont invoquées en temps voulu dans les objections soulevées.

Le tribunal enquête et statue d'office sur les faits sur lesquels reposent ces objections.

Article 919

En principe, le tribunal statue sur les objections soulevées lors de la vente.

Si, pour répondre aux objections soulevées, le tribunal refuse l'adjudication, il doit, après avoir entendu les personnes présentes qu'il était tenu d'informer de la vente, décider de poursuivre la vente immédiatement ou fixer une nouvelle date de vente.

Si le tribunal décide de poursuivre la vente immédiatement, les soumissionnaires qui ont participé à la vente sont tenus par leurs offres précédentes si celles-ci n'ont pas perdu leur validité par suite d'offres plus élevée.

Si les objections ne sont pas tranchées lors de la vente elle-même, le tribunal notifie sa décision sur les objections au soumissionnaire le plus offrant, aux parties et à toutes les personnes habilitées à faire appel de sa décision.

Article 920

S'il n'est pas soulevé d'objections et s'il est établi qu'il n'y a pas de carences telles qu'elles sont définies à l'article 917, paragraphe 2, alinéas 4), 6) et 7) de la présente loi, le tribunal, à la vente même, rend sa décision concernant l'adjudication du navire soumis à la procédure de mise à exécution au soumissionnaire le plus offrant, dont il a trouvé l'offre la plus acceptable. La décision précitée est annoncée à la vente et est communiquée aux personnes intéressées, conformément aux dispositions de l'article 927, paragraphe 1 de la présente loi, ainsi qu'à tous les autres participants à la vente.

La décision d'adjudication est annoncée au public dans un délai de huit jours sur le tableau d'affichage du tribunal et est inscrite sous la forme d'un avis dans un registre maritime pertinent. Cet avis a pour effet que tout avis ultérieur sur le registre maritime donne lieu à l'établissement de droits à l'encontre de la personne jusque là propriétaire du navire uniquement si la décision d'adjudication est annulée. La décision notifiée au public précise le montant de l'offre la plus élevée ainsi que le délai de soumission éventuelle d'une offre plus élevée indiquant le montant le moins élevé de cette nouvelle offre.

Toute personne que le tribunal devait informer de l'audience pour la vente du navire peut demander que la décision visée au paragraphe 2 du présent article soit publiée à ses frais au Journal officiel de la République de Croatie ("Narodne Novine") ou fasse l'objet d'une autre publication.

La décision visée au paragraphe 2 du présent article n'est pas sujette à appel.

Article 921

L'adjudication sur la vente du navire soumis à la procédure de mise à exécution ne se fait que si les offres faites à l'audience atteignent le montant minimum acceptable (article 902).

Le tribunal peut décider de refuser l'adjudication s'il conclut que les objections soulevées sont justifiées, si l'existence d'une carence apparaît contre laquelle le tribunal est tenu d'office de se prémunir ou s'il constate que la vente a eu lieu avant que la décision de mise à exécution par vente et la décision sur les conditions de la vente soient devenues effectives.

La décision de refus de l'adjudication est enregistrée sous la forme d'un avis sur le registre maritime pertinent.

Si une juridiction d'appel, examinant les appels contre la décision concernant les paragraphes 1 et 2 du présent article, se prononce sur l'adjudication susmentionnée, l'avis d'adjudication devient légalement effectif à la date à laquelle l'avis de refus de l'adjudication est enregistré (paragraphes 1 et 2).

Article 922

La décision concernant l'adjudication peut être contestée par un appel fondé sur les raisons spécifiées à l'article 917, paragraphe 2 et à l'article 921, paragraphe 1, de la présente loi et sur le fait que la décision n'est pas conforme à la teneur des documents du tribunal sur lesquels elle est fondée.

La personne à laquelle le tribunal a adjugé le navire soumis à la procédure de mise à exécution peut contester cette décision en faisant valoir que le tribunal était tenu de refuser l'adjudication ou de rendre une décision d'adjudication conforme à des conditions et modalités autres que celles indiquées dans la décision d'adjudication.

La décision de refus de l'adjudication peut être contestée si elle n'est pas conforme à la teneur des documents du tribunal sur lesquels elle est fondée, ou faute de raisons légales de refuser l'adjudication.

La personne qui soulève une objection à l'adjudication pendant l'audience pour la vente du navire n'est pas habilitée à faire appel de la décision de refus de l'adjudication.

8. Deuxième audience de vente

Article 923

Si l'adjudication a été effectivement refusée parce que l'offre minimum acceptable n'était pas indiquée, le tribunal convoque une nouvelle audience, à condition qu'une proposition dans ce sens soit faite par le créancier qui a demandé la mise à exécution dans un délai de huit jours à compter de la date de l'audience infructueuse.

Avant de décider d'une nouvelle audience, le tribunal peut ordonner que la valeur du navire soumis à la procédure de mise à exécution soit réexaminée et peut ensuite convoquer une audience où seraient examinées les conditions de la vente.

Un délai minimum de 30 jours doit s'écouler entre la première et la seconde audience de vente.

Si le créancier qui propose la mise à exécution ne présente pas de proposition pour une nouvelle audience de vente dans le délai visé au paragraphe 1 du présent article, le tribunal rend une décision mettant fin à la procédure de mise à exécution.

Si le tribunal refuse de rendre une décision d'adjudication pour des raisons autres que celles données à l'article 923 de la présente loi, et en l'absence de carences rendant la poursuite de la procédure inadmissible, le tribunal décide d'office d'une nouvelle audience pour la vente du navire.

À la nouvelle audience, la vente s'effectue sur la base des conditions fixées préalablement.

9. Validité de la décision d'adjudication

Article 924

Si le tribunal refuse de rendre la décision d'adjudication pour des raisons autres que celles données à l'article 923 de la présente loi, et en l'absence de carences rendant la poursuite de la procédure inadmissible, le tribunal décide d'office d'une nouvelle audience pour la vente du navire.

À la nouvelle audience, la vente s'effectue sur la base des conditions fixées préalablement.

Article 925

Lorsqu'une décision de refus d'adjudication devient effective, le tribunal restitue la caution versée au soumissionnaire le plus offrant.

Article 926

Lorsque la décision d'adjudication du navire devient effective, le tribunal, sur proposition de l'acheteur ou du cessionnaire de la cargaison ou de son représentant provisoire, ordonne que la cargaison soit déchargée du navire. Sur demande de l'acheteur, les personnes se trouvant à bord et leurs effets personnels sont également débarqués.

À moins que les conditions de vente n'en disposent autrement, sur demande du tribunal, les frais du déchargement de la cargaison visé au paragraphe 1 du présent article sont payés d'avance par la personne demandant le déchargement.

Si une personne faisant fonction d'exploitant du navire avant la vente du navire, ou son représentant, s'oppose à la remise de la cargaison à la libre disposition du cessionnaire, le tribunal ordonne que la cargaison soit livrée, aux frais de l'exploitant du navire, dans un entrepôt public ou en tout autre lieu jugé acceptable.

Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article s'entendent sans préjudice des droits et obligations des parties découlant du contrat de transport de marchandises.

La décision de déchargement de la cargaison, de débarquement des personnes et de leurs effets et de livraison de la cargaison dans un entrepôt public ou en tout autre lieu jugé acceptable n'est pas sujette à appel.

Article 927

Les propriétaires des accessoires du navire qui n'étaient pas compris dans la vente du navire ont droit, une fois que l'adjudication devient effective, à retirer lesdits accessoires du navire à leurs frais et risques.

Article 928

Les droits acquis par l'acheteur sur la base de l'adjudication finale du navire soumis à la procédure de mise à exécution ne peuvent être contestés du fait qu'une fois que l'adjudication devient définitive, le document exécutoire sur lequel repose la décision de mise à exécution par la vente du navire a été annulé ou modifié.

10. Nouvelle vente

Article 929

Si l'acheteur ne peut prouver qu'il a payé le montant de l'achat dans le délai spécifié à l'article 903, paragraphe 1, de la présente loi, le tribunal, sur demande d'une personne habilitée, déclare invalide la décision définitive d'adjudication et ordonne l'exécution d'une nouvelle vente aux frais et aux risques de l'acheteur.

La proposition relative à la nouvelle vente peut être faite par les parties, les créanciers dont les créances sont garanties par une hypothèque sur le navire soumis à la procédure de mise à exécution et par les créanciers dont les privilèges maritimes ne font pas l'objet d'un document exécutoire.

La personne demandant qu'il soit procédé à une nouvelle vente présente cette demande dans un délai maximum de 10 jours à compter de l'expiration du délai visé à l'article 903, paragraphe 1 de la présente loi. S'il n'est pas présenté de demande de nouvelle vente dans le délai susmentionné, le tribunal met fin à la procédure de mise à exécution et libère le navire soumis à cette procédure.

La nouvelle vente s'effectue conformément aux dispositions de la première vente et aux conditions de vente fixées préalablement.

Sur demande de toute personne habilitée, le tribunal peut décider que, dans l'éventualité d'une nouvelle vente, même les offres dont les montants sont inférieurs à la moitié de la valeur du navire soumis à la procédure de mise à exécution sont admises à la nouvelle vente.

Il n'est pas procédé à une nouvelle vente si l'acheteur en retard sur le paiement du montant de l'achat prouve, avant l'expiration du délai d'appel de la décision de procéder à une nouvelle vente, qu'il a versé le montant de l'achat ainsi que les intérêts et le montant nécessaire pour couvrir les dommages encourus jusque là.

Article 930

Si le prix obtenu à la nouvelle vente est inférieur au prix obtenu à la vente précédente, l'acheteur qui était en retard sur le paiement du montant de l'achat, est tenu, sur le montant de sa caution, la fraction déposée à titre d'acompte sur l'achat et les autres biens qu'il possède, de couvrir la différence, les frais de la nouvelle vente et tout dommage causé par ce retard.

Le tribunal chargé de la mise à exécution détermine d'office le montant de la différence de prix, ainsi que le montant des frais visés au paragraphe 1 du présent article.

Sur la base de la décision visée au paragraphe 2 du présent article, le tribunal procède à la mise à exécution sur le montant de la caution déposée, de la fraction déposée à titre d'acompte sur l'achat et, le cas échéant, des autres biens de l'acheteur. La procédure de mise à exécution est menée à bien sur demande de toute personne habilitée à recouvrer ses créances sur le montant de l'achat.

La procédure de mise à exécution est menée à bien au profit des fonds à distribuer. La différence entre le prix obtenu à la nouvelle vente et celui de la vente précédente est ajoutée à la masse successorale.

L'acheteur en retard sur le paiement du prix de l'achat n'a pas droit au montant représentant l'excédent du produit de la nouvelle vente par rapport au prix de la vente précédente.

11. Cessation de la procédure

Article 931

Indépendamment des raisons de mettre fin à la mise à exécution découlant des dispositions générales de la procédure de mise à exécution et des autres raisons prévues par la présente loi, il est mis fin à la procédure de vente :

1) Si un tiers, au plus tard huit jours avant la date fixée pour l'audience de vente, en fournissant une sûreté adéquate, déclare qu'il est prêt à prendre livraison du navire soumis à la procédure de mise à exécution à un prix dépassant le prix déterminé du navire d'au moins un quart, et si ledit tiers déclare qu'il prendra à sa charge tous les frais qui seraient autrement à la charge du débiteur ;

2) Si la demande en est faite par le créancier privilégié qui, au plus tard au commencement de la vente aux enchères, rachète les créances au titre desquelles la vente est autorisée, et s'il couvre les frais qui seraient autrement à la charge du débiteur ;

3) Si, avant le commencement de la vente, le créancier renonce à la procédure de vente, auquel cas il n'est pas possible de proposer au titre de la même créance la poursuite de la procédure de vente avant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de cessation de la procédure de vente ;

4) Si, avant le commencement de la vente, le débiteur dépose auprès du tribunal le montant nécessaire au complet règlement des créances exigibles ainsi que des frais de procédure encourus par tous les créanciers ayant demandé la mise à exécution.

5) S'il n'est pas présenté d'offre minimum acceptable à la deuxième audience de vente (voir article 943, paragraphe 1, et article 944 ci-après).

Article 932

Si le tribunal accepte la proposition de cessation de la vente visée à l'article 931, paragraphe 1 de la présente loi, le tribunal rend une décision de suspendre la procédure de vente.

Si la personne qui propose la cessation visée à l'article 931, paragraphe 1 de la présente loi ne dépose pas une caution appropriée dans un délai spécifié, le tribunal reprend d'office la procédure suspendue,

En cas de poursuite de la procédure visée au paragraphe 2 du présent article, la caution déposée par le requérant vient s'ajouter aux fonds à distribuer.

Le mode de recouvrement du prix auquel l'acquéreur a accepté de prendre livraison du navire soumis à la procédure de mise à exécution est régi par les dispositions de l'article 930, paragraphes 2, 3 et 4 de la présente loi.

Le tribunal met fin à la procédure de vente une fois que l'acquéreur a versé les sommes visées à l'article 931, paragraphe 1 de la présente loi.

Article 933

Le tribunal informe les personnes visées à l'article 908, paragraphe 1, de la présente loi de la suspension ou de la cessation de la procédure de vente.

En même temps, le tribunal informe le créancier qui propose la mise à exécution des droits dont il jouit en vertu de l'article 920 de la présente loi.

À l'expiration d'un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle la décision de mettre fin à la procédure devient définitive, le tribunal ordonne que tous les avis publiés sur le registre maritime ou sur l'inventaire en ce qui concerne la procédure de vente soient raturés.

Article 934

Le créancier au profit duquel un avis d'autorisation de vente a été inscrit sur le registre maritime peut, dans un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle la cessation de la procédure de vente devient définitive, proposer au tribunal chargé de la mise à exécution que, conformément au rang de l'avis précité en faveur de ses créances exigibles et subsidiaires, une hypothèque soit inscrite sur le navire soumis à la procédure de mise à exécution.

Le fait qu'entre-temps, le débiteur ait aliéné ou subordonné le navire soumis à la procédure de mise à exécution ne s'oppose pas à l'inscription d'une hypothèque.

La proposition faite conformément au paragraphe 1 du présent article peut ne pas être acceptée s'il a été mis fin à la procédure de vente par suite de l'inadmissibilité de la mise à exécution ou parce que le document exécutoire a été effectivement rejeté par une décision ou déclaré irrecevable du fait que la créance pour laquelle est effectuée la mise à exécution a été réglée ou parce qu'il a été établi par décision finale que la créance ne se rapporte pas au créancier.

12. Distribution du montant de l'achat

Article 935

Une fois que le montant de l'achat est versé et que la décision d'adjudication devient définitive, le tribunal convoque une audience pour la distribution du montant de l'achat.

Le tribunal convoque toutes les personnes visées à l'article 908, paragraphe 1, de la présente loi à cette audience, et en informe l'acheteur qu'il autorise à assister à l'audience.

Dans la convocation à l'audience visée au paragraphe 1 du présent article, le tribunal avertit les créanciers que les créances soumises par les créanciers qui n'assistent pas à l'audience ne seront prises en considération que sous réserve des dispositions du registre maritime et des documents exécutoires, et qu'ils peuvent contester l'existence de créances présentées par d'autres personnes, le montant de ces créances et le rang selon lequel ces créances peuvent être réglées au plus tard à l'audience pour la distribution du montant de l'achat.

La décision de convoquer l'audience est annoncée sur le tableau d'affichage du tribunal.

Article 936

Seules sont examinées à l'audience les créances devant être prises en compte pour la distribution du montant de l'achat et la détermination de leur rang en vue de leur règlement.

Le débiteur doit soumettre au tribunal toutes les explications nécessaires afin de permettre à celui-ci de déterminer l'exactitude du rang des créances à régler sur le montant de l'achat.

Le créancier dont les créances, lors de la distribution du montant de l'achat, obtiendraient un rang si la créance contestée n'avait pas été prise en compte peut, au plus tard à l'audience pour la distribution du montant de l'achat, soulever des objections au sujet des créances indiquées, ou de créances découlant des documents exécutoires. L'objection peut porter sur l'existence des créances, leur montant et leur rang en vue de leur règlement.

Le débiteur est habilité à soulever des objections au sujet des créances pour lesquelles, d'après lui, il n'existe aucune justification quant à leur règlement.

Les créances qui n'auraient pu être réglées sur le montant de l'achat, même si les créances contestées jouissant d'un rang plus favorable n'avaient pas été prises en compte, ne peuvent être soumises à l'examen du tribunal.

Article 937

La distribution des fonds porte sur :

- 1) le montant de l'achat ;
- 2) le montant de la caution déposée par l'acheteur en retard sur le paiement du montant de l'achat, la fraction du montant de l'achat déposée par lui ou tout autre montant versé par l'acheteur ;
- 3) les recettes et revenus procurés par le navire soumis à la procédure de mise à exécution, que l'acheteur est tenu de restituer ;
- 4) les recettes provenant du voyage entrepris par le navire pendant la procédure de vente ;
- 5) les montants visés aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

Le montant de l'achat du navire soumis à la procédure de mise à exécution, les accessoires dudit navire et le montant du fret ou des recettes du voyage constituent un montant distinct à distribuer, selon celui de ces montants auquel se rapportent les privilèges ou hypothèques invoqués par les créanciers demandant la mise à exécution.

Le montant du fret, les recettes du voyage et les sommes relatives aux accessoires du navire qui ont été payés à la clôture de l'audience pour la distribution des fonds de l'achat sont distribués avec le montant obtenu lors de la vente du navire soumis à la procédure de mise à exécution.

Article 938

Les créances des créanciers à régler sur le montant des fonds à distribuer sont réglées dans l'ordre suivant :

- 1) Créanciers dont les créances sont garanties par un privilège maritime ;
- 2) Créanciers dont les créances sont garanties par une hypothèque sur le navire ;
- 3) Autres créanciers.

La classification des créanciers dans l'ordre indiqué au paragraphe 1, alinéas 1) et 2) du présent article est établie, avec des rangs distincts en matière de paiement, conformément aux dispositions de la Loi sur les privilèges maritimes et les hypothèques sur navires.

Les frais découlant de la procédure de vente du navire sont couverts avant la distribution du montant de l'achat et passent même avant le règlement des créances garanties par des privilèges maritimes.

Article 939

Le rang conféré au capital s'applique également aux intérêts qui ne sont pas en retard de paiement de plus de trois ans à la date de l'adjudication et aux frais de contentieux et de mise à exécution encourus aux fins de règlement de l'une quelconque de ces créances.

Les paiements récurrents qui ne sont pas en retard de plus de trois ans à la date de l'adjudication ont le même rang que les droits auxquels répondent ces paiements.

Si le montant à distribuer est insuffisant pour couvrir les créances des créanciers, les frais et les créances subsidiaires sont réglés avant le capital.

Article 940

Si le montant à distribuer est insuffisant pour couvrir les créances des créanciers de même rang (article 938, paragraphes 1 et 2 de la présente loi), ces créances, y compris les frais et les créances subsidiaires, sont réglées au prorata du montant total desdites créances.

Article 941

L'excédent sur le montant à distribuer après règlement de toutes les créances visées à l'article 938 de la présente loi est attribué par le tribunal au débiteur.

Article 942

À moins que le tribunal n'en dispose autrement, sur proposition et avec le consentement des parties à l'audience, les paiements récurrents sont réglés de façon que les arriérés de paiement à la date de l'adjudication soient payés en premier, après quoi le capital est investi moyennant un taux d'intérêt nécessaire pour régler les paiements arrivant à échéance après la date de l'adjudication.

Le capital restant libre par suite de l'extinction des droits à paiement est attribué par le tribunal, à l'avance si possible, aux cessionnaires dont les créances n'ont pas été pleinement réglées sur le montant à distribuer, selon les rangs respectifs de ces créances, ou au débiteur, en l'absence de tels cessionnaires.

Article 943

Les créances découlant d'une situation d'annulation ne sont réglées en espèces que si le créancier donne l'assurance que, au cas où la situation ci-dessus se produirait, il restituerait la somme reçue.

Si le créancier ne dépose pas la caution dans les 15 jours qui précèdent la date de la décision de règlement de la créance, la somme nécessaire pour couvrir sa créance est déposée à la banque à titre d'épargne.

Lorsqu'il devient évident que la situation ci-dessus ne se produira pas, la créance correspondante est réglée au créancier.

Si la situation d'annulation se produit, le montant restitué par le créancier ou déposé par lui auprès d'une banque est versé aux créanciers dont les créances n'ont pas été pleinement réglées sur le montant de la vente et, en l'absence de tels créanciers, il est remis au débiteur.

Article 944

Si le remboursement des créances peut être différé, ces créances sont réglées de telle manière qu'une somme appropriée est réservée et déposée auprès d'une banque, comme dépôt d'épargne payable au créancier lorsque les conditions de paiement sont remplies.

Si ces conditions ne sont pas remplies, les sommes déposées sont versées aux créanciers dont les créances n'ont pas été totalement réglées sur le montant de la vente. En l'absence de tels créanciers, ladite somme est remise au débiteur.

Article 945

Si, eu égard aux charges pesant sur un navire soumis à la procédure de mise à exécution, un avis de différend ou un avis d'instance pour l'obtention de la rature desdites charges a été inscrit sur le registre maritime, les créances ou l'indemnisation desdits droits sont traitées de la même manière que les créances liées à une situation d'annulation.

Si le navire soumis à la procédure de mise à exécution fait l'objet de l'inscription provisoire d'une charge sur le registre maritime, et si le bénéficiaire de cette charge prouve que la procédure est engagée pour justifier ladite inscription provisoire ou que le délai pour l'institution d'une telle procédure n'a pas encore expiré, la créance ou le paiement de ladite charge peut être réglé de la même manière que les créances dont le remboursement peut être différé.

Article 946

Les créances garanties par une hypothèque commune sont réglées en espèces sur le montant à distribuer.

Si, lors de la vente, tous les navires qui sont conjointement responsables d'une créance sont vendus, le montant à distribuer au titre de chaque navire contribue au règlement des créances garanties par une hypothèque commune, au prorata seulement de la somme qui, eu égard auxdites créances et aux frais subsidiaires, demeure dans la même proportion que le reliquat du montant à distribuer sur chaque navire soumis à la procédure de mise à exécution par rapport au solde total des fonds distribués. Ce solde s'obtient en déduisant les montants des créances ayant un rang plus élevé que la créance garantie par une hypothèque commune.

Si un créancier dont la créance est garantie par une hypothèque commune cherche à obtenir le règlement de sa créance dans une autre proportion, les créanciers dont les créances ont un rang inférieur à la sienne et qui, par voie de conséquence, obtiennent un montant inférieur à celui qu'ils auraient obtenu si le créancier en question avait accepté le règlement conformément au paragraphe 2 du présent article, peuvent demander que leur soit versée, sur le montant à distribuer, le solde de la somme à laquelle, si la distribution avait été effectuée conformément au paragraphe 2 du présent article, ils auraient eu droit au titre de la créance garantie par une hypothèque commune, si cela est nécessaire pour couvrir leur déficit.

Si, lors de la vente, tous les navires conjointement responsables ne sont pas vendus, pour déterminer le montant à verser aux créanciers dont les créances sont de rang inférieur à celles garanties par une hypothèque commune, la valeur des navires grevés par l'hypothèque commune, au lieu du montant à distribuer, est prise comme base de calcul. Le droit à remboursement des créanciers est indiqué par une inscription en leur faveur sur les navires qui n'ont pas été vendus, accompagnée du rang conféré à la

créance remboursée en totalité ou en partie du créancier protégé par une hypothèque commune. Le tribunal rature d'office cette hypothèque commune sur les navires qui n'ont pas été vendus.

Article 947

Les bénéficiaires de servitudes que l'acheteur n'assume pas sont réglés par paiement de leur droit sur le produit de la vente.

Si les bénéficiaires de servitudes ne parviennent pas à un accord avec les créanciers de rang inférieur sur le montant du paiement visé au paragraphe 1 du présent article, ce montant est déterminé par le tribunal, qui tient compte en particulier du temps pendant lequel ces servitudes pourraient encore durer, de leur valeur, des avantages qu'attendent les bénéficiaires de ces servitudes et de l'âge des bénéficiaires.

L'acheteur et les bénéficiaires de servitudes et les créanciers de rang inférieur à eux peuvent accepter que l'acheteur assume les servitudes et qu'une somme spécifique soit déduite du montant de l'achat à titre d'indemnité pour la reprise de ces servitudes.

Article 948

La créance d'un créancier ayant un droit de gage qui n'est pas arrivé à échéance avant la décision de règlement est réglé avant l'échéance, y compris du montant des intérêts calculés jusqu'à la date de la décision de distribution du montant de l'achat.

Si les intérêts sur cette créance n'ont pas été spécifiés, une somme est déduite qui correspond aux intérêts légaux perçus de la date de la décision de règlement à la date à laquelle la créance devient exigible.

Article 949

Si l'on ignore qui est le détenteur d'une créance hypothécaire qui, d'après son rang, doit être couverte par la distribution, ou si l'on ignore son adresse, le tribunal dépose la somme relative à cette créance auprès d'une banque, comme dépôt d'épargne, et indique dans sa décision concernant la distribution du montant de l'achat à qui cette somme ira si le créancier ne la recouvre pas.

Si le créancier au bénéfice duquel la somme visée au paragraphe 1 du présent article est déposée ne la recouvre pas dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle elle a été déposée auprès d'une banque, tout créancier qui aurait droit à cette somme ou à une partie de cette somme peut demander que le montant correspondant à sa créance lui soit versé. En l'absence de tels créanciers, le paiement peut être demandé par le débiteur.

Article 950

Si les créanciers privilégiés cherchant à obtenir un règlement sur le montant de l'achat ne peuvent obtenir un règlement complet, le tribunal, sur proposition de l'un quelconque d'entre eux ou du créancier qui a proposé la mise à exécution, ordonne aux personnes aux dettes desquelles s'appliquent les privilèges maritimes ou l'hypothèque sur le navire de déposer les sommes dues auprès du tribunal dans un délai spécifié, si cela est nécessaire pour régler les créances du requérant et de ceux qui jouissent d'un rang plus favorable pour le règlement.

La proposition visée au paragraphe 1 du présent article est soumise dans le cadre de la procédure de mise à exécution, au plus tard à l'audience pour la distribution du montant de l'achat.

Les ordres donnés aux débiteurs des débiteurs sur la base du paragraphe 1 du présent article font que tout paiement que ceux-ci feraient à un débiteur ou à un tiers à l'encontre de la décision du tribunal serait sans effet légal sur les créanciers privilégiés.

Si, dans le délai fixé par le tribunal, ces montants ne sont pas déposés, le tribunal, sur proposition des créanciers auxquels se rapporte le paiement, agit conformément aux dispositions relatives au remboursement des créances monétaires et précise auxquels créanciers privilégiés revient un remboursement, et de quel montant.

13. Vente de parts sur un navire

Article 951

Si la mise à exécution se fait par la vente de parts d'un navire, les dispositions de la présente loi concernant la vente d'un navire s'appliquent, avec les différences suivantes :

1) L'arrestation d'un navire ne peut être autorisée que si la mise à exécution est demandée sur des parts représentant plus de la moitié de la valeur totale du navire faisant l'objet de la mise à exécution ou si le créancier qui a proposé la mise à exécution prouve de façon crédible qu'en l'absence de la mise à exécution, le règlement des créances risque de ne pouvoir se faire ou d'être gravement entravé ;

2) Si la mise à exécution porte sur plus de la moitié des parts du navire qui en fait l'objet, le créancier qui a proposé la mise à exécution peut demander que la totalité du navire soit vendue et que sa créance ne soit réglée que sur la partie du montant de l'achat correspondant à la part du débiteur ;

3) Tout copropriétaire du navire faisant l'objet de la mise à exécution a le droit, avant que commence l'audience de vente, de régler la créance du créancier qui a proposé la mise à exécution ainsi que les créances subsidiaires ;

4) Dans des conditions d'égalité, les copropriétaires ont la priorité dans l'adjudication du navire faisant l'objet de la mise à exécution sur les autres participants à la vente aux enchères ;

5) Si plusieurs copropriétaires offrent les mêmes conditions d'achat, le tribunal adjuge la part faisant l'objet de la mise à exécution aux copropriétaires à parts égales.

14. Décision concernant la distribution du montant de l'achat

Article 952

Le tribunal statue sur le règlement des créanciers et autres personnes revendiquant un droit à règlement après l'audience pour la distribution du montant de l'achat, en tenant compte de la situation découlant du registre maritime, des documents de la procédure de mise à exécution et des résultats de l'audience pour la distribution du montant de l'achat.

Dans sa décision sur la distribution du montant de l'achat, le tribunal se prononce sur toutes objections soulevées pendant la procédure par des créanciers individuels et d'autres participants si les objections portent sur une question de droit.

Si la décision sur une objection dépend de faits sujets à controverse, le tribunal ordonne au participant qui a soulevé l'objection d'intenter une action en justice ou une procédure administrative dans un délai de 15 jours afin de déterminer le bien-fondé de l'objection. Si la personne qui a soulevé l'objection ne se conforme pas à l'ordre du tribunal, il est décidé que l'objection n'a pas été soulevée.

Le tribunal surseoit à la décision concernant le règlement du créancier dont la créance fait l'objet d'une action en justice ou d'une procédure administrative et dépose le montant de la distribution correspondant à la créance contestée auprès d'une banque, comme dépôt d'épargne.

Le tribunal soumet sa décision sur la distribution du montant de l'achat à toutes les personnes qui doivent être convoquées à l'audience pour la distribution de ce montant (voir article 935, paragraphe 2).

Les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'entendent sans préjudice du droit de la personne qui a contesté une créance particulière mais n'a pas intenté d'action en justice dans le délai donné, d'intenter une telle action contre la personne dont il a contesté la créance après achèvement de la procédure de vente.

Article 953

Toute décision rendue dans un différend sur les objections soulevées durant la procédure de distribution du montant de l'achat prend effet contre tous les créanciers et cessionnaires auxquels s'applique la distribution et contre le débiteur.

Article 954

Lorsque la décision concernant la distribution du montant de l'achat devient définitive, le tribunal ordonne la rature, sur le registre maritime, de tous les droits et charges qui pesaient sur le navire vendu, à l'exception de ceux qui persistent après la vente.

Article 955

Lorsque la décision concernant la distribution du montant de l'achat devient définitive, le tribunal remet aux créanciers le montant en espèces qui leur sont dus, en l'absence d'une action en justice ou d'une procédure administrative à leur égard, ou si le délai fixé pour intenter une action en justice ou engager une procédure administrative a expiré sans qu'une telle action ou procédure ait été instituée.

En ce qui concerne les sommes qui, par décision du tribunal, doivent être déposées auprès d'une banque, comme dépôts d'épargne, le tribunal émet les ordres nécessaires à cet effet, à moins qu'il n'en soit décidé autrement par accord mutuel entre les personnes auxquelles ces sommes et intérêts sont destinés.

Si la décision concernant la distribution du montant de l'achat ne peut être prise en raison d'une action en justice ou d'une procédure administrative en cours, la fraction correspondante de la somme sur laquelle porte la décision est déposée auprès d'une banque comme dépôt d'épargne jusqu'à ce que la décision concernant la distribution devienne définitive.

Chapitre III
MISE À EXÉCUTION AUX FINS DE LIVRAISON DU NAVIRE

Article 956

Les dispositions des articles 884, 890 et 891 de la présente loi s'appliquent éventuellement à la procédure de mise à exécution aux fins de livraison d'un navire.

La proposition de décision de mise à exécution par livraison d'un navire doit contenir les données visées à l'article 881 de la présente loi, à l'exception des données visées à l'alinéa 6) dudit article.

À moins que la présente loi n'en dispose autrement, la mise à exécution aux fins de livraison d'un navire est régie de façon appropriée par les dispositions de la procédure générale de mise à exécution aux fins de la remise de biens meubles.

Article 957

La mise à exécution aux fins de livraison d'un navire appartenant au débiteur est menée de telle façon que le fonctionnaire habilité prend possession du navire auprès du débiteur et le remet au créancier, contre remise d'un reçu.

La mise à exécution par livraison se fait conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article même si le navire est détenu par un tiers qui consent à ce qu'il soit remis à un fonctionnaire habilité.

Si le tiers ne consent pas à ce que le navire soit remis au fonctionnaire habilité, le créancier peut proposer que les tribunaux d'exécution lui transfèrent la demande adressée au tiers par le débiteur en vue de la livraison du navire.

Article 958

Le tribunal informe les créanciers dont les créances sont garanties par une hypothèque judiciaire, ainsi que les créanciers à propos desquels des données figurent dans les documents de la procédure de mise à exécution, de la livraison du navire.

Article 959

Si la mise à exécution par livraison du navire porte sur un navire de nationalité étrangère, à moins qu'il n'en soit disposé autrement en vertu d'un accord international, le tribunal, au lieu d'agir conformément aux dispositions de l'article 884 de la présente loi, prend les dispositions nécessaires en vue d'informer l'organisme étranger qui tient le registre maritime sur lequel est inscrit le navire étranger faisant l'objet de la mise à exécution de l'institution de la procédure de livraison du navire.

Chapitre IV SÛRETÉ

1. Établissement d'une hypothèque judiciaire

Article 960

Pour garantir les créances monétaires sur la base d'un document exécutoire, le créancier peut proposer au tribunal que soit établie un hypothèque judiciaire sur le navire du débiteur.

Article 961

L'établissement d'une hypothèque judiciaire, en vertu de l'article 960 de la présente loi, sur un navire inscrit sur un registre maritime se fait par inscription.

L'établissement d'une hypothèque judiciaire, en vertu de l'article 960 de la présente loi, sur un navire non inscrit sur un registre maritime se fait par inventaire dudit navire.

L'établissement d'une hypothèque judiciaire par inventaire, conformément au paragraphe 2 du présent article, est enregistré sur un certificat de navigation provisoire.

Article 962

Sur le registre maritime sur lequel est inscrite une hypothèque judiciaire, mention doit être portée de l'exigibilité de la créance au profit de laquelle est inscrite l'hypothèque judiciaire.

Si une créance a déjà fait l'objet de l'inscription ou de l'inscription provisoire d'une hypothèque judiciaire, le tribunal ordonne qu'un avis d'exigibilité de la créance soit inscrit sur le registre maritime.

Pour les navires qui ne sont pas inscrits sur un registre maritime, l'exigibilité de la créance est inscrite sur l'inventaire du navire.

Les dispositions de l'article 884, paragraphe 3 de la présente loi s'appliquent à l'inscription d'une hypothèque judiciaire ou à l'avis porté sur l'inventaire du navire.

Article 963

Les dispositions de l'article 884 de la présente loi concernant la soumission de propositions d'exécution de la procédure de vente s'appliquent également, suivant le cas, à la procédure d'établissement de l'hypothèque judiciaire.

Article 964

Pour les navires qui ne sont pas inscrits sur un registre maritime, le tribunal peut ordonner que l'exigibilité de la créance soit inscrite non seulement sur l'inventaire du navire, conformément aux dispositions de l'article 962, paragraphe 3 de la présente loi, mais aussi sur le certificat de navigation provisoire.

Article 965

L'inventaire du navire ne peut être dressé que si le débiteur est propriétaire ou copropriétaire du navire.

Si le débiteur n'est pas connu du tribunal d'exécution, et si les documents soumis n'en attestent pas de façon crédible, avant d'ordonner l'inventaire, le tribunal entend la déposition du débiteur.

Article 966

Le tribunal informe le débiteur de l'ordre donné de dresser l'inventaire et précise le lieu et la date dudit inventaire.

L'inventaire du navire est dressé sur place par indication des articles inventoriés, qui sont enregistrés sur un protocole.

Si lors de l'établissement de l'inventaire, il est trouvé un document sur lequel est fondé le droit de propriété du débiteur sur le navire, ou prouvant ce droit de propriété, le tribunal indique sur le document que l'inventaire a été dressé. Lorsque l'hypothèque judiciaire sur le navire faisant l'objet de la mise à exécution arrive à extinction, le tribunal, sur proposition, inscrit une note sur ce document indiquant que l'hypothèque judiciaire est éteinte.

Le tribunal informe les parties de l'exécution de l'inventaire.

Article 967

En attendant qu'il soit établi que l'inventaire est inexact, il n'est pas procédé à un nouvel inventaire pour l'établissement d'une sûreté sur le navire en faveur d'une créance du même créancier ou d'un autre créancier pour lequel une hypothèque judiciaire est ensuite demandée sur le même navire, et cette sûreté n'est établie que par avis sur le protocole rédigé à l'occasion de l'inventaire du navire.

Article 968

Un appel de la décision d'autoriser l'établissement d'une sûreté au moyen d'une hypothèque judiciaire ne peut permettre de surseoir à l'exécution de la décision.

2. Inscription provisoire d'une hypothèque judiciaire

Article 969

Un créancier peut demander que ses créances monétaires soient garanties par inscription provisoire d'une hypothèque judiciaire (ou d'un privilège maritime) sur la base de la décision d'un tribunal national qui n'est pas encore devenue définitive ou exécutoire, ou sur la base d'une transaction judiciaire au titre de laquelle le délai d'exécution volontaire de son obligation n'est pas arrivé à expiration, s'il peut établir de façon crédible qu'en l'absence de cette sûreté, le règlement de sa créance risquerait de ne pouvoir se faire ou d'être gravement entravé.

Article 970

La sûreté visée à l'article 969 de la présente loi s'applique aux navires inscrits sur un registre maritime et se concrétise par une inscription provisoire sur le registre maritime sur lequel le navire est inscrit.

Pour les navires qui ne sont pas inscrits sur un registre maritime, la sûreté visée à l'article 969 de la présente loi se concrétise par un inventaire du navire.

Article 971

La décision ordonnant la mesure préliminaire visée à l'article 969 de la présente loi spécifie, entre autres, le montant de la créance garantie, ainsi que l'intérêt et les frais et la durée de validité de cette sûreté.

Si la durée de validité visée au paragraphe 1 du présent article expire avant que la décision ou la transaction judiciaire sur la base de laquelle a été ordonnée la mesure préliminaire devienne exécutoire, le tribunal, sur proposition du créancier, prolonge la durée de validité de la sûreté, à condition que les circonstances dans lesquelles la mesure préliminaire a été ordonnée n'aient pas changé.

Le tribunal met fin à la procédure et annule les mesures de mise à exécution si, dans un délai de 15 jours à compter de la date d'expiration du délai pour lequel la mesure provisoire a été ordonnée, les conditions n'ont pas été remplies pour la mise à exécution aux fins du règlement de la créance du créancier ou pour l'établissement d'une garantie par inscription d'une hypothèque judiciaire (article 960).

Avant même l'expiration du délai visé au paragraphe 3 du présent article, pour lequel la mesure provisoire a été ordonnée, le tribunal met fin à la procédure et annule les mesures prises :

- 1) Si le débiteur dépose auprès du tribunal le montant de la créance qui fait l'objet de la sûreté, majoré des intérêts et frais ;
- 2) Si le débiteur prouve de façon crédible qu'au moment où a été prise la décision visée au paragraphe 1 du présent article, la créance avait déjà été réglée ou avait déjà donné lieu à l'établissement d'une sûreté suffisante ;
- 3) S'il est établi par décision définitive que la créance n'a jamais existé, ou qu'elle est arrivée à extinction ;
- 4) Si, dans un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle devient exécutoire la décision ou la transaction judiciaire sur la base de laquelle la mesure préliminaire a été ordonnée, la personne qui propose l'établissement de la sûreté omet de proposer l'établissement de la sûreté par l'inscription de l'hypothèque judiciaire (article 960) ou l'exécution de la vente aux fins de règlement de sa créance.

Article 972

Les dispositions de l'article 961, paragraphe 3, de l'article 962, paragraphe 4 et des articles 963 à 968 de la présente loi, concernant la constitution d'une sûreté par l'établissement d'une hypothèque judiciaire, s'appliquent à la procédure de constitution d'une sûreté par l'adoption de la mesure préliminaire d'inscription provisoire d'une hypothèque judiciaire.

2a. Établissement d'une hypothèque judiciaire sur un navire par accord entre les Parties

Article 973

À moins que la présente loi n'en dispose autrement, si les parties en conviennent, les dispositions de la procédure générale de mise à exécution relatives à la constitution d'une sûreté par établissement d'une hypothèque judiciaire sur les biens meubles et immeubles par accord entre les parties en cause s'appliquent de la même manière à la constitution d'un droit de gage sur un navire, un navire en construction, les accessoires du navire et la cargaison se trouvant à son bord.

Les dispositions relatives à la limitation de la mise à exécution ne s'appliquent pas à la procédure visée au paragraphe 1 du présent article si la vente des biens est effectuée aux fins de règlement d'une créance garantie par une hypothèque judiciaire établie dans le cadre de ladite procédure.

3. Mesures provisoires

Article 974

À moins que la présente loi n'en dispose autrement, avant ou pendant l'institution d'une procédure de mise à exécution ou d'une procédure administrative, le tribunal peut, aux fins de garantir la créance monétaire du créancier, ordonner sur proposition du créancier toute mesure provisoire de nature à répondre à l'objet de ladite sûreté, qui est notamment d'interdire l'aliénation ou toute autre forme de disposition du navire ou de surveiller et d'arrêter le navire, conformément aux besoins de la procédure générale de mise à exécution.

À moins que la présente loi n'en dispose autrement, les mesures provisoires destinées à garantir les créances non monétaires du requérant sont également autorisées par le tribunal, conformément aux besoins déterminés par les dispositions de la procédure générale de mise à exécution.

Article 975

La mesure provisoire d'arrestation du navire consiste à interdire au navire de quitter le port.

Article 976

L'arrestation temporaire d'un navire ne peut être ordonnée que pour les créances visées à l'article 878, paragraphes 1 et 2, de la présente loi.

Les dispositions relatives à la limitation de l'arrestation temporaire d'un navire aux seules créances visées au paragraphe 1 du présent article s'appliquent aux navires étrangers s'il y a réciprocité entre l'État du pavillon du navire et la République de Croatie.

Article 977

Tout navire peut être arrêté s'il répond à un droit de propriété, s'il appartient aux mêmes débiteurs personnels ou si, aux fins de la créance pour laquelle l'arrestation est demandée, il est grevé d'un privilège maritime, d'une hypothèque ou d'un autre droit de gage fondé sur une législation étrangère, ou pour d'autres créances visées à l'article 878, paragraphe 2, de la présente loi.

Si le débiteur est un affréteur du navire coque nue ou un affréteur qui, en vertu des lois applicables à la relation contractuelle entre lui et le propriétaire du navire, est seul responsable vis-à-vis de tiers, le navire ou tout autre navire appartenant à l'affréteur coque nue ou à un tel affréteur peut être arrêté.

Les dispositions du paragraphe 2 du présent article s'appliquent également à tous les autres cas où l'exploitant ou l'affréteur du navire est personnellement débiteur et, sans être le propriétaire du navire, est lui-même responsable des créances pour lesquelles l'arrestation du navire est demandée.

Lorsque la demande est liée au droit de propriété, de copropriété ou de gage sur un navire, seul le navire sur lequel se porte la demande peut être arrêté.

Article 978

Si des mesures provisoires sont ordonnées pour garantir des créances monétaires, le tribunal dispense le navire de l'arrestation ou de la surveillance si les sûretés et autres biens sont suffisants pour couvrir le montant total des créances pour lesquelles l'arrestation est demandée, à condition que ces sûretés et autres biens soient disponibles et transférables au créancier.

S'il s'agit de créances pour lesquelles le débiteur peut limiter sa responsabilité, le montant des sûretés et autres biens visés au paragraphe 1 du présent article n'a pas à être supérieur au montant de la responsabilité limitée.

Lorsque l'un des tribunaux du territoire de la République de Croatie dispense un navire de l'arrestation, sur la base des dispositions du paragraphe 1 du présent article, aucun autre tribunal du territoire de la République de Croatie ne peut ordonner l'arrestation dudit navire ou de tout autre navire au titre de la même créance ou pour le même créancier, à condition que les sûretés ou autres biens soient toujours disponibles et transférables au créancier.

Article 979

Le tribunal n'ordonne pas l'arrestation d'un navire, et suspend l'exécution d'une arrestation déjà autorisée, si le débiteur prouve qu'il a déposé dans un autre État une sûreté ou d'autres biens adéquats au profit de la même créance et du même créancier, à condition que :

1) La sûreté ou des autres biens répondent aux conditions visées à l'article 978, paragraphe 1, de la présente loi ;

2) L'État sur le territoire duquel la sûreté ou les autres biens ont été déposés les traitent de la même manière que des sûretés et autres biens déposés en République de Croatie

Article 980

Le fait de déposer une sûreté ou d'autres biens n'implique pas la reconnaissance de la responsabilité vis-à-vis des créances pour lesquelles la sûreté ou les autres biens ont été déposés, ni la renonciation à la possibilité d'une limitation de responsabilité.

Article 981

Lorsqu'il rend une décision ordonnant une mesure provisoire, le tribunal indique la durée d'application de ladite mesure.

Si l'arrestation d'un navire est autorisée avant l'institution d'une procédure de droit civil, d'une procédure de mise à exécution ou d'une procédure administrative, le créancier est tenu de prouver dans un délai de 15 jours qu'il a institué une procédure de droit civil, une procédure de mise à exécution ou une procédure administrative.

Si le créancier, dans le délai visé au paragraphe 2 du présent article, ne prouve pas qu'il a institué une procédure de droit civil, une procédure de mise à exécution ou une procédure administrative, le tribunal, sur proposition du créancier, annule la mesure provisoire autorisée.

Si le délai visé au paragraphe 1 du présent article expire avant que soient remplies les conditions de mise à exécution ou d'établissement d'une sûreté par inscription ou inscription provisoire d'un droit de gage, le tribunal, sur proposition du créancier, prolonge ce délai à condition que les circonstances dans lesquelles cette mesure a été ordonnée n'aient pas changé.

Si le délai visé au paragraphe 1 du présent article expire alors que les conditions de prolongation du délai d'application de la mesure provisoire visées au paragraphe 4 du présent article n'ont pas été remplies, le tribunal, sur proposition du débiteur, met fin à la procédure de dépôt d'une sûreté et annule les décisions prises.

Article 982

La procédure d'établissement d'une sûreté est interrompue et la mesure provisoire ordonnée est annulée si certaines des conditions visées à l'article 971, paragraphe 4, alinéas 1 à 3 de la présente loi ont été remplies.

Article 983

Les coûts d'entretien du navire et maintien de l'équipage pendant la période d'arrestation du navire sont à la charge du propriétaire du navire, ou de l'exploitant du navire.

Si les fonds prévus pour le maintien de l'équipage ne sont pas suffisants, le tribunal ordonne au créancier d'avancer la somme nécessaire à ce maintien.

Les coûts de surveillance du navire sont couverts par une avance du créancier.

Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article s'entendent sans préjudice de la personne qui assumera en dernier ressort la responsabilité de ces coûts.

Article 984

La mesure provisoire d'arrestation du navire s'entend sans préjudice des droits et obligations des parties découlant d'un contrat de transport de marchandises ou d'un contrat de transport de passagers.

Article 985

Lorsque le tribunal ordonne une mesure provisoire à l'encontre du navire, les dispositions de l'article 887 de la présente loi s'appliquent sans délai et comme il convient selon la nature de la mesure qu'il a ordonnée.

Article 986

Lorsque le tribunal autorise la mesure provisoire d'interdiction de l'aliénation du navire, il ordonne en même temps qu'un avis à cet effet soit porté sur le registre maritime sur lequel le navire est inscrit.

Lorsque le tribunal annule par décision finale la mesure provisoire visée au paragraphe 1 du présent article, ou lorsqu'il est mis fin à cette mesure en vertu de la loi, le tribunal ordonne que l'avis mentionné au paragraphe 1 du présent article soit raturé.

Article 987

Lorsque le tribunal a ordonné l'application d'une mesure provisoire à un navire battant pavillon étranger, sur proposition du créancier et à ses frais, il informe l'organe étranger compétent de cette mesure et de l'annulation de ladite mesure.

Article 988

Pour garantir les créances monétaires et non monétaires du créancier à l'encontre de la personne habilitée à disposer de la cargaison se trouvant à bord du navire, le tribunal peut autoriser l'application de la mesure provisoire et ordonner le déchargement de la cargaison du navire et son entreposage dans un entrepôt public ou en un autre lieu approprié si le créancier paie à l'exploitant du navire la totalité du fret qui n'a pas encore été payé et lui rembourse tous les frais encourus qui ne sont pas inclus dans le fret.

Si la livraison de la cargaison sur la base du paragraphe 1 du présent article est demandée dans un port où, aux termes du contrat de transport de marchandises, cette cargaison n'aurait pas dû être livrée, le tribunal autorise l'application de la mesure provisoire visée au paragraphe 1 du présent article à condition seulement que la cargaison puisse être déchargée sans mettre en péril la sécurité du navire et de toute autre cargaison, que ce déchargement ne retarde pas sérieusement l'arrivée du navire ou ne perturbe pas son programme de transport, qu'il ne cause pas de préjudice à d'autres personnes habilitées à disposer de la cargaison et ne soit pas contraire à d'autres raisons importantes.

PARTIE XI
DROIT APPLICABLE ET COMPÉTENCE JURIDICTIONNELLE
DE LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE

Chapitre Premier
DISPOSITION GÉNÉRALE

Article 989

Les dispositions de cette partie de la loi s'appliquent à toutes les relations en matière de navigation maritime.

Chapitre II
DROIT APPLICABLE ET COMPÉTENCE EXCLUSIVE DES TRIBUNAUX
DE LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE EN MATIÈRE DE
RELATIONS INTERNATIONALES

Article 990

Les dispositions du présent chapitre de la loi s'appliquent à tout bâtiment flottant qui est un navire, conformément à la loi croate, ainsi qu'à tout bâtiment flottant qui est un navire, conformément à la loi de l'État de sa nationalité.

Article 991

Aux termes de la loi de la nationalité du navire, les éléments suivants doivent être évalués :

- 1) Les obligations et droits du capitaine concernant la gestion du navire et l'établissement des droits et obligations du propriétaire ou de l'exploitant du navire ;
- 2) Le régime de propriété du navire ;
- 3) Les conséquences juridiques des événements survenus à bord du navire auxquels s'applique la législation de l'endroit où ces événements se sont produits.

Les dispositions du paragraphe 1, alinéa 3 du présent article s'appliquent aux événements qui se produisent à bord de navires étrangers se trouvant sur le territoire de la République de Croatie, à condition que l'État de nationalité du navire traite de la même manière les navires de nationalité croate.

Article 992

Le droit croate s'applique au régime de propriété et aux intérêts d'un navire en construction en République de Croatie.

Article 993

Le droit de l'État de nationalité du navire s'applique aux relations professionnelles des membres de l'équipage du navire.

Article 994

Le droit de l'État de nationalité du navire s'applique à la limitation de responsabilité de l'exploitant du navire ou à celle de toute autre personne physique ou morale considérée comme son égal aux termes de la présente loi.

Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la présente loi s'applique si les dispositions concernant la limitation de responsabilité sont plus strictes que les règles de l'État de nationalité du navire.

Article 995

Le droit choisi par les parties s'applique aux accords régissant les relations en matière de navigation.

Article 996

Nonobstant les dispositions de l'article 995 de la présente loi, celle-ci s'appliquent aux contrats d'emploi de navires :

1) En ce qui concerne la responsabilité de l'exploitant du navire en cas de dommage, insuffisance ou perte de cargaison, conformément aux dispositions de la présente loi, dont l'application ne peut être exclue par consentement des parties si le port de destination est la République de Croatie ;

2) Si les passagers, par application d'une autre législation, risquent de se trouver dans une position plus désavantageuse que celle dans laquelle ils se trouveraient par l'application de la présente loi ;

Tout accord conclu contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article est sans effet légal.

Article 997

Si le droit choisi par les parties pour être appliqué au contrat d'emploi de navires ne peut s'appliquer au contrat dans son ensemble ou à l'une quelconque des relations découlant du contrat, ou si les parties n'ont pas expressément indiqué le droit à appliquer et si leur intention concernant l'application d'un certain droit ne peut être déterminée par les circonstances, c'est le droit qui est le plus étroitement en rapport avec ces circonstances qui est appliqué.

S'il n'est pas possible d'établir quel est le droit qui est le plus étroitement lié aux contrats d'emploi de navires, le droit à appliquer est :

1) Le droit du lieu où le contrat a été conclu - pour l'évaluation des principaux droits et obligations des parties contractantes ;

2) Le droit de l'État de citoyenneté ou de nationalité de l'exploitant du navire, si le contrat de transport de passagers ou de marchandises a été conclu sur la base de conditions générales établies à l'avance par ledit exploitant ;

3) Les dispositions de la présente loi pour un contrat de remorquage..

Dans le cas mentionné au paragraphe 2 du présent article, le droit à appliquer à l'exercice des droits subsidiaires (chargement et livraison de la cargaison, calcul des staries et surestaries, mode de paiement du fret, etc.) est le droit du lieu où les opérations en question ont été effectuées ou devaient être effectuées.

Article 998

Si le droit que les parties à l'accord de sauvetage ont choisi ne peut s'appliquer au contrat dans son ensemble ou à certaines des relations découlant de ce contrat, ou si les parties n'ont pas expressément indiqué le droit à appliquer, et si leur intention ne ressort pas de façon évidente de la situation, le contrat ou la relation contractuelle est soumis à l'application du droit le plus étroitement en rapport avec lui.

S'il n'est pas possible de déterminer quel est le droit le plus étroitement en rapport avec le contrat de sauvetage, on applique le droit de l'État du port où a eu lieu l'opération de sauvetage ou le droit du premier port où le navire ayant fait l'objet du sauvetage arrive après ladite opération.

Dans tous les autres cas, on applique les dispositions de la présente loi.

Article 999

Nonobstant les dispositions de l'article 998 de la présente loi, on applique :

1) Les dispositions de la présente loi si des personnes ont été sauvées sans qu'aient été sauvés simultanément le navire ou les effets qui se trouvaient à son bord, si toutes les personnes ainsi sauvées sont des citoyens de la République de Croatie ou si le sauvetage portait sur plusieurs navires dont l'un était un navire de guerre croate ou un navire de transport de passagers croate ;

2) Les dispositions de l'article 652, paragraphe 1 et 2, les articles 787 à 792 et les articles 796 et 799 de la présente loi ;

3) Les dispositions de la loi régissant le traitement des dettes tombant sous le coup de la prescription et les dispositions de la présente loi concernant la durée de limitation de validité des créances (article 800) ;

4) Le droit de l'État de nationalité du navire de sauvetage, pour le partage de la prime de sauvetage entre le propriétaire et l'exploitant du navire de sauvetage et l'équipage de ce navire.

Tout accord conclu contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article est sans effet légal.

Article 1000

Le droit applicable à l'indemnisation pour dommages causés par l'abordage de navires est :

1) Le droit de l'État dans la mer côtière ou dans les eaux intérieures duquel s'est produit l'abordage ;

2) Les dispositions de la présente loi, si l'abordage s'est produit en haute mer.

Les exceptions aux dispositions mentionnées au paragraphe 1 du présent article applicables aux dommages causés par l'abordage de navires sont :

1) Au cas où les navires en cause dans l'abordage sont de même nationalité, le droit de l'État de leur pavillon ;

2) Au cas où les navires en cause dans l'abordage sont de nationalités différentes et où leurs États partagent le même droit, le droit desdits États.

Article 1001

Sous réserve des dispositions de l'article 1000 de la présente loi invoquant, pour les dommages résultant de l'abordage entre navires, l'application de lois étrangères, les dispositions applicables sont :

1) Les dispositions de la présente loi, si tous les intéressés sont des citoyens de la République de Croatie ou des personnes morales croates, ou si l'un des navires en cause dans l'abordage est un navire de guerre croate ou un navire de transport de passagers croate.

2) Les dispositions de l'article 762, paragraphe 2, de l'article 763, paragraphe 1, et des articles 764 à 769 de la présente loi concernant le délai de recevabilité (article 771) ;

3) Les dispositions de la loi régissant le statut des dettes prescrites et les dispositions de la présente loi concernant le délai de recevabilité (article 771).

Tout accord conclu contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article est sans effet légal.

Article 1002

En cas d'avarie commune, si la législation choisie par les parties ne peut s'appliquer au contrat dans son ensemble ou à certaines des relations couvertes par le contrat, ou si les parties n'ont pas expressément indiqué la législation à appliquer et si leur intention quant à l'application d'une législation particulière ne peut être déterminée sur la base des circonstances, la législation applicable est celle du port où a été déchargée au moins une partie de la cargaison qui se trouvait à bord au moment où s'est produite l'avarie commune.

Si toutes les parties en cas d'avarie commune sont des citoyens de la République de Croatie ou des personnes morales croates, dans les cas mentionnées au paragraphe 1 du présent article, la législation applicable est le droit croate.

Article 1003

La législation applicable aux relations découlant de contrats de construction, conversion ou réparation de navires est celle du lieu où se trouve le chantier naval si les parties contractantes n'ont pas indiqué la législation à appliquer à la totalité ou à une partie de ces contrats, ou si cette législation ne peut s'appliquer dans sa totalité ou partiellement.

Article 1004

La législation indiquée par les parties contractantes s'applique au contrat d'assurance maritime et aux relations qui en découlent. Si les parties n'ont pas indiqué de législation, la législation applicable est celle du domicile de l'assureur.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 du présent article, la législation croate s'applique aux relations découlant des contrats d'assurance maritime si toutes les parties intéressées sont citoyens de la République de Croatie, avec domicile permanent en République de Croatie, et si les objets assurés sont exposés aux risques couverts exclusivement sur le territoire de la République de Croatie.

Article 1005

La forme de l'acte légal régissant les relations en matière de navigation est évaluée selon la législation du lieu où l'acte a été établi ou du lieu où il aurait dû être établi, ou selon la législation applicable à l'acte de navigation dans son ensemble.

Article 1006

Les dispositions de la présente loi concernant la remontée d'objets immergés s'appliquent également au sauvetage d'objets immergés hors de la zone côtière et des eaux intérieures de la République de Croatie si une personne morale croate ou un citoyen de la République de Croatie a un droit sur la propriété des objets en question et si les objets sont récupérés par une société commerciale croate, une autre personne morale croate ou un citoyen de la République de Croatie.

Article 1007

Si la présente loi ne contient pas de dispositions concernant la législation applicable à l'une quelconque des relations régies par cette partie de ladite loi, ces relations sont traitées adéquatement par les dispositions et les principes d'autres lois régissant les relations internationales, les principes de la présente loi, les dispositions et les principes de l'ordre juridique de la République de Croatie et les principes généralement acceptés du droit civil international.

Article 1008

La législation étrangère qui serait applicable conformément aux dispositions de la présente loi ne peut être appliquée si son application ne vise qu'à éviter celle des lois de la République de Croatie.

Article 1009

Le tribunal croate a la juridiction exclusive :

1) Dans la procédure judiciaire concernant le coût du sauvetage de navires de guerre et de navires civils croates, et les dommages découlant de l'abordage de navires dont l'un est un navire de guerre ou un navire civil croate

2) Les procédures judiciaires mentionnées aux articles 430, 431 et 432 de la présente loi engagées dans le cadre ou à propos de l'instance traitant de la responsabilité limitée de l'exploitant du navire introduite auprès d'un tribunal croate (article 434) ;

3) Les instances introduites auprès d'un tribunal croate dans le cadre ou à propos d'une décision de justice concernant des navires croates (articles 870-873).

PARTIE XII DÉLITS MARITIMES

Chapitre Premier DISPOSITIONS COMMUNES

Article 1010

Un délit maritime est la violation des règlements régissant la sécurité de la navigation et la protection de la vie humaine dans les eaux intérieures et la mer territoriale, sur les côtes, dans les ports et à bord des navires, ainsi que dans le cadre du trafic en mer.

Les instances concernant les délits maritimes sont menées conformément aux règlements régissant les délits.

Article 1011

Les instances introduites en cas de délit maritime sont du ressort de la Commission des délits de la Capitainerie du port.

La Commission des délits mentionnée au paragraphe 1 du présent article peut servir deux Capitaineries de port ou plus.

Article 1012

La décision rendue par la Commission des délits de la Capitainerie du port est sujette à appel par dépôt d'une plainte auprès de la Commission des délits du Ministère.

Article 1013

La Commission des délits est composée du Président et de deux membres. Il est nommé des adjoints au Président et aux membres de la Commission.

Le Président de la Commission et son adjoint, ainsi que les membres de la Commission et leurs adjoints, sont choisis parmi les spécialistes de la Capitainerie du port, ou du Ministère, ou d'autres organes ou sociétés de commerce maritime.

Le Président, les membres et leurs adjoints sont nommés pour une durée de deux ans et peuvent être reconduits dans leurs fonctions, mais ils peuvent également être relevés de leurs fonctions avant l'expiration de leur mandat.

La Commission des délits est nommé par le capitaine du port, et la Commission des délits du Ministère est nommée par le Ministre.

La Commission des délits mentionnée à l'article 1011, paragraphe 2, de la présente loi, est nommée avec le consentement des capitaines de port.

Chapitre II DÉLITS

Article 1014

La personne morale étrangère ayant commis un délit maritime est frappée d'une amende allant de la contre-valeur de 800 à 2 000 DEM en monnaie nationale :

1) Si le navire marchand étranger entre dans les eaux intérieures sans avoir l'intention d'entrer dans un port de la République de Croatie ouvert au trafic maritime international, ou dans un port où se trouve le chantier naval où le navire doit être réparé (article 8) ;

2) Si le bateau étranger de plaisance navigue sans autorisation dans les eaux intérieures de la République de Croatie, sans entrer dans un port pour y recevoir l'autorisation de le faire (article 12) ;

3) Si le navire marchand étranger naviguant dans les eaux intérieures pour entrer dans un port de la République de Croatie ouvert au trafic maritime international, pour quitter ce port ou pour naviguer entre des ports de la République de Croatie ouverts au trafic maritime international n'utilise pas à cette fin les voies de circulation prescrites (article 8, paragraphe 2) ;

4) Si le navire étranger transporte des biens ou des personnes dans les eaux intérieures ou la mer territoriale de la République de Croatie sans l'autorisation de l'organe compétent (article 9, paragraphe 3, alinéa 2) ;

5) Si le navire étranger entre dans les eaux intérieures de la République de Croatie sans autorisation ;

6) Si le navire étranger entre dans la zone interdite des eaux intérieures de la République de Croatie sans l'autorisation de l'organe compétent (article 16, paragraphe 3) ;

7) Si, pour des raisons de force majeure ou de détresse en mer, le navire étranger a trouvé refuge dans les eaux intérieures de la République de Croatie sans en informer la capitainerie du port le plus proche (article 17) ;

8) Si le navire étranger navigue dans la zone de sécurité entourant une installation ou un ouvrage destiné à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles et autres de la zone économique ou du plateau continental de la République de Croatie où la navigation est interdite (article 38) ;

9) Si le navire de pêche étranger, en passant dans les eaux intérieures ou la mer territoriale de la République de Croatie, capture du poisson, si la prise, le matériel de pêche et l'équipement servant à la pêche ou à la capture d'autres animaux marins en mer ou sur les fonds marins ne sont pas gardés dans la cale du navire ou sous scellés, si le navire ne suit pas les voies de circulation prescrites, ou se déplace à une vitesse inférieure à six noeuds, ou s'arrête et mouille dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale de la République de Croatie, sans que cette arrêt et ce mouillage soient causés par un cas de

force majeure ou de détresse en mer, ou s'il n'a pas de marque visible de navire de pêche (article 26, paragraphes 2 et 3).

La personne de l'entité juridique étrangère responsable du délit mentionné au paragraphe 1, alinéas 1 à 9, du présent article est frappée d'une amende allant de la contre-valeur de 800 à 2 000 DEM en monnaie nationale.

Le capitaine du navire étranger ou la personne qui le remplace sur le navire est frappé d'une amende allant de la contre-valeur de 800 à 2 000 DEM en monnaie nationale pour le délit mentionné au paragraphe 1, alinéas 1 à 9, du présent article.

Article 1015

La personne morale exploitant le navire qui est entré dans la zone interdite des eaux intérieures ou qui navigue à l'intérieur de cette zone en violation des conditions prescrites (article 16) est frappée d'une amende d'un montant allant de la contre-valeur de 800 à 2 500 DEM en monnaie nationale.

La personne responsable employée par cette personne morale est frappée d'une amende d'un montant allant de la contre-valeur de 800 à 1 200 DEM en monnaie nationale pour les actes mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

Le capitaine ou toute autre personne agissant en son nom sur le navire est frappée d'une amende d'un montant allant de la contre-valeur de 800 à 1 200 DEM en monnaie nationale pour les actes mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

Article 1016

La personne se livrant à des activités à l'aide de moyens en sa possession qui commet le délit mentionné à l'article 1035, paragraphe 1, alinéa 1 de la présente loi est frappée d'une amende d'un montant allant de la contre-valeur de 650 à 2 500 DEM en monnaie nationale.

Le membre de l'équipage d'un navire de guerre étranger qui, au moment où son navire subit des réparations, quitte le port sans l'autorisation de l'organe chargé des affaires intérieures ayant compétence pour le contrôle du franchissement des frontières est frappé d'une amende d'un montant égal à la contre-valeur de 1 200 DEM en monnaie nationale.

Article 1017

La personne morale est frappée d'une amende allant de la contre-valeur de 1 000 à 15 000 DEM pour le délit maritime :

1) Si elle utilise le domaine maritime ou l'exploite commercialement sans autorisation (article 51, paragraphe 3) ;

2) Si elle construit, agrandit ou reconstruit sur le domaine maritime ou étend la terre ferme par remblais sans l'approbation de l'organe compétent (article 73) ;

3) Si elle dépose des matériaux en mer ou sur le rivage sans l'approbation de l'organe compétent (article 14) ;

4) Si, en cas de force majeure ou de détresse en mer, pendant que dure cette situation, elle interdit à d'autres personnes l'accès au domaine maritime (article 54, paragraphe 2) ;

5) Si, malgré l'interdiction, elle ordonne au navire de quitter le port ou l'autorise à le faire sans que la caution constituée pour couvrir le dommage causé par la pollution de la mer ait été déposée.

La personne physique et la personne responsable employée par la personne morale est frappée d'une amende allant de la contre-valeur de 500 à 5 000 DEM en monnaie nationale pour le délit maritime mentionné au paragraphe 1 du présent article.

Article 1018

La personne morale est frappée d'une amende allant de la contre-valeur de 500 à 2 000 DEM pour le délit maritime :

1) Si, durant le déchargement, le transbordement ou le chargement de produits pétroliers, il n'est pas pris de mesures efficaces pour prévenir les fuites ou rejets de ces produits ou pour empêcher la dispersion du pétrole dans le domaine maritime (article 80, paragraphe 1) ;

2) S'il est exécuté dans le domaine maritime des travaux susceptibles de mettre en danger la vie et la santé des populations, d'endommager des navires et autres ouvrages ou de polluer le domaine maritime (article 76) ;

3) S'il est rejeté en mer des matières solides, liquides ou gazeuses susceptibles de polluer le domaine maritime (article 75, paragraphe 1).

La personne responsable employée par la personne morale est également frappée d'une amende allant de la contre-valeur de 250 à 1 200 DEM en monnaie nationale pour le délit maritime mentionné au paragraphe 1 du présent article.

Article 1019

Le capitaine ou la personne agissant en son nom est frappé d'une amende de la contre-valeur de 200 à 950 DEM en monnaie nationale pour le délit maritime :

1) S'il n'obtempère pas à l'ordre donné par la capitainerie du port d'appareiller pour se rendre au secours d'un navire victime d'un incendie ou d'un autre accident (article 97) ;

2) Si, au mépris de l'interdiction lancée par la capitainerie du port, il quitte le port, négligeant le fait que la caution pour la réparation des dommages causés par la pollution n'a pas été déposée (article 78).

Le capitaine ou la personne agissant en son nom est frappé d'une amende s'il commet le délit maritime mentionné à l'article 1017, paragraphe 1, 2, 3 et 4 de la présente loi.

Article 1020

Le propriétaire ou le capitaine du navire est frappé d'une amende allant de la contre-valeur de 120 à 400 DEM en monnaie nationale pour le délit maritime mentionné aux articles 1021 et 1019, point 1, de la présente loi.

Article 1021

Le citoyen qui omet d'informer la capitainerie du port le plus proche ou l'organe compétent du comté dont le domaine maritime a été pollué (article 75, paragraphe 3) est frappé d'une amende allant de la contre-valeur de 400 à 2 000 DEM en monnaie nationale pour le délit maritime.

Le citoyen qui commet le délit mentionné à l'article 1017, points 1, 2 et 3, de la présente loi est également frappé de l'amende mentionné au paragraphe 1 du présent article.

Article 1022

Le capitaine ou la personne agissant en son nom qui, en violation des dispositions de l'article 778 de la présente loi, ne prête pas assistance à un navire victime d'un abordage avec le navire dont il a le commandement est frappé d'une amende allant de la contre-valeur de 300 à 2 500 DEM en monnaie nationale.

Article 1023

La société de commerce ou toute autre personne morale est frappé d'une amende allant de la contre-valeur de 300 à 2 500 DEM en monnaie nationale pour le délit maritime :

1) Si elle omet de soumettre la demande de rejaugage du navire croate avant l'achèvement des travaux de reconstruction modifiant le tonnage brut ou net du navire, ou omet de soumettre cette demande à l'arrivée du navire dans le premier port croate si les travaux de reconstruction du navire ont été effectués dans un pays étranger et le tonnage du navire n'a pas été mesuré à l'étranger, conformément aux dispositions de la présente loi (article 127) ;

2) Si elle établit ou poursuit des relations commerciales avec un navire n'ayant pas à son bord l'un quelconque des documents ou livres prescrits par la présente loi ou par les règlements invoqués en vertu de la présente loi (articles 130-145) ;

3) Si elle engage en qualité de capitaine du navire une personne ne possédant pas livret de service (article 153, paragraphe 1) ;

4) Si le navire n'a pas de nom et ne porte pas le nom de son port d'attache, ou si l'installation technique flottante ou le bâtiment flottant n'a pas de marque et ne porte pas le nom de son port d'attache, ou s'il porte ces marques sans en avoir le droit (articles 197 et 198) ;

5) Si elle remonte des objets engloutis sans en avoir le droit (article 803) ;

6) Si elle ne prend pas ou ne prend pas dans le délai prescrit des mesures adéquates ou n'effectue pas le travail nécessaire ordonné par la décision de l'inspecteur chargé de la sécurité de la navigation (articles 187, 188, 189 et 190).

Pour les délits mentionnés au paragraphe 1, alinéas 1 à 5, du présent article, une amende allant de la contre-valeur de 300 à 1 200 DEM en monnaie nationale est également imposée à la personne responsable de la société de commerce ou autre personne morale.

Article 1024

Le capitaine d'un navire étranger à propulsion nucléaire ou la personne agissant en son nom est frappé d'une amende allant de la contre-valeur de 300 à 2 500 DEM en monnaie nationale et d'une peine de prison pouvant atteindre 60 jours si le navire entre dans un port croate sans autorisation (article 95, paragraphe 2).

Article 1025

Le capitaine d'un navire étranger ou la personne agissant en son nom est frappé d'une amende allant de la contre-valeur de 300 à 2 500 DEM en monnaie nationale pour délit maritime :

1) S'il assure le pilotage dans les eaux intérieures et la mer territoriale de la République de Croatie (article 103) ;

2) Si le navire, sans l'assentiment de l'organe compétent, exécute un remorquage qui débute et se termine dans un port croate sans escale dans des ports étrangers (article 654).

Article 1026

Une amende en monnaie nationale allant de la contre-valeur de 300 à 2 500 DEM est imposée :

1) Au capitaine d'un navire étranger transportant plus de 2 000 tonnes de produits pétroliers ou à la personne agissant en son nom, si le navire 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 lorsqu'il entre dans un port de la République de Croatie ou charge ou décharge dans un tel port (article 96) :

a) S'il ne prend pas ou ne prend pas dans le délai donné les mesures adéquates qu'il lui a été ordonné de prendre par décision de l'inspecteur chargé de la sécurité de la navigation ;

2) Au capitaine du navire croate ou à la personne agissant en son nom :

a) Si le navire équipé d'un émetteur radio n'organise pas une veille permanente conformément à la réglementation relative aux radiocommunications (article 89) ;

b) S'il quitte le port à bord d'un navire disposant d'un nombre suffisant de membres d'équipage qualifiés (article 148) ;

c) S'il ne commande pas lui-même le navire lorsque la sécurité de celui-ci l'exige, en particulier lorsque le navire entre dans le port, un chenal ou un cours d'eau ou le quitte et dans toutes autres circonstances où l'exigent la sécurité du navire et de la navigation (article 165, paragraphe 2) ;

d) Si, en cas de menace imminente de guerre, ou si la guerre est déclarée entre la République de Croatie et un autre État, il ne prend pas toute mesure qui semble s'imposer à l'égard du navire et des personnes et de la cargaison se trouvant à son bord (article 171, paragraphes 1 et 2) ;

e) Si, en cas de guerre entre d'autres États, où la République de Croatie reste neutre, le navire se trouve dans le port de l'un des États belligérants ou fait route vers un tel port, ou doit traverser les eaux intérieures ou la mer territoriale de l'un de ces États, il ne demande pas d'instructions à l'exploitant du navire et, si cela n'est pas possible, aux organes croates compétents (article 171, paragraphe 3) ;

f) Si, pendant le voyage du navire, il ne prend pas les mesures nécessaires contre un membre d'équipage, un passager ou toute autre personne qui a commis un délit pour prévenir ou atténuer les conséquences négatives de cet acte et mettre au pas son auteur (article 177, paragraphes 1, 2 et 4) ;

g) S'il n'informe pas la capitainerie compétente des dysfonctionnements visés à l'article 159, paragraphe 1, point 2 (article 159, paragraphe 2) ;

h) S'il ne prend pas, ou ne prend pas dans le délai donné, les mesures adéquates qu'il lui a été ordonné de prendre par décision de l'inspecteur chargé de la sécurité de la navigation (articles 186, 191 et 192).

Article 1027

Le membre d'équipage du navire ou du bateau qui, contrairement aux obligations que lui impose la présente loi, ne se conforme pas aux règles de navigation et, de ce fait, compromet la sécurité de la navigation ou occasionne des dommages au navire ou à sa cargaison ou met en danger la sécurité des passagers se trouvant à son bord ou celle des autres membres d'équipage est frappé d'une amende allant de la contre-valeur de 300 à 2 500 DEM en monnaie nationale pour ce délit maritime (article 150).

Article 1028

Le capitaine, ou le capitaine du navire étranger ou la personne agissant en son nom, si le navire arrivant de l'étranger communique avec d'autres navires ou avec des personnes physiques ou morales se trouvant à terre avant d'obtenir l'autorisation de libre pratique de la capitainerie compétente, est frappé d'une amende allant de la contre-valeur de 300 à 2 500 DEM en monnaie nationale (article 100).

Article 1029

Le capitaine ou la personne agissant en son nom est frappé d'une amende allant de la contre-valeur de 300 à 2 500 DEM en monnaie nationale :

1) Si le navire ne navigue pas dans les limites de navigation prescrites ou navigue en violation de l'intention prescrite, ou s'il entreprend un voyage pour lequel il n'est pas considéré comme navigable (article 110) ;

2) Si, en violation des dispositions de l'article 122 de la présente loi, il transporte des passagers à bord d'un navire qui n'est pas un navire de transport de passagers ;

3) Si, en violation des dispositions de l'article 110, paragraphe 1, point 3, il prend à bord un nombre de passagers supérieur au nombre autorisé ;

4) S'il charge et arrime la cargaison en violation des dispositions de l'article 110, paragraphe 1, point 4 de la présente loi ;

5) Si le navire n'est pas en possession des documents et livres de bord mentionnés aux articles 128 à 135 inclus de la présente loi ou aux règlements pris conformément à la présente loi et/ou si les renseignements prescrits à l'article 128, paragraphe 2, de la présente loi ne figurent pas sur les livres de bord du navire ;

6) S'il refuse de présenter les documents et livres de bord à la demande des organes compétents (article 130) ;

7) S'il n'exécute pas les manoeuvres et autres exercices à l'aide des moyens et installations de sauvetage destinés à détecter, prévenir et combattre un incendie dans les délais prescrits (article 174, paragraphe 2) ;

8) S'il ne maintient pas en état de marche les machines, installations et équipements de bord ou s'il néglige de prendre soin de la sécurité des installations du navire servant à l'embarquement et au débarquement des passagers, et à la manutention des cargaisons dangereuses et autres, ou de veiller à ce que les passagers soient correctement embarqués, logés et débarqués (article 164, paragraphe 1) ;

9) S'il n'est pas à bord pendant le voyage (article 164, paragraphe 3).

Article 1030

Le capitaine ou la personne agissant en son nom est frappé d'une amende allant de la contre-valeur de 300 à 2 500 DEM en monnaie nationale :

1) S'il engage comme membre d'équipage une personne ne possédant pas de livret de service ou de permis d'engagement (article 153, paragraphe 1) ;

2) Si, lorsque toutes les mesures prises pour sauver le navire d'un danger ont été vaines et la perte du navire est inévitable, il ne prend pas toutes les mesures nécessaires pour sauver le livre de bord et, si la situation le permet, les autres livres, documents, cartes du voyage et l'argent enfermés dans le coffre-fort du navire (article 167) ;

3) Si, en cas d'incident à bord pendant le voyage, mettant en danger la sécurité du navire, du navire remorqué ou poussé ou la sécurité de navigation, ou en cas d'incident exceptionnel se produisant à bord du navire, du navire remorqué ou poussé et ayant un effet négatif sur les passagers, autres personnes ou biens se trouvant à bord du navire ou du navire remorqué ou poussé, il ne présente pas un rapport, accompagné d'un extrait du livre de bord à l'organe compétent dans le pays ou à l'étranger (article 168, paragraphes 1, 2 et 3) ;

4) S'il n'informe pas le Registre croate de la navigation ou les organes compétents de l'administration maritime de l'État du port d'escale des accidents ou défauts mentionnés à l'article 170, paragraphe 1, points 1 et 2 :

5) S'il n'établit pas un rapport écrit dans les formes requises, indiquant la naissance ou le décès et l'enregistrement des dernières volontés, et ne le communique pas à l'organe compétent au premier port d'escale en Croatie ou à la mission diplomatique ou consulaire de la République de Croatie la plus proche s'il se trouve à l'étranger (article 168, paragraphe 5) ;

6) S'il ne signale pas par radiocommunication tout danger immédiat pour la sécurité de la navigation qu'il rencontre (article 169) ;

7) S'il ne communique pas un rapport sur le délit commis à la mission diplomatique ou consulaire de la République de Croatie dans l'État du port où se trouve le navire, ou s'il ne traite pas l'auteur du délit conformément aux instructions de ladite mission diplomatique ou consulaire (article 177, paragraphe 3) ;

8) S'il ne signale pas à l'organe mentionné à l'article 178 de la présente loi l'abandon sans motif du navire dans un pays étranger par un membre de l'équipage citoyen de la République de Croatie ;

9) S'il ne consigne pas dans le livre de bord du navire dans le délai fixé et la forme requise la description des événements, actions et mesures prises qu'il est tenu d'y consigner (article 168, paragraphes 2 et 4, article 169, paragraphe 2, article 174, paragraphe 3, article 176, paragraphe 2, article 177, paragraphe 5 et article 178, paragraphe 3) ;

10) S'il n'explique pas dans le livre de bord du navire les raisons pour lesquelles il a négligé de se rendre au secours de personnes en danger et d'effectuer leur sauvetage, ou les raisons pour lesquelles il qui n'a pas entrepris le sauvetage du navire et des biens qui se trouvaient à son bord (article 779) ;

11) Si, en cas d'abordage, bien qu'il soit en mesure de le faire, il ne communique pas à l'autre navire le nom du dernier port d'où il vient et celui du port vers lequel il fait route (article 770).

Article 1031

Le membre de l'équipage du navire est frappé d'une amende allant de la contre-valeur de 300 à 2 000 DEM en monnaie nationale s'il rejette dans la voie navigable des objets ou matières susceptibles d'entraver ou de mettre en danger la navigation ou de présenter un risque de pollution (article 99, paragraphe 2).

Article 1032

Une personne est frappée d'une amende pour délit maritime :

1) allant de la contre-valeur de 300 à 2 500 DEM en monnaie nationale :

a) si, en qualité d'exploitant du navire, elle commet le délit mentionné à l'article 1037, paragraphe 1, point 3 de la présente loi ;

b) si, en qualité de propriétaire du navire, elle commet le délit mentionné à l'article 1023, paragraphe 1, point 5 de la présente loi ;

c) si elle commet le délit mentionné à l'article 1023, paragraphe 1, point 2 de la présente loi ;

2) allant de la contre-valeur de 300 à 2 500 DEM en monnaie nationale :

a) si, en qualité de propriétaire du navire, elle commet le délit mentionné à l'article 1023, points 1, 3 et 4 de la présente loi ;

b) si elle commet le délit mentionné à l'article 1018 de la présente loi.

Article 1033

Outre l'amende pour délit maritime mentionnée à l'article 1026, point 2 a), à l'article 1027 et à l'article 1022 de la présente loi, le membre de l'équipage du navire ou du bateau peut, par mesure de précaution, être suspendu de l'exécution de la totalité ou de certaines des tâches couvertes par son certificat sur tout navire pour une durée de deux ans.

Article 1034

Outre l'amende mentionnée à l'article 1014, point 9, la personne morale étrangère étrangère ayant commis un délit maritime fait l'objet, par mesure de précaution, de la confiscation du navire, de la prise et du matériel de pêche et de l'équipement servant à la pêche ou à la capture d'autres animaux marins sur les fonds marins :

a) si le même délit a été commis auparavant par le même navire et a été sanctionné par l'organe compétent de la République de Croatie, ou si le capitaine a été sanctionné au cours des cinq années précédentes pour le même délit ;

b) si la pêche ou la capture d'autres animaux en mer ou sur les fonds marins est effectuée à l'aide d'un matériel de pêche et d'un équipement servant à la pêche ou à la capture d'autres animaux en mer ou sur les fonds marins dont l'utilisation est interdite ou limitée par les règlements croates ;

c) si la pêche ou la capture d'autres animaux en mer ou sur les fonds marins est effectuée dans une zone de pêche réservée ou si les types de poissons ou autres animaux de la mer ou des fonds marins sont capturés en période de clôture de leur pêche ou de leur capture ;

d) si le capitaine ou le membre d'équipage du navire refuse d'obtempérer à l'ordre donné par l'organe de la République de Croatie habilité à stopper le navire, oppose une résistance active aux organes chargés d'effectuer l'inspection du navire ou, par une autre forme d'action, met en danger la vie de personnes ou l'intégrité de biens.

Article 1035

La personne morale est frappée d'une amende allant de la contre-valeur de 650 à 19 000 DEM en monnaie nationale :

1) Si elle explore ou exploite les ressources naturelles ou autres de la zone économique ou du plateau continental de la République de Croatie d'une façon qui entrave indûment la navigation, la pêche, la protection des ressources marines ou les travaux de recherche océanographique ou scientifique d'intérêt public (article 45, paragraphe 1) ;

2) Si, contrairement aux conditions envisagées par la présente loi ou par les règlements adoptés en vertu de cette loi, elle explore ou exploite les ressources naturelles et autres ressources de la zone économique ou du plateau continental de la République de Croatie (article 46) ;

3) Si elle omet de marquer à l'aide de moyens permanents de signalisation lumineuse ou autre l'équipement et les ouvrages construits dans la zone économique ou sur le plateau continental de la République de Croatie aux fins d'explorer ou d'exploiter les ressources naturelles et autres, ou si elle omet de démanteler lesdits équipements et ouvrages lorsqu'ils cessent d'être utilisés ou exploités aux fins auxquelles ils ont été construits, ou si elle ne communique pas en temps voulu les renseignements nécessaires concernant lesdits équipements et ouvrages (article 37) ;

4) Si elle ne prend pas de mesures adéquates pour la protection de la mer, des fonds marins et du milieu marin contre les déchets nocifs, lors de l'exploration ou de l'exploitation des ressources naturelles et autres dans la zone économique ou sur le plateau continental de la République de Croatie et dans les zones de sécurité établies autour des équipements et ouvrages destinés à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles et autres dans ces zones (article 42) ;

5) Si elle installe l'équipement ou les ouvrages destinés à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles ou autres dans la zone économique ou sur le plateau continental de la République de Croatie à des endroits où ils risquent de faire obstacle à l'utilisation d'une voie navigable internationale reconnue (article 39).

Pour les délits mentionnés au paragraphe 1 du présent article, une amende allant de la contre-valeur de 650 à 1 200 DEM en monnaie nationale est également imposée à la personne responsable, au sein de l'entité juridique.

Article 1036

La société de commerce ou autre personne morale est frappée d'une amende allant de la contre-valeur de 650 à 19 000 DEM en monnaie nationale :

1) Si elle n'organise pas le contrôle des travaux destinés à assurer la sécurité de la navigation (article 82, point 1) ;

2) Si elle n'assure pas un contrôle permanent de la sécurité de la navigation (article 82, point 2) ;

3) Si elle ne retire pas de la voie navigable, sur ordre de la capitainerie compétente, un bâtiment flottant endommagé, échoué ou coulé qui obstrue ou met en danger la sécurité de la navigation ou présente un risque de pollution (article 99, paragraphe 1).

Pour les délits mentionnés au paragraphe 1 du présent article, une amende allant de la contre-valeur de 300 à 1 200 DEM en monnaie nationale est également imposée à la personne responsable, au sein de la société de commerce ou autre personne morale.

Article 1037

La société de commerce ou autre personne morale est frappée d'une amende allant de la contre-valeur de 500 à 15 000 DEM en monnaie nationale :

1) Si elle n'archive pas les données importantes pour la sécurité de la navigation (article 82, point 3) ;

2) Si elle ne maintient pas le port en état d'assurer la sécurité de la navigation (article 92) ;

3) Si elle ne soumet pas à approbation les documents techniques sur la base desquels le navire est construit ou reconstruit (article 112).

Pour les délits mentionnés au paragraphe 1 du présent article, une amende allant de la contre-valeur de 300 à 1 200 DEM en monnaie nationale est également imposée à la personne responsable, au sein de la société de commerce ou autre personne morale.

PARTIE XIII AUTORISATIONS ; DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 1038

Si, après l'entrée en vigueur de la Loi relative au Domaine public maritime et aux ports (Journal officiel « Sluzbeni list » No. 19/74, 17/77 et 18/81), il existe des droits de propriété et d'autres intérêts concernant le domaine maritime, et la personne quiime, et la personne qui a acquis d'un titre valide et par des moyens légaux les détient encore le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi, le juriste compétent introduit une instance en expropriation de l'installation en question, étant entendu que le propriétaire obtient le droit d'utiliser cette installation en vertu de sa concession sans avoir à payer de droits jusqu'à ce que le montant des droits établis pour l'utilisation du domaine maritime atteigne le montant de l'indemnisation au titre de l'expropriation.

Les dispositions du paragraphe précédent ne s'appliquent pas aux installations qui présentent une importance culturelle, humanitaire ou historique ou une autre forme d'intérêt public. La partie du domaine maritime dans laquelle sont situées ces installations est exclue par décision du Gouvernement de la République de Croatie de l'usage public en tant que domaine maritime dans la mesure qui limite le plus faiblement l'usage public des zones voisines du domaine maritime.

Si le propriétaire d'un certain domaine maritime ou le détenteur d'un droit de propriété sur le domaine maritime n'est pas en mesure de prouver qu'il a acquis ce droit en vertu d'un titre et d'une manière légitime, le juriste compétent exige dans le cadre d'une instance judiciaire que la propriété en question soit déclarée domaine maritime. Cette personne n'a aucun droit à indemnisation et peut retirer les nouvelles installations et ouvrages construits si cela peut se faire sans dommage pour le domaine maritime.

Article 1039

Après l'entrée en vigueur de la présente loi, le Bureau des affaires maritimes du comté sur le territoire duquel est situé le domaine maritime publie à trois reprises au Journal officiel et dans les principaux quotidiens d'information, ainsi que sur les tableaux d'affichage des Communes sur le territoire desquelles est situé le domaine maritime, une invitation adressée à chaque usager du domaine maritime qui a acquis ce droit en vertu de la Loi relative au Domaine public maritime et aux ports (Journal officiel « Sluzbeni list » No. 19/74, 17/77 et 18/81), à notifier dans les six mois à compter de la date de la troisième publication au Journal officiel la décision relative à ce droit d'utilisation du domaine maritime.

La décision relative au droit d'utilisation du domaine maritime qui n'a pas été notifiée dans le délai prévu devient caduque.

Le concessionnaire qui notifie la décision mentionnée au paragraphe 1 du présent article soumet la preuve de l'acquisition de ce droit d'utilisation du domaine maritime, de sa portée et du titre légal d'acquisition. S'il ne présente pas de preuve valable, il est considéré comme n'ayant pas acquis ce droit d'utilisation du domaine maritime.

Le concédant (c'est-à-dire l'autorité) qui accorde la concession pour l'utilisation du domaine maritime échange la décision relative au droit d'utilisation du domaine maritime contre une décision et un accord de concession conformément à la présente loi.

Article 1040

La décision relative au droit d'utilisation du domaine maritime prise avant l'entrée en vigueur de la présente loi qui contrevient aux dispositions des règles spéciales sur la protection de l'environnement cesse d'être valide après un délai de deux ans, selon le programme établi par le Ministère dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi. Les ouvrages érigés sur la base de cette décision sont retirés du domaine maritime, et le coût de ce retrait est prélevé sur le revenu provenant des redevances perçues au titres des concessions.

Article 1041

Le Gouvernement de la République de Croatie, outre l'autorisation d'adopter des règlements conformes aux dispositions de la présente loi, détermine par règlement dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi :

- 1) Les conditions d'arrivée et de séjour de yachts et bateaux étrangers de plaisance et de sports dans les eaux intérieures et la mer territoriale de la République de Croatie ;
- 2) L'accès, le passage et le séjour de navires de guerre et de navires d'exploration étrangers dans les eaux intérieures et la mer territoriale de la République de Croatie ;
- 3) Les conditions à remplir par les ports ;
- 4) Le statut des ports, ou parties de ports, destinés au trafic international ou exclusivement à l'usage militaire et leurs limites.

Article 1042

Le Parlement de la République de Croatie se prononce sur la déclaration relative à la zone économique de la République de Croatie.

Les dispositions des articles 33 à 42 de la présente loi s'appliquent lorsque le Parlement de la République de Croatie a pris la décision mentionnée au paragraphe 1 du présent article.

Article 1043

Le Ministre du Ministère compétent en matière d'affaires maritimes, outre l'autorisation d'établir les règles envisagées par la présente loi, adoptera dans un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur de ladite loi, les règlements concernant :

- 1) Le nombre minimum de membres d'équipage nécessaires à la sécurité de la navigation sur les navires de mer de la marine marchande de la République de Croatie ;
- 2) Le pavillon à arborer par les navires de la marine marchande de la République de Croatie ;
- 3) Les marques devant être apposées sur les voies navigables et dans les eaux intérieures et la mer territoriale de la République de Croatie ;
- 4) Les qualifications, la profession, les conditions et les modes d'obtention de leurs certificats par les membres des équipages de la marine marchande de la République de Croatie ;
- 5) Les certificats spéciaux des membres d'équipage des navires de la marine marchande de la République de Croatie et le programme d'examens pour l'obtention de ces certificats ;
- 6) La prévention des abordages en mer ;
- 7) L'inscription des navires sur les registres appropriés, avec l'indication des données à inscrire sur la feuille A du registre maritime principal, l'ensemble des documents, des livres auxiliaires tenus parallèlement aux registres maritimes et des spécimens de ces documents et livres ;
- 8) Les documents et livres devant être détenus par les navires de la marine marchande de la République de Croatie, leurs conditions et modes d'établissement, leur contenu et la façon d'inscrire les données sur ces documents et leur mode d'archivage ;
- 9) L'attribution de noms et de marques d'identité aux navires et l'enregistrement des noms des navires ;
- 10) Les livres de congédiement et les approbations d'engagement des marins ;
- 11) L'exécution du voyage d'essai ;
- 12) Les enquêtes sur les accidents de navires ;
- 13) La catégorie de commerce à laquelle servent les navires de mer ;
- 14) Le pilotage obligatoire dans des zones désignées des eaux intérieures et de la mer territoriale de la République de Croatie ;
- 15) L'interdiction de la navigation dans les chenaux de Pelješac et Koločep et certaines parties du « kanal » de Srednji, de la mer de Murter et du « kanal » de Žirjanski ;
- 16) Les conditions à remplir par la société de commerce qui assure le pilotage ;

- 17) Les qualifications, certificats et autres conditions et obligations à remplir par le pilote ;
- 18) L'insigne d'identification du pilote ;
- 19) Le mode de marquage des navires et bateaux pilotes et les lettres d'indication du pilotage ;
- 20) Le montant des honoraires de pilotage ;
- 21) Les qualifications, l'examen et les autres conditions à remplir par l'inspecteur chargé de veiller à la sécurité de la navigation ;
- 22) Le mode d'inscription des bateaux sur le registre des bateaux, ou sur le formulaire d'inscription des bateaux, les conditions et le mode de détermination de la navigabilité des bateaux et le mode d'inscription du nom et de marquage des bateaux ;
- 23) La vérification de l'aptitude professionnelle des membres d'équipage des navires de la marine marchande et la délivrance de certificats à ces membres ;
- 24) L'installation et le marquage des ponts flottants et les conditions de navigation à travers les ouvertures de ces ponts ;
- 25) La procédure à suivre en cas de naissance ou de décès, de découverte d'un nouveau-né abandonné et pour l'enregistrement des dernières volontés et du testament d'un défunt et vis-à-vis de ses biens se trouvant à bord ;
- 26) La navigation à l'entrée du port de Šibenik, au passage dans le détroit de Pašman, à Mali Ždrelac et Vela Vrata, et dans la région du Cap de Marlera ;
- 27) La navigation sur les fleuves Neretva et Zrmanja ;
- 28) La compétence des capitaineries en matière de délivrance de livres de marins ;
- 29) La compétence des capitaineries en matière d'immatriculation de navires ;
- 30) Le nombre minimum de travailleurs qualifiés à affecter aux installations flottantes en mer ;
- 31) Les conditions à respecter et les moyens employés pour maintenir l'ordre dans les ports et dans d'autres parties des eaux intérieures et de la mer territoriale de la République de Croatie, et les limites de navigation imposées aux navires et bateaux en dehors des ports ;
- 32) Les types de plages fréquentées par les baigneurs et les conditions auxquelles elles doivent se conformer ;
- 33) Les critères appliqués pour déterminer le montant des redevances portuaires ;
- 34) Le fonctionnement du service météorologique sur les navires de haute mer ;
- 35) La navigation dans la mer territoriale et les eaux intérieures de la République de Croatie ;

36) L'exercice de leurs fonctions et des activités de veille par les membres d'équipage des navires de haute mer de la marine marchande de la République de Croatie ;

37) La sécurité de la navigation et la protection de la vie humaine en mer ;

38) L'exécution d'activités sous-marines dans les eaux intérieures et la mer territoriale de la République de Croatie ;

39) Le montant des droits perçus pour l'autorisation donnée à des bâtiments flottants étrangers de se livrer à des activités de cabotage dans les eaux intérieures et la mer territoriale de la République de Croatie ;

40) Les conditions et la manière à respecter pour le chargement et le déchargement de matières dangereuses, de vrac et autres cargaisons dans les ports, et la façon de procéder pour prévenir la dispersion des hydrocarbures ;

41) Les conditions à remplir pour l'exercice d'activités d'agence maritime ;

42) Les conditions dans lesquelles des personnes physiques ou morales étrangères peuvent se livrer à des activités d'exploration, d'examen, de photographie et de topographie de la mer, des fonds marins ou du sous-sol marin dans les eaux intérieures et la mer territoriale de la République de Croatie ;

43) Les conditions dans lesquelles des personnes physiques ou morales étrangères peuvent se livrer à des travaux de recherche scientifique dans la zone économique de la République de Croatie ;

44) Le montant des droits à payer par les yachts et bateaux étrangers de plaisance et de sport au titre de la sécurité de la navigation.

Article 1044

Dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, le Ministre du Ministère compétent en matière d'affaires maritimes, de concert avec le Ministre de la défense, adopte :

1) Des règlements concernant l'utilisation des voies navigables par des navires de guerre étrangers, des pétroliers étrangers, des navires étrangers à propulsion nucléaire et d'autres navires étrangers transportant des matières nucléaires ou d'autres matières dangereuses ou nocives pendant le passage inoffensif dans la mer territoriale de la République de Croatie.

Le Ministre du Ministère compétent en matière d'affaires maritimes, de concert avec le Ministre de la défense, le Ministre de l'intérieur, le Ministre de l'agriculture et des forêts et le Ministre de la santé, adopte :

1) Des règlements concernant la manutention de matières dangereuses dans les ports.

Le Ministre de l'agriculture et de la protection de l'environnement, de concert avec le Ministre, adopte :

1) Des règlements concernant l'immersion de déchets en mer.

Article 1045

Dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, de concert avec le Ministre du Ministère compétent en matière d'affaires maritimes,

1) Le Ministre de la santé adopte :

a) des règlements concernant l'établissement de conditions d'aptitude physique pour les membres d'équipage des navires de haute mer ;

b) des règlements concernant le minimum d'équipement et de fournitures du dispensaire de navire.

2) Le Ministre de l'intérieur publie :

a) le décret relatif à l'établissement de zones interdites dans les eaux intérieures croates.

Le Gouvernement de la République de Croatie élabore un plan d'intervention en cas de soudaine pollution de la mer en République de Croatie.

Article 1046

Dans les règlements mentionnés aux articles 1043, 1044 et 1045, le Ministre du Ministère compétent en matière d'affaires maritimes définit les délits maritimes et prescrit les amendes à appliquer à ces délits.

Article 1047

Les bateaux autorisés à transporter plus de 12 passagers inscrits sur le registre des bateaux avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont inscrits sur le registre maritime dans un délai de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Article 1048

Avant l'adoption des règlements mentionnés aux articles 1043, 1044 et 1045 de la présente loi, s'ils ne contredisent pas les dispositions de la présente loi, les textes suivants restent en vigueur pour la navigation maritime :

1) Règlements relatifs aux conditions à satisfaire par les ports ouverts au trafic international et les voies navigables assujetties au régime international ou au régime bilatéral de navigation (Journal officiel No. 53/91) ;

2) Règlement relatif à l'arrivée et au séjour de yachts et bateaux étrangers de plaisance et de sport dans la mer côtière, les fleuves et les lacs de la République de Croatie (Journal officiel No. 31/92) ;

3) Règlements relatifs à l'accès, au passage et au séjour de navires de guerre et de navire de recherche étrangers dans la mer côtière (Journal officiel No. 52/91) ;

- 4) Décision relative à la désignation des ports ouverts au trafic international (Journal officiel No. 53/91) ;
- 5) Règlements relatifs au nombre minimum de membres d'équipage nécessaires à la sécurité de la navigation déclaré obligatoire pour les navire de haute mer de la marine marchande de la République de Croatie (Journal officiel No. 34/92) ;
- 6) Règlements relatif à l'obligation d'arborer les couleurs nationales de la marine marchande de la République de Croatie et d'arborer des marques d'identification pour les navires de haute mer de la marine marchande de la République de Croatie (Journal officiel No.16/92) ;
- 7) Règlements relatifs aux marques devant être apposées sur les voies navigables dans la mer côtière (Journal officiel No. 53/91) ;
- 8) Règlements relatifs aux professions, aux conditions d'obtention des qualifications professionnelles et des certificats des membres d'équipage de la marine marchande (Journal officiel No. 53/91) ;
- 9) Règlements relatifs aux certificats spéciaux des membres d'équipage des navires de haute mer et au programme d'examens pour l'acquisition de ces certificats spéciaux (Journal officiel No. 53/91) ;
- 10) Règlements relatifs à la prévention des abordages en mer (Journal officiel No. 53/91) ;
- 11) Règlements relatifs à l'inscription des navires sur les registres spécifiés, aux renseignements à inscrire sur le feuillet A du registre principal, à l'ensemble des documents et livres auxiliaires tenus parallèlement aux registres maritimes et aux formulaires vierges des ces documents et livres (Journal officiel No. 53/91) ;
- 12) Règlements relatifs à la teneur, aux formulaires vierges et à la façon de tenir les livres et documents des navires de la marine marchande (Journal officiel No. 53/91) ;
- 13) Règlements relatifs au nom, aux marques et aux signes d'identification des navires et à l'enregistrement des noms des navires (Journal officiel No. 53/91) ;
- 14) Règlements relatifs aux livres des marins, aux livres sur lesquels sont inscrits les congédiements et les recrutements (Journal officiel No. 53/91) ;
- 15) Règlements relatifs aux voyages d'essai de navires (Journal officiel No. 53/91) ;
- 16) Règlements relatifs aux enquêtes sur les accidents de navires (Journal officiel No. 53/91) ;
- 17) Règlements relatifs aux qualifications et autres conditions à remplir par le pilote assurant le pilotage en mer (Journal officiel No. 31/74) ;
- 18) Règlements relatifs à la marque et au signe d'identification du pilote assurant le pilotage en mer (Journal officiel No. 31/74) ;
- 19) Règlements relatifs à l'examen professionnel de qualification au poste d'inspecteur chargé de la sécurité de la navigation (Journal officiel No. 2/81) ;

- 20) Règlements relatifs aux bateaux (Journal officiel No. 39/91 et 76/92) ;
- 21) Règlements relatifs aux examens d'aptitude professionnelle et à la délivrance de certificats aux membre d'équipage des navires de la marine marchande (Journal officiel No. 11/84) ;
- 22) Règlements relatifs à l'installation et le marquage des ponts flottants et aux conditions de navigation à travers les ouvertures de ces ponts (Journal officiel No. 41/80, 10/89, 18/90) ;
- 23) Règlements relatifs à la procédure en cas de naissance ou de décès, de découverte d'un nouveau-né abandonné et pour l'enregistrement des dernières volontés et du testament d'un défunt et vis-à-vis de ses biens se trouvant à bord (Journal officiel No. 41/80) ;
- 24) Règlements relatifs au nombre minimum et au type d'installations et d'équipements obligatoires pour les installations flottantes en mer et dans les eaux intérieures (Journal officiel No.11/70) ;
- 25) Règlements relatifs au nombre minimum de travailleurs qualifiés à affecter aux installations flottantes en mer et dans les eaux intérieures (Journal officiel No.11/70, 15/70) ;
- 26) Règlements relatifs au maintien de l'ordre public dans les ports et dans d'autres secteurs de la mer côtière et des voies navigables intérieures (Journal officiel No. 23/75, 31/84, 10/89, 18/90) ;
- 27) Règlements relatifs à la manutention de matières dangereuses dans les ports (Journal officiel No. 2/82, 55/85) ;
- 28) Règlements relatifs à l'établissement et à la tenu du cadastre du domaine maritime (Journal officiel No. 1/76) ;
- 29) Décret relatif aux catégories d'activité des navires de haute mer (Journal officiel No. 53/91) ;
- 30) Décret relatif au pilotage obligatoire dans certaines zones de la mer côtière (Journal officiel No.53/91) ;
- 31) Décret relatif à l'interdiction de la navigation dans les chenaux de Pelješac et Koločep et dans certains secteurs du « kanal » de Srednji, de la mer de Murter et du « kanal » de Žirjanski (Journal officiel No. 53/91) ;
- 32) Décret relatif au marquage des navires et bateaux pilotes et à l'indicatif d'appel de pilotage (Journal officiel No. 31/74, 18/90) ;
- 33) Décret relatif à la navigation à l'entrée du port de Šibenik, dans le détroit de Pašman, dans les passages de Mali Ždrelac et Vela Vrata, et dans la région du Cap de Marlera (Journal officiel No. 47/79, 10/89, 18/90) ;
- 34) Décret relatif à la navigation sur les fleuves Neretva, Zrmanja et Sava (Journal officiel No. 25/80, 21/85, 10/89, 18/90) ;

35) Décret relatif à la compétence de la capitainerie du port le plus proche en ce qui concerne la délivrance de livres des marins ou de livres sur lesquels sont inscrits les congédiements de marins (Journal officiel No. 43/81) ;

36) Décret relatif à la compétence de la capitainerie du port le plus proche en ce qui concerne la l'immatriculation des navires (Journal officiel No. 43/81) ;

37) Décret relatif à l'utilisation des voies navigables par des navires de guerre étrangers, des pétroliers étrangers, des navires étrangers à propulsion nucléaire et d'autres navires étrangers transportant des matières nucléaires ou d'autres matières dangereuses ou nocives pendant le passage inoffensif dans la mer territoriale de la République de Croatie (Journal officiel No.53/91) ;

38) Décret relatif à l'établissement de zones interdites dans les eaux intérieures croates (Journal officiel No.53/91) ;

39) Instruction relative à la tenue de registres des installations flottantes et de formulaire vierge de certificat de sécurité des installations flottantes (Journal officiel No.12/70) ;

Article 1049

Les documents et livres délivrés sur la base de l'étude technique effectuée avant l'entrée en vigueur de la présente loi aux navires au nom de la République de Croatie par le Registre maritime croate restent en vigueur au plus tard jusqu'à leur date d'expiration.

Article 1050

Jusqu'à l'entrée en application de la Loi relative aux sociétés de commerce (Journal officiel No. 111/93), les dispositions de la présente loi relatives aux sociétés de commerce se réfèrent aux sociétés établies conformément aux dispositions de la Loi sur les entreprises (Journal officiel No. 53/91, 58/93).

Article 1051

Les dispositions des articles 267 à 404 de la présente loi sont applicables un an après la date d'entrée en vigueur de ladite loi.

Avant l'entrée en application des dispositions visées au paragraphe 1 du présent article, les dispositions applicables sont celles des articles 239 à 377 de la Loi relative à la navigation en haute mer et à la navigation intérieure.

Article 1052

Les dispositions des articles 1018 à 1022 de la Loi relative à la navigation en haute mer et à la navigation intérieure sont applicables jusqu'à l'entrée en vigueur du Code pénal de la République de Croatie.

Article 1053

Le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi marque la fin de la durée de validité des textes suivants :

- 1) Loi relative à la mer côtière et au plateau continental (Journal officiel No. 53/91) ;
- 2) Loi relative au domaine maritime et aux ressources en eau et aux ports (Journal officiel No. 9/74, 39/75, 17/77, 18/81) pour la partie relative au domaine maritime et à l'exclusion des articles 67, 68, 69, 71, 73, 76, 77 et 79, dont la validité prend fin avec la promulgation des lois pertinentes mentionnées à l'article 1043 de la présente loi ;
- 3) Loi relative à la navigation en haute mer et à la navigation intérieure (Journal officiel No. 53/91) pour la partie relative à la navigation en haute mer ;
- 4) Loi relative au pilotage (Journal officiel No. 15/74) à l'exception de l'article 4, paragraphe 2 et 3, de l'article 6, de l'article 7, de l'article 8, de l'article 9, de l'article 10, de l'article 11, de l'article 12, de l'article 13, de l'article 14, de l'article 15, de l'article 16, de l'article 17 et de l'article 18, dont la validité prend fin avec la promulgation des lois pertinentes mentionnées à l'article 1043 de la présente loi. Les personnes physiques et morales qui se livrent à des activités de pilotage en haute mer jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi peuvent poursuivre ces activités jusqu'à l'adoption des règlements pertinents mentionnés à l'article 1043 de la présente loi ;
- 5) Loi relative à la sécurité de la navigation en mer et dans les eaux intérieures (Journal officiel No. 55/90 - texte révisé) à l'exception de l'article 13, de l'article 17, de l'article 18, de l'article 19, de l'article 20, de l'article 21, de l'article 22, de l'article 23, de l'article 24, de l'article 40, paragraphes 2, 3, 4 et 5, de l'article 42, de l'article 43, de l'article 44, de l'article 45, de l'article 46, de l'article 51, paragraphes 3 et 4, de l'article 53, de l'article 54, de l'article 55, de l'article 56, de l'article 57, de l'article 58 et de l'article 59, dont la validité prend fin avec la promulgation des lois pertinentes mentionnées à l'article 1043 de la présente loi ;
- 6) Loi relative à l'établissement de la navigabilité des installations flottantes en mer et dans les eaux intérieures (Journal officiel No. 18/69), à l'exception de l'article 15, de l'article 16, de l'article 17 et de l'article 18, dont la validité prend fin avec la promulgation des lois pertinentes mentionnées à l'article 1043 de la présente loi ;
- 7) Article 12 de la loi relative à la désignation des activités incluses dans le domaine d'action autonome des pouvoirs locaux autonomes et des organes de l'administration locale (Journal officiel No. 75/93).

La validité des autres dispositions mentionnées au paragraphe 1, points 2 à 7, du présent article prend fin avec l'adoption des règlements pertinents, conformément à l'article 1043 de la présente loi.

Article 1054

Cet article est raturé (voir Narodne Novine, c'est-à-dire le Journal officiel de la République de Croatie No. 74/94).

Article 1055

En ce qui concerne les relations établies avant l'entrée en vigueur de la présente loi, à moins que celle-ci n'en dispose autrement, les règlements en vigueur lors de l'établissement de ces relations leur restent applicables.

Article 1056

La présente loi entre en vigueur dans un délai de 15 jours à compter de sa publication au Journal officiel.

Classe : 342-01/93-01/04

Zagreb, le 27 janvier 1994

Chambre des députés du Parlement
de la République de Croatie

Président de la Chambre des députés
du Parlement

2. Honduras

Décret exécutif No. PCM 007-2000 du 21 mars 2000²

Le Président de la République, en conseil des ministres :

Considérant que le Congrès national souverain a promulgué, par la voie du décret législatif 177-99 en date du 30 octobre 1999, publié dans le numéro 29 054 du Journal officiel « *La Gaceta* » en date du 23 décembre 1999, une loi sur les espaces maritimes du Honduras qui autorise le pouvoir exécutif à établir des lignes de base droites appropriées ;

Considérant qu'il est nécessaire d'établir ces lignes de base pour déterminer les espaces maritimes du Honduras conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 et à la loi susmentionnée en vue de permettre à la République de délimiter ses espaces maritimes par rapport à ceux des États voisins, tant dans la mer des Caraïbes que dans l'océan Pacifique ;

Décrète,

En vertu des pouvoirs que lui confèrent les articles 245 (al. 1, 2 et 11) et 252 de la Constitution, les articles 11 et 17 et l'article 22 (al. 9, 10, 116 et 117) de la loi générale sur l'administration publique et l'article 16 (al. 1) de la loi sur les espaces maritimes du Honduras :

Article premier

Que les lignes de base droites qui serviront à délimiter la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive et la plate-forme continentale honduriennes dans la mer des Caraïbes et dans l'océan Pacifique et auxquelles se réfère l'article 3 de la loi sur les espaces maritimes du Honduras, iront :

- A. Sur la côte Atlantique (mer des Caraïbes) : du dernier point de la ligne terrestre de démarcation entre le Honduras et le Guatemala, dénommé station 233, situé sur la rive droite de l'embouchure du fleuve Motagua, ou point 1 - qui, d'après le système géodésique d'Ocotepeque, est à 15° 43' 28".80 de latitude Nord et 88° 13' 24".59 de longitude Ouest - au point 2, situé sur la partie septentrionale de Punta Caballos, à 15° 51' 50" de latitude Nord et 87° 57' 00" de longitude Ouest.

Du point 3, situé à 15° 55' 25" de latitude Nord et 87° 43' 25" de longitude Ouest, à l'ouest de l'embouchure du fleuve Ulúa, au point 4, qui correspond à la partie septentrionale de la Punta Sal, et se trouve à 15° 55' 50" de latitude Nord et 87° 35' 55" de longitude Ouest.

Du point antérieur jusqu'à un phare en ruines situé à l'extrémité occidentale de l'île d'Utila, au point 5, situé à 16° 05' 23" de latitude Nord et 86° 59' 22" de longitude Ouest.

² Source : *La Gaceta* - Journal officiel de la République du Honduras, 124e année, Tegucigalpa, Honduras, Mercredi 29 mars 2000, No. 29 135.

Du point 6, situé à Blackish Point, sur l'île d'Utila susmentionnée, à 16° 07' 18" de latitude Nord et 86° 56' 05" de longitude Ouest, au point 7, situé sur la partie occidentale de l'île de Roatán, connue sous le nom de Half Moon, à 16° 18' 19" de latitude Nord et 86° 35' 45" de longitude Ouest.

Du point 8, situé sur la partie orientale de l'île de Roatán, dénommée Red Cliff, à 16° 25' 48" de latitude Nord et 86° 11' 52" de longitude Ouest, au point 9, situé sur l'île de Morat, à 16° 26' 07" de latitude Nord et 86° 11' 14" de longitude Ouest.

Du point 9 au point 10, dénommé Trunk Turtle Beach, situé sur l'île de Barbareta à 16° 26' 48" de latitude Nord et 86° 08' 40" de longitude Ouest.

Du point 10 au point 11, connu sous le nom de Black Point, situé sur l'île de Guanaja à 16° 30' 51" de latitude Nord et 85° 51' 48" de longitude Ouest.

Du point 12, Black Rock Point, situé également sur l'île de Guanaja à 16° 29' 53" de latitude Nord et 85° 48' 55" de longitude Ouest, au point 13, qui coïncide avec la station de triangulation Camarón, située sur le cap Camarón, et se trouve à 15° 59' 09" de latitude Nord et 85° 01' 32" de longitude Ouest.

Du point antérieur au point 14, situé sur la Punta Patuca, à l'ouest de l'embouchure du fleuve du même nom, à 15° 48' 58" de latitude Nord et 84° 18' 20" de longitude Ouest.

Du point antérieur au point 15, situé sur la rive gauche de l'embouchure du fleuve Cruta, à 15° 15' 15" de latitude Nord et 83° 23' 28" de longitude Ouest.

Du point 15 susmentionné au point 16, situé sur la rive droite de l'embouchure du fleuve Cruta, à 15° 14' 59" de latitude Nord et 83° 23' 07" de longitude Ouest.

Du point 16 au point 17, dernier point de la ligne de démarcation terrestre entre le Honduras et le Nicaragua, situé à l'embouchure du fleuve Coco Wanks ou Segovia sur le cap Gracias a Dios, à 14° 59' .8 de latitude Nord et 83° 08' .9 de longitude Ouest.

- B. Sur l'océan Pacifique, la ligne de base droite est le segment hondurien de la ligne de base commune aux trois États riverains du Golfe de Fonseca, qui fait partie de la ligne de fermeture dudit golfe comprise entre la Punta Amapala en El Salvador et la Punta Cosiguina au Nicaragua, conformément à la sentence rendue par la Cour internationale de Justice le 11 septembre 1992, qui a réglé le différend terrestre, insulaire et maritime entre la République du Honduras et la République d'El Salvador.

La mer territoriale et les autres espaces maritimes honduriens seront mesurés à partir du segment de ligne hondurien de la ligne de base commune susmentionnée.

Article 2

Les lignes susmentionnées sont tracées sur la carte générale du Honduras au 1/1 000 000, qui recevra la publicité requise, conformément aux normes du droit international en vigueur.

Article 3

Sur les segments de ligne côtière continentale où n'apparaît aucun tracé de ligne de base droite, la ligne de base coïncidera avec la laisse de basse mer.

Article 4

Sur les îles de la mer des Caraïbes placées sous souveraineté hondurienne, telles que les îles du Cisne et les îles Caya Gorda et Cayo Sur, les espaces maritimes nationaux correspondants auront comme ligne de base la laisse de basse mer située au large de la côte, à partir de laquelle seront mesurés lesdits espaces.

Article 5

À l'exception de celles de la station 233, les coordonnées des points extrêmes des lignes de base droites sont indiquées dans le système géodésique nord-américain de 1927.

Article 6

Il est donné pour instructions au Secrétaire d'État aux relations extérieures, conformément à l'alinéa 1 de l'article 16 de la loi sur les espaces maritimes du Honduras, d'informer le Congrès national souverain de la teneur du présent décret.

Article 7

Conformément à l'alinéa 2 de l'article 16 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, un exemplaire de la carte et de la liste des coordonnées géographiques des lignes de base établies dans le présent décret sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 8

Le présent décret entrera en vigueur à compter de la date de sa publication dans le journal officiel « *La Gaceta* ».

FAIT à la Maison présidentielle, à Tegucigalpa, commune du District central, le vingt et un mars deux mille.

À communiquer et à publier.

Lignes de base droites du Honduras

<i>Point No.</i>	<i>Système géodésique</i>	<i>Nom</i>	<i>Latitude</i>	<i>Longitude</i>	<i>Observation</i>
1	*	Barra río Matagua	15° 43' 28" .80 N	88° 13' 24" .59 O	
2	**	Punta Caballos	15° 51' 50" N	87° 57' 00" O	
3	**	Barra del río Ulúa	15° 55' 25" N	87° 43' 25" O	
4	**	Punta Sal	15° 55' 50" N	87° 35' 55" O	
5	**	Faro Isla de Utila	16° 05' 23" N	86° 59' 22" O	
6	**	Blackish Point	16° 07' 18" N	86° 56' 05" O	Île d'Utila
7	**	Half Moon	16° 18' 19" N	86° 35' 45" O	Île de Roatán
8	**	Red Cliff	16° 25' 48" N	86° 11' 52" O	Île de Roatán
9	**	Morat	16° 26' 07" N	86° 11' 14" O	Île de Morat
10	**	Trunk Turtle Beach	16° 26' 48" N	86° 08' 40" O	Île de Barbareta
11	**	Black Point	16° 30' 51" N	85° 51' 48" O	Île de Guanaja
12	**	Black Rock Point	16° 29' 53" N	85° 48' 55" O	Île de Guanaja
13	**	Cabo Camarón	15° 59' 09" N	85° 01' 32" O	
14	**	Punta Patuca	15° 48' 58" N	84° 18' 20" O	
15	**	Barra Río Cruta	15° 15' 15" N	83° 23' 28" O	
16	**	Barra Río Cruta	15° 14' 59" N	83° 23' 07" O	
17	**	Boca Río Coco	14° 59' .8 N	83° 08' .9 O	Thalweg of river Coco

* Système géodésique d'Ocotepeque.

** Système géodésique nord-américain de 1927.

CARTE
HONDURAS

Les frontières, limites maritimes, noms et appellations figurant sur cette carte n'impliquent aucune approbation ou acceptation officielle de la part de l'Organisation des Nations Unies.

Les limites maritimes représentées sur cette carte sont fondées sur la liste de coordonnées géographiques présentée par le Honduras.

MER DES CARAÏBES

BELIZE

GUATEMALA

HONDURAS

NICARAGUA

HONDURAS

Légende

— Lignes de base droites

Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Organisation de Nations Unies, 2000

3. Espagne

Liste des coordonnées géographiques définissant les limites établies par l'Espagne pour la Zone de protection de la pêche par Décret 1313/1997 du 1er août 1997³

[Original : espagnol]

La Mission permanente de l'Espagne présente ses compliments au Secrétariat des Nations Unies et a l'honneur de se référer à sa Note précédente No. 448 du 9 juin 1998, par laquelle elle avait déposé la liste des coordonnées géographiques définissant les limites établies par l'Espagne pour la Zone de protection de la pêche par Décret 1313/1997 du 1er août 1997.

Un certain nombre d'erreurs techniques ayant été découvertes dans cette liste, les autorités espagnoles ont corrigé ces erreurs en se fondant sur le principe de l'équidistance, et ont donc jugé nécessaire de déposer la liste ainsi corrigée, qui figure en annexe à la présente note.

Les modifications apportées concernent 12 coordonnées géographiques. Deux nouveaux points ont été ajoutés, à savoir les points 1 et 62. Les anciens points 11 à 20 ont été refondus en six points. De ce fait, les anciennes coordonnées 17, 18, 19 et 20 ont été éliminées et la numérotation des coordonnées a été modifiée.

La présente liste est déposée conformément aux dispositions de l'article 75, paragraphe 2, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Tous les points définis sur cette liste se réfèrent au Datum Postdam.

Liste des points

- Point No. 1 : latitude 42° 32' 42" Nord - longitude 003° 24' 42" Est
- Point No. 2 : latitude 42° 44' 95" Nord - longitude 003° 51' 65" Est
- Point No. 3 : latitude 42° 43' 25" Nord - longitude 004° 08' 45" Est
- Point No. 4 : latitude 42° 40' 95" Nord - longitude 004° 11' 90" Est
- Point No. 5 : latitude 42° 27' 00" Nord - longitude 004° 32' 90" Est
- Point No. 6 : latitude 41° 56' 50" Nord - longitude 004° 58' 75" Est
- Point No. 7 : latitude 41° 53' 00" Nord - longitude 005° 00' 60" Est
- Point No. 8 : latitude 41° 34' 75" Nord - longitude 005° 14' 65" Est
- Point No. 9 : latitude 41° 29' 50" Nord - longitude 005° 19' 75" Est

³ Communiquée par note verbale No. 256 en date du 13 avril 2000 de la Mission permanente de l'Espagne auprès des Nations Unies.

Point No. 10 : latitude $41^{\circ} 15' 50''$ Nord - longitude $005^{\circ} 56' 00''$ Est
Point No. 11 : latitude $41^{\circ} 05' 25''$ Nord - longitude $005^{\circ} 56' 00''$ Est
Point No. 12 : latitude $40^{\circ} 48' 25''$ Nord - longitude $006^{\circ} 02' 50''$ Est
Point No. 13 : latitude $40^{\circ} 28' 25''$ Nord - longitude $006^{\circ} 13' 00''$ Est
Point No. 14 : latitude $40^{\circ} 00' 00''$ Nord - longitude $006^{\circ} 17' 00''$ Est
Point No. 15 : latitude $39^{\circ} 28' 00''$ Nord - longitude $006^{\circ} 15' 00''$ Est
Point No. 16 : latitude $39^{\circ} 00' 25''$ Nord - longitude $006^{\circ} 08' 00''$ Est
Point No. 17 : latitude $38^{\circ} 47' 50''$ Nord - longitude $006^{\circ} 03' 20''$ Est
Point No. 18 : latitude $38^{\circ} 41' 15''$ Nord - longitude $005^{\circ} 49' 70''$ Est
Point No. 19 : latitude $38^{\circ} 26' 70''$ Nord - longitude $005^{\circ} 18' 00''$ Est
Point No. 20 : latitude $38^{\circ} 23' 05''$ Nord - longitude $004^{\circ} 43' 80''$ Est
Point No. 21 : latitude $38^{\circ} 22' 75''$ Nord - longitude $004^{\circ} 34' 15''$ Est
Point No. 22 : latitude $38^{\circ} 19' 80''$ Nord - longitude $004^{\circ} 24' 65''$ Est
Point No. 23 : latitude $38^{\circ} 17' 75''$ Nord - longitude $004^{\circ} 20' 25''$ Est
Point No. 24 : latitude $38^{\circ} 15' 15''$ Nord - longitude $004^{\circ} 13' 90''$ Est
Point No. 25 : latitude $38^{\circ} 13' 15''$ Nord - longitude $004^{\circ} 08' 05''$ Est
Point No. 26 : latitude $38^{\circ} 01' 35''$ Nord - longitude $003^{\circ} 21' 95''$ Est
Point No. 27 : latitude $37^{\circ} 59' 50''$ Nord - longitude $003^{\circ} 14' 40''$ Est
Point No. 28 : latitude $37^{\circ} 58' 90''$ Nord - longitude $003^{\circ} 08' 50''$ Est
Point No. 29 : latitude $37^{\circ} 58' 65''$ Nord - longitude $002^{\circ} 54' 70''$ Est
Point No. 30 : latitude $37^{\circ} 58' 65''$ Nord - longitude $002^{\circ} 46' 05''$ Est
Point No. 31 : latitude $37^{\circ} 55' 00''$ Nord - longitude $002^{\circ} 37' 95''$ Est
Point No. 32 : latitude $37^{\circ} 42' 95''$ Nord - longitude $002^{\circ} 10' 70''$ Est
Point No. 33 : latitude $37^{\circ} 38' 25''$ Nord - longitude $001^{\circ} 52' 15''$ Est
Point No. 34 : latitude $37^{\circ} 36' 50''$ Nord - longitude $001^{\circ} 37' 80''$ Est

Point No. 35 : latitude 37° 36' 25" Nord - longitude 001° 32' 00" Est
Point No. 36 : latitude 37° 36' 05" Nord - longitude 001° 29' 40" Est
Point No. 37 : latitude 37° 36' 20" Nord - longitude 000° 47' 10" Est
Point No. 38 : latitude 37° 25' 80" Nord - longitude 000° 36' 00" Est
Point No. 39 : latitude 37° 10' 40" Nord - longitude 000° 17' 55" Est
Point No. 40 : latitude 36° 59' 90" Nord - longitude 000° 00' 25" Est
Point No. 41 : latitude 36° 50' 05" Nord - longitude 000° 19' 60" Ouest
Point No. 42 : latitude 36° 48' 85" Nord - longitude 000° 22' 50" Ouest
Point No. 43 : latitude 36° 46' 10" Nord - longitude 000° 28' 45" Ouest
Point No. 44 : latitude 36° 44' 50" Nord - longitude 000° 37' 40" Ouest
Point No. 45 : latitude 36° 43' 25" Nord - longitude 000° 43' 15" Ouest
Point No. 46 : latitude 36° 41' 75" Nord - longitude 000° 52' 00" Ouest
Point No. 47 : latitude 36° 34' 95" Nord - longitude 000° 59' 70" Ouest
Point No. 48 : latitude 36° 33' 65" Nord - longitude 001° 02' 25" Ouest
Point No. 49 : latitude 36° 28' 20" Nord - longitude 001° 11' 90" Ouest
Point No. 50 : latitude 36° 26' 55" Nord - longitude 001° 15' 65" Ouest
Point No. 51 : latitude 36° 23' 25" Nord - longitude 001° 22' 00" Ouest
Point No. 52 : latitude 36° 17' 15" Nord - longitude 001° 32' 50" Ouest
Point No. 53 : latitude 36° 05' 30" Nord - longitude 001° 50' 90" Ouest
Point No. 54 : latitude 35° 57' 40" Nord - longitude 002° 02' 80" Ouest
Point No. 55 : latitude 35° 56' 40" Nord - longitude 002° 04' 10" Ouest
Point No. 56 : latitude 35° 53' 80" Nord - longitude 002° 05' 65" Ouest
Point No. 57 : latitude 35° 54' 50" Nord - longitude 002° 12' 00" Ouest
Point No. 58 : latitude 36° 31' 42" Nord - longitude 002° 10' 20" Ouest

CARTE
ESPAGNE

Les frontières, limites maritimes, noms et appellations figurant sur cette carte n'impliquent aucune approbation ou acceptation officielle de la part de l'Organisation des Nations Unies.

Cette carte est fondée sur la liste de coordonnées géographiques présentée par l'Espagne.

OCÉAN ATLANTIQUE NORD

MER MÉDITERRANÉE

ESPAGNE	Madrid	Détroit de Gibraltar
PORTUGAL	Lisbonne	
FRANCE		Golfe de Gascogne
ANDORE		
MAROC	Rabat	
ALGÉRIE	Alger	

ESPAGNE

Légende

- - - Limites extérieures de la Zone de protection de la pêche

Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Organisation de Nations Unies,
2000

B. Communications des États

1. États-Unis d'Amérique

Note verbale en date du 6 avril 2000 de la Mission des États-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies adressée au Secrétariat des Nations Unies

La Mission permanente des États-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies présente ses compliments au Secrétariat des Nations Unies et a l'honneur de l'informer que le Gouvernement des États-Unis d'Amérique a étudié avec soin la note verbale en date du 30 novembre 1999 de la Section des intérêts de la République islamique d'Iran qui, à la demande du Représentant permanent du Gouvernement du Pakistan, a été distribuée comme document du Conseil de sécurité des Nations Unies le 22 décembre 1999.⁴

Dans sa note verbale, la République islamique d'Iran élevait une vive protestation au sujet de « l'entrée d'un bâtiment de guerre des États-Unis dans les eaux territoriales de la République islamique d'Iran, en violation flagrante des principes du droit international. » La note verbale allègue que le 19 septembre 1999, à 12 h 25, un bâtiment de guerre des États-Unis est entré dans les eaux territoriales de la République islamique d'Iran au point N29-47 et E049-47, et, sans se soucier des avertissements et des communications radio de forces iraniennes stationnées dans la région, « a donné la chasse à un navire commercial iranien. »

Après avoir soigneusement examiné les faits et circonstances entourant cet incident présumé, les États-Unis ont conclu que ledit bâtiment de guerre des États-Unis effectuait légalement des opérations pour la Force multinationale d'interception à l'appui de résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies, qu'il opérait dans les eaux internationales au moment de l'incident et qu'il n'est pas entré dans les eaux territoriales ou intérieures de la République islamique d'Iran.

Le 19 septembre 1999 à 11 heures, au point N29-49.8/E049-50.0, un bâtiment de guerre des États-Unis effectuant des opérations pour la Force multinationale d'interception a intercepté et arraisonné un navire marchand battant pavillon bélizien qui était soupçonné de se livrer à une activité commerciale interdite avec l'Iraq, en violation des sanctions imposées par le Conseil de sécurité. Le navire marchand a été trouvé porteur d'une cargaison interdite d'environ 1 130 tonnes de gazole soupçonné d'être d'origine iraquienne, et a été dérouté conformément aux procédures habituelles de la Force multinationale d'interception. Le bâtiment de guerre des États-Unis n'a pas reçu d'avertissements ni de communications radio des forces iraniennes stationnées dans la région, et n'a donné la chasse à aucun navire iranien.

Les États-Unis tiennent à rappeler que des bâtiments de guerre des États-Unis sont déployés dans le golfe Persique et le golfe d'Oman dans le cadre des opérations de la Force multinationale d'interception autorisée aux termes de la résolution 665 (1990) du Conseil de sécurité des Nations Unies concernant l'Iraq.

La résolution 665 (1990) demande aux États membres qui déploient des forces navales dans la région de prendre les mesures nécessaires, sous l'autorité du Conseil de sécurité, pour arrêter tous les navires marchands qui arrivent ou qui partent afin d'inspecter leur cargaison et de s'assurer de leur

4 Document S/1999/1274 ; reproduit p. 128 ci-dessous.

destination et de faire appliquer strictement les dispositions de la résolution 661 (1990) relatives aux transports maritimes.

Les États-Unis appuient fermement ces opérations de la Force multinationale d'interception et continueront de les mener en application du régime de sanctions économiques autorisé par les résolutions 661 (1990), 665 (1990), 687 (1991), 896 (1995) et autres résolutions connexes. Les bâtiments de guerre des États-Unis déployés dans le golfe Persique et le golfe d'Oman opèrent dans le strict respect du droit international.

En ce qui concerne la position du bâtiment de guerre des États-Unis au moment où le navire marchand battant pavillon bélizien a été intercepté, les États-Unis tiennent à rappeler que le droit international coutumier et conventionnel, sur lequel repose la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, permet à un État côtier de revendiquer une mer territoriale d'une largeur pouvant aller jusqu'à 12 milles marins à partir d'une ligne de base tracée conformément au droit international. Au delà de cette limite, tous les navires, y compris les bâtiments de guerre, opèrent dans les eaux internationales dans l'exercice de la liberté de navigation en haute mer internationalement reconnue.

Les États-Unis tiennent également à rappeler qu'en vertu du droit international coutumier et conventionnel dont s'inspire l'article 7(1) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'État côtier ne peut choisir d'utiliser la méthode des lignes de base droites reliant des points appropriés pour tracer la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale que dans deux cas précis : là où la côte est profondément échancrée et découpée, ou s'il existe un chapelet d'îles le long de la côte. Le littoral iranien ne répond à aucune de ces deux conditions. L'immense majorité du littoral iranien est tout à fait régulier et n'est que rarement échancré ou bordé d'îles.

Par conséquent, en vertu du droit international coutumier et conventionnel sur lequel se fonde l'article 5 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la ligne de base normale utilisable pour la quasi totalité de la côte iranienne dans le golfe Persique et le golfe d'Oman, y compris la partie la plus proche de l'endroit où le bâtiment de guerre des États-Unis a intercepté le navire marchand battant pavillon bélizien le 19 septembre 1999, est la ligne de base normale, à savoir la laisse de basse mer le long de la côte.

Les États-Unis tiennent également à rappeler que le Gouvernement de la République islamique d'Iran, dans une note verbale en date du 22 mai 1994 aux Nations Unies (publiée dans le Bulletin du droit de la mer No. 26, pages 35 à 38, d'octobre 1994), justifiait son utilisation de lignes de base droites en précisant que ces lignes avaient été tracées « de façon à suivre la direction générale de la côte sans s'en écarter sensiblement ».

Le Gouvernement de la République islamique d'Iran faisait également valoir que lorsqu'ils tracent leurs lignes de base droites, les États côtiers peuvent « prendre en considération les intérêts économiques propres à la région concernée ». Toutefois, les États-Unis tiennent à souligner que si les conditions géographiques spécifiques énoncées à l'article 7(1) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne sont pas d'abord remplies, ces critères ne peuvent être appliqués pour tracer des lignes de base droites. Par conséquent, les États-Unis considèrent que la justification invoquée par l'Iran pour son utilisation de lignes de base droites n'est pas fondée en droit international, et que la ligne de base appropriée pour la quasi-totalité de la côte iranienne dans le golfe Persique et le golfe d'Oman (y compris la partie la plus proche du lieu effectif d'interception dans le cas présent) est la ligne de base normale, la laisse de basse mer le long de la côte.

La position du bâtiment de guerre des États-Unis le 19 septembre 1999, telle qu'elle est indiquée par le Gouvernement de la République islamique d'Iran (N29-47/E049-47), est située à quelque 5,6 milles en dehors de la mer territoriale de 12 milles marins de l'Iran, mesurée à partir de la ligne de base normale (la laisse de basse mer). La position où se trouvait le bâtiment de guerre des États-Unis lorsqu'il a effectivement intercepté le navire marchand battant pavillon bélizien (N29-49.8/E049-50.0) est située dans les eaux internationales, à quelque 3,5 milles en dehors de la mer territoriale de 12 milles marins de l'Iran, mesurée à partir de la ligne de base normale (la laisse de basse mer). Par conséquent, les États-Unis estiment que le 19 septembre 1999, leur bâtiment de guerre était légalement engagé dans des opérations pour la Force multinationale d'interception, dans l'exercice de la liberté de navigation internationalement reconnue dans les eaux internationales et qu'il n'a pas pénétré dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures iraniennes.

Les États-Unis réaffirment le droit et la responsabilité de toutes les nations de déployer des forces navales dans la région pour y mener des opérations pour la Force multinationale d'interception à l'appui des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies. Les États-Unis réaffirment également leur droit à l'exercice de la liberté de navigation internationalement reconnue. Les États-Unis réitèrent la protestation qu'ils avaient élevée en 1994 (publiée dans le Bulletin du droit de la mer No. 25, pages 113-116, juin 1994) à l'égard des prétentions maritimes excessives du Gouvernement de la République islamique d'Iran, et continueront d'exercer leurs libertés de navigation conformément au droit international.

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique demande que sa note soit diffusée par les Nations Unies dans le prochain Bulletin du droit de la mer.

2. République islamique d'Iran

Lettre datée du 21 décembre 1999, adressée au Secrétaire général par le Représentant permanent de la République islamique d'Iran auprès de l'Organisation des Nations Unies⁵

D'ordre de mon gouvernement, j'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint le texte d'une note verbale accompagnée d'une pièce, en date du 30 novembre 1999, que la Section des intérêts de République islamique d'Iran à Washington a adressée à l'ambassade du Pakistan pour transmission au Département d'État des États-Unis, au sujet de la violation du territoire de la République islamique d'Iran par les forces armées des États-Unis d'Amérique dans la région du golfe Persique.

Je vous serais obligé de bien vouloir faire distribuer le texte de la présente lettre et de son annexe comme document du Conseil de sécurité.

L'Ambassadeur,

Représentant permanent

(Signé) Hadi NEJAD HOSSEINIAN

Annexe

Note verbale datée du 30 novembre 1999, adressée à l'ambassade du Pakistan à Washington par la Section des intérêts de la République islamique d'Iran à Washington

La Section des intérêts de la République islamique d'Iran à Washington présente ses compliments à l'ambassade du Pakistan et a l'honneur de lui transmettre le message ci-joint qu'elle a reçu du Ministère des affaires étrangères de la République islamique d'Iran (voir pièce jointe). Elle le prie de bien vouloir transmettre le document en question au Département d'État des États-Unis et de l'informer de la réponse de ce dernier.

5 Document S/1999/1274.

Pièce jointe

Selon des informations reçues du Gouvernement de la République islamique d'Iran, le 19 septembre 1999, un bâtiment de guerre des États-Unis a mené des opérations au point N4922 et E2945 dans un rayon de deux milles de Boyuyeh numéro 6 et de l'entrée de Khor-e-Moussa. À 12 h 25, le bâtiment en question est entré dans les eaux territoriales de la République islamique d'Iran au point N2947 et E4947, et, sans se soucier des avertissements et des communications radio des forces iraniennes stationnées dans la région, a donné la chasse à un navire commercial iranien.

Le Gouvernement de la République islamique d'Iran élève, par la présente, une vive protestation au sujet de l'entrée de bâtiments de guerre des États-Unis dans les eaux territoriales de la République islamique d'Iran, en violation flagrante des principes du droit international et des règlements internationaux. Le Gouvernement de la République islamique d'Iran exige que ces actions illégales cessent et ne soient pas répétées.

C. Traités

1. Protocole entre le Gouvernement de la République de Turquie et le Gouvernement de Géorgie sur la confirmation des frontières maritimes entre les deux pays dans la mer Noire

Le Gouvernement de la République de Turquie et le Gouvernement de la Géorgie, ci-après dénommés les Parties,

Soucieux de maintenir les relations de bon voisinage entre les Parties,

Désirant confirmer les frontières maritimes entre eux par leur attachement aux accords ci-après conclus entre l'ex-Union des Républiques socialistes soviétiques et la République de Turquie :

- A. Protocole entre le Gouvernement de la République de Turquie et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques concernant l'établissement de la frontière maritime entre les eaux territoriales soviétiques et turques en mer Noire, signé le 17 avril 1973 ;
- B. Accord entre le Gouvernement de la République de Turquie et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques concernant la délimitation du plateau continental entre les deux pays en mer Noire, signé le 23 juin 1978 ;
- C. Protocoles et autres documents pertinents entre le Gouvernement de la République de Turquie et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques concernant le tracé de la frontière maritime, signé le 11 septembre 1980 ;
- D. Échange de lettres entre le Gouvernement de la République de Turquie et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques datées respectivement du 23 décembre 1986 et du 6 février 1987, confirmant la frontière entre les zones économiques exclusives des deux pays comme la ligne délimitant le plateau continental entre les deux pays.

et autres Accords de délimitation pertinents en vigueur conclus entre le Gouvernement de la République de Turquie et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques,

sont convenus de confirmer, conformément aux instruments juridiques précités, les frontières maritimes entre les eaux territoriales turques et géorgiennes en mer Noire.

Le présent Protocole sera ratifié conformément à la législation nationale de chaque Partie contractante et entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification par la voie diplomatique.

FAIT à Tbilissi le 14 juillet 1997 en langues turque, géorgienne et anglaise, les trois textes faisant également foi.

(Signé)

(Signé)

Pour le Gouvernement de la République de Turquie

Pour le Gouvernement de la Géorgie

2. Protocole additionnel à l'Accord du 28 mai 1980 entre la Norvège et l'Islande sur les questions relatives à la pêche et au plateau continental et Accord connexe du 22 octobre 1981 sur le plateau continental entre Jan Mayen et l'Islande

Le Gouvernement du Royaume de Norvège et le Gouvernement de la République d'Islande, ci-après dénommés les Parties,

Eu égard à l'Accord du 28 mai 1980 entre les Parties sur les questions relatives à la pêche et au plateau continental et l'Accord connexe du 22 octobre 1981 sur le plateau continental entre Jan Mayen et l'Islande,

Eu égard également aux consultations entre le Royaume de Norvège, la République d'Islande et le Royaume du Danemark concernant la délimitation finale des eaux maritimes entre Jan Mayen, l'Islande et le Groenland, qui ont abouti à l'accord sur la détermination du point 1 décrit à l'article premier ci-dessous, où se coupent les lignes de délimitation des trois États,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

La ligne de délimitation entre les portions du plateau continental des Parties et entre les zones de pêche dans la région comprend un ligne droite géodésique entre les points suivants :

Point 1 : 69° 35' 00" N 13° 16' 00" O

Point 2 : 69° 34' 42" N 12° 09' 24" O

Les points susmentionnés sont définis par leur latitude et leur longitude géographiques, conformément au Système géodésique mondial 1984.

À titre d'illustration, la ligne de délimitation reliant les points susmentionnés est tracée sur la carte figurant en annexe au présent Protocole additionnel.

Article 2

Le présent Protocole additionnel entre en vigueur lorsque les Parties se sont informées par écrit que les formalités nécessaires à cet effet ont été accomplies et que le Gouvernement du Royaume du Danemark a informé les deux Parties par écrit que la détermination du Point 1 décrit à l'article premier a été confirmée. La date d'entrée en vigueur est la date à laquelle ces conditions ont été remplies.

FAIT à Helsinki, le 11 novembre 1997 en deux originaux en langues norvégienne et islandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
du Royaume de Norvège

Pour le Gouvernement
de la République d'Islande

CARTE

GROENLAND

JAN MAYEN

ISLANDE

3. Protocole additionnel à l'Accord du 18 décembre 1995 entre le Royaume de Norvège et le Royaume du Danemark concernant la délimitation du plateau continental dans la région comprise entre Jan Mayen et le Groenland et la limite entre les zones de pêche dans la région

Le Gouvernement du Royaume de Norvège et le Gouvernement du Royaume du Danemark, ci-après dénommés les Parties,

Eu égard à l'Accord du 18 décembre 1995 concernant la délimitation du plateau continental dans la région comprise entre Jan Mayen et le Groenland et la limite entre les zones de pêche dans la région,

Eu égard également aux consultations entre le Royaume de Norvège, le Royaume du Danemark et la République d'Islande concernant la délimitation finale des eaux maritimes entre Jan Mayen, le Groenland et l'Islande, qui ont abouti à l'accord sur la détermination du point 1 décrit à l'article premier ci-dessous, où se coupent les lignes de délimitation des trois États,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

À partir du point 4 décrit à l'article premier de l'Accord du 18 décembre 1995, la ligne de démarcation entre les portions du plateau continental des Parties et entre les zones de pêche dans la région continue en une ligne droite géodésique jusqu'au point suivant :

Point 5 : 69° 35' 00" N 13° 16' 00" O

Le point susmentionné est défini par sa latitude et sa longitude géographiques, conformément au Système géodésique mondial 1984.

À titre d'illustration, la ligne de délimitation reliant les points 4 et 5 susmentionnés est tracée sur la carte figurant en annexe au présent Protocole additionnel.

Article 2

Le présent Protocole additionnel entre en vigueur lorsque les Parties se sont informées par écrit que les formalités nécessaires à cet effet ont été accomplies et que le Gouvernement de la République d'Islande a informé les deux Parties par écrit que la détermination du Point décrit à l'article premier a été confirmée. La date d'entrée en vigueur est la date à laquelle ces conditions ont été remplies.

FAIT à Helsinki, le 11 novembre 1997 en deux originaux en langues norvégienne et danoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
du Royaume de Norvège

Pour le Gouvernement
du Royaume du Danemark

CARTE

GROENLAND

JAN MAYEN

ISLANDE

Points 1 - 4 : Ligne de délimitation entre Jan Mayen et le Groenland établie par l'Accord du 18 décembre 1995

Points 4 - 5 : Ligne de délimitation entre Jan Mayen et le Groenland établie dans le présent Protocole additionnel

III. AUTRES RENSEIGNEMENTS

Rectificatif au Bulletin No. 41 (1999)

Page 44, les coordonnées au point 40 sont :

40	-03° 54' 17.8"	166° 54' 37.1"
	-03° 54' 18.1"	166° 55' 30.7"
	-03° 54' 18.1"	166° 56' 24.4"
	-03° 54' 17.8"	166° 57' 18.0"
	-03° 54' 17.4"	166° 58' 11.7"
	-03° 54' 16.7"	166° 59' 05.3"
	-03° 54' 15.7"	166° 59' 59.0"
	-03° 54' 14.5"	167° 00' 52.6"
	-03° 54' 13.1"	167° 01' 46.3"
	-03° 54' 11.4"	167° 02' 39.9"
	-03° 54' 09.5"	167° 03' 33.5"
	-03° 54' 07.3"	167° 04' 27.4"
	-03° 54' 04.9"	167° 05' 20.7"
	-03° 54' 02.3"	167° 06' 14.3"

Page 44, les coordonnées au point 41, première ligne, sont :

41	-03° 53' 59.4"	167° 07' 07.9"
----	----------------	----------------

