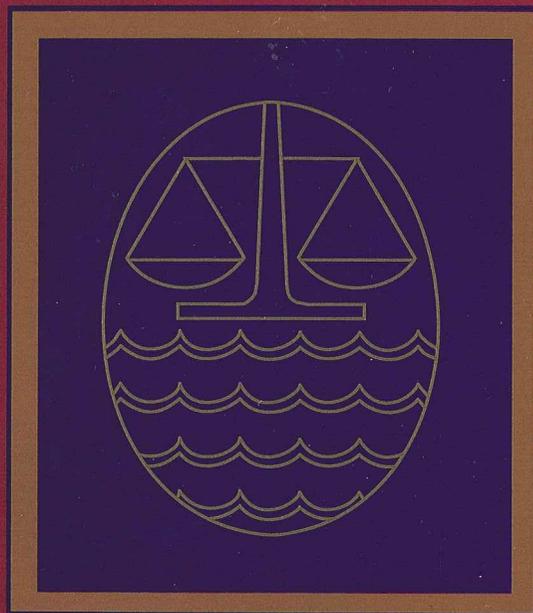


Bulletin n° 61

Droit de la mer



*Division des affaires maritimes
et du droit de la mer*

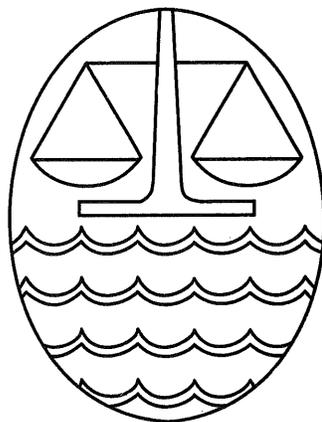
Bureau des affaires juridiques



Nations Unies

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

Droit *de la mer*



Bulletin n° 61



Nations Unies
New York, 2008

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.

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

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

TABLE DES MATIÈRES

Page

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

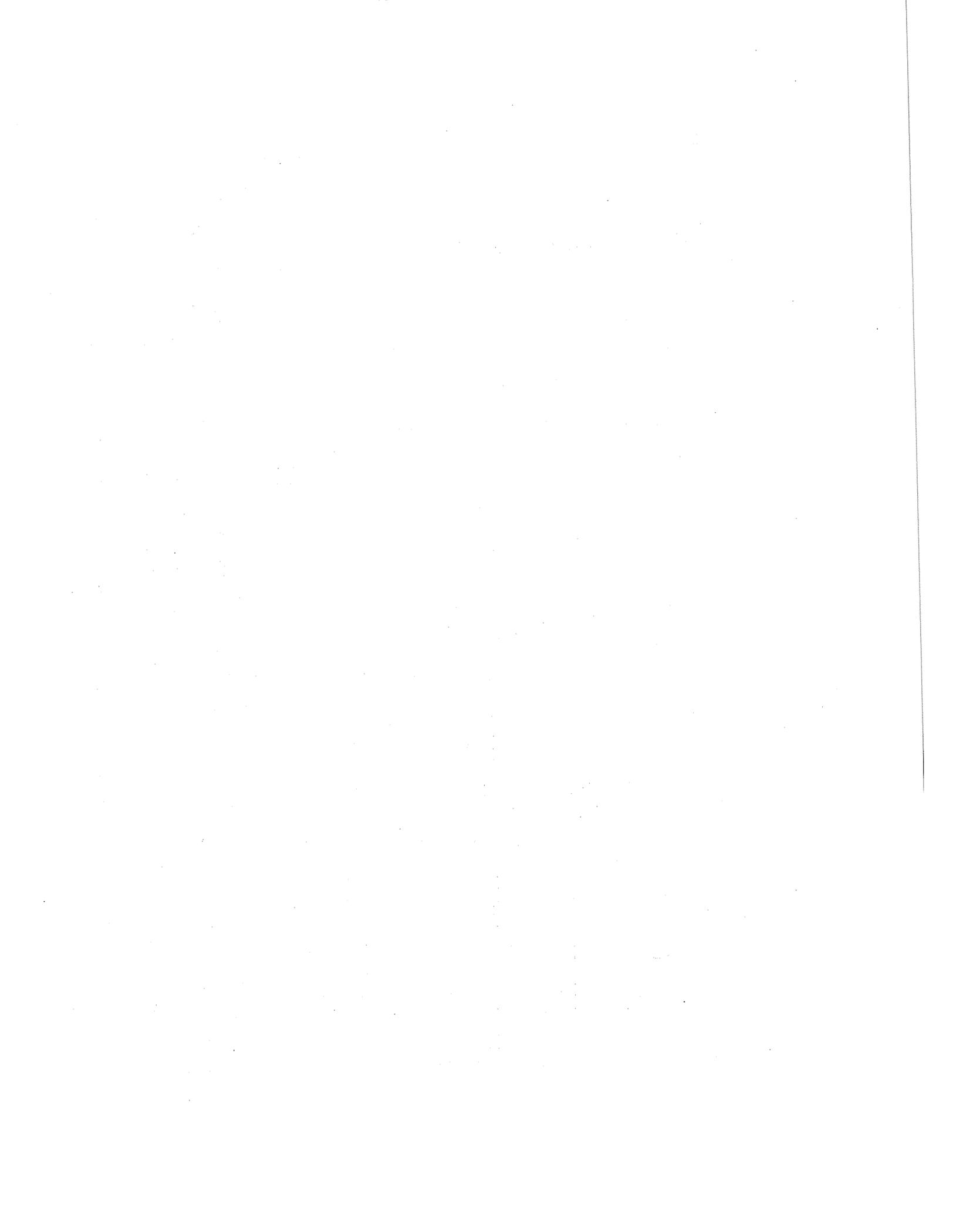
État de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de l'Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention et de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs	1
1. Tableau indiquant l'état de la Convention et des accords connexes au 31 juillet 2006	1
2. Listes chronologiques, arrêtées au 31 juillet 2006, des ratifications, adhésions et déclarations de succession concernant la Convention et les accords connexes.	12
a) La Convention	12
b) Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention	14
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	15
3. Déclarations des États	17
République de Corée : Déclaration du 18 avril 2006 présentée en application de l'article 298.	17
Palaos : Déclaration du 27 avril 2006 présentée en application de l'article 298.	17
Slovénie : Déclaration du 15 juin 2006 présentée à l'occasion de l'adhésion à l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs	17

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

A.—TEXTES LÉGISLATIFS NATIONAUX	21
1. Lituanie : Résolution n° 1597 du 6 décembre 2004 relative à l'approbation des limites de la mer territoriale, de la zone contiguë, de la zone économique exclusive et du plateau continental de la République de Lituanie et au mandat des ministères et des institutions gouvernementales concernant la préparation des instruments légaux requis	21
2. Slovénie : Code maritime (PZ), 2001 (Parties V à VIII)	26
3. Kenya : Proclamation du Président de la République du 9 juin 2005.	108
4. Italie : Loi 61 du 8 février 2006 relative à l'établissement d'une zone de protection écologique au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale	110
B.—DISPOSITIF DE LA SENTENCE DU 11 AVRIL 2006 RENDUE PAR LE TRIBUNAL ARBITRAL CONSTITUÉ EN APPLICATION DE L'ARTICLE 287, ET CONFORMÉMENT À L'ANNEXE VII DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER, DANS LA PROCÉDURE ARBITRALE ENTRE LA BARBADE ET LA RÉPUBLIQUE DE TRINITÉ-ET-TOBAGO	112

III.—AUTRES INFORMATIONS

Conférence des Caraïbes sur la délimitation des zones maritimes, Troisième réunion plénière, Compte rendu final de la réunion plénière, Mexico, District fédéral, 27 et 28 septembre 2005	121
---	-----



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

ÉTAT DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER, DE L'ACCORD RELATIF À L'APPLICATION DE LA PARTIE XI DE LA CONVENTION ET DE L'ACCORD AUX FINS DE L'APPLICATION DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION RELATIVES À LA CONSERVATION ET À LA GESTION DES STOCKS CHEVAUCHANTS ET DES STOCKS DE POISSONS GRANDS MIGRATEURS

1. Tableau indiquant l'état de la Convention et des accords connexes au 31 juillet 2006¹

État ou entité Le texte en italiques indique les États ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les États sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur depuis le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur depuis le 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (en vigueur depuis le 11 décembre 2001)	
	Signature <i>☒</i> (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); succession (s); (☐ déclaration)	Signature <i>☒</i>	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ² ; procédure simplifiée (ps) ³	Signature <i>☒</i> (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ⁴ (☐ Déclaration)
TOTAUX	157 (☐ 35)	149 (☐ 56)	79	123	59 (☐ 5)	58 (☐ 26)
Afghanistan	<i>☒</i>					
Afrique du Sud	☐	☐ 23 décembre 1997	<i>☒</i>	23 décembre 1997		14 août 2003 (a)
Albanie		23 juin 2003 (a)		23 juin 2003 (p)		
Algérie	☐	☐ 11 juin 1996	<i>☒</i>	11 juin 1996 (p)		
Allemagne		☐ 14 octobre 1994 (a)	<i>☒</i>	14 octobre 1994	<i>☒</i>	☐ 19 décembre 2003
Andorre						
Angola	☐	5 décembre 1990				
Antigua-et-Barbuda	<i>☒</i>	2 février 1989				
Arabie saoudite	<i>☒</i>	☐ 24 avril 1996		24 avril 1996 (p)		
Argentine	☐	☐ 1 ^{er} décembre 1995	<i>☒</i>	1 ^{er} décembre 1995	<i>☒</i>	

État ou entité Le texte en italiques indique les États ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les États sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur depuis le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur depuis le 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (en vigueur depuis le 11 décembre 2001)	
	Signature <i>☞</i> (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); succession (s); (☐ déclaration)	Signature <i>☞</i>	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ² ; procédure simplifiée (ps) ³	Signature <i>☞</i> (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ⁴ (☐ Déclaration)
Arménie		9 décembre 2002 (a)		9 décembre 2002 (a)		
Australie	<i>☞</i>	5 octobre 1994	<i>☞</i>	5 octobre 1994	<i>☞</i>	23 décembre 1999
Autriche	<i>☞</i>	☐ 14 juillet 1995	<i>☞</i>	14 juillet 1995	<i>☞</i>	☐ 19 décembre 2003
Azerbaïdjan						
Bahamas	<i>☞</i>	29 juillet 1983	<i>☞</i>	28 juillet 1995		16 janvier 1997(a)
Bahreïn	<i>☞</i>	30 mai 1985				
Bangladesh	<i>☞</i>	☐ 27 juillet 2001		27 juillet 2001 (a)	<i>☞</i>	
Barbade	<i>☞</i>	12 octobre 1993	<i>☞</i>	28 juillet 1995 (ps)		22 septembre 2000(a)
Bélarus						
Belgique	☐	☐ 13 novembre 1998	<i>☞</i>	13 novembre 1998	<i>☞</i>	☐ 19 décembre 2003
Belize	<i>☞</i>	13 août 1983		21 octobre 1994 (sd)	<i>☞</i>	14 juillet 2005
Bénin	<i>☞</i>	16 octobre 1997		16 octobre 1997 (p)		
Bhoutan	<i>☞</i>					
Bolivie	☐	28 avril 1995		28 avril 1995 (p)		
Bosnie-Herzégovine		12 janvier 1994 (s)				
Botswana	<i>☞</i>	2 mai 1990		31 janvier 2005 (a)		
Brésil		☐ 22 décembre 1988	<i>☞</i>		<i>☞</i>	8 mars 2000
Brunéi Darussalam	<i>☞</i>	5 novembre 1996		5 novembre 1996 (p)		
Bulgarie	<i>☞</i>	15 mai 1996		15 mai 1996 (a)		
Burkina Faso	<i>☞</i>	25 janvier 2005	<i>☞</i>	25 janvier 2005 (p)	<i>☞</i>	

État ou entité Le texte en italiques indique les États ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les États sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur depuis le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur depuis le 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (en vigueur depuis le 11 décembre 2001)	
	Signature <i>☑</i> (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); succession (s); (☐ déclaration)	Signature <i>☑</i>	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ² ; procédure simplifiée (ps) ³	Signature <i>☑</i> (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ⁴ (☐ Déclaration)
Burundi	<i>☑</i>					
Cambodge	<i>☑</i>					
Cameroun	<i>☑</i>	19 novembre 1985	<i>☑</i>	28 août 2002		
Canada	<i>☑</i>	☐ 7 novembre 2003	<i>☑</i>	☐ 7 novembre 2003	<i>☑</i>	☐ 3 août 1999
Cap-Vert	☐	☐ 10 août 1987	<i>☑</i>			
Chili	☐	☐ 25 août 1997		25 août 1997 (a)		
Chine	<i>☑</i>	☐ 7 juin 1996	<i>☑</i>	7 juin 1996 (p)	☐	
Chypre	<i>☑</i>	12 décembre 1988	<i>☑</i>	27 juillet 1995		25 septembre 2002 (a)
Colombie	<i>☑</i>					
Communauté européenne	☐	☐ 1 ^{er} avril 1998 (cf)	<i>☑</i>	1 ^{er} avril 1998 (cf)	☐	☐ 19 décembre 2003
Comores	<i>☑</i>	21 juin 1994				
Congo	<i>☑</i>					
Costa Rica	☐	21 septembre 1992		20 septembre 2001 (a)		18 juin 2001 (a)
Côte d'Ivoire	<i>☑</i>	26 mars 1984	<i>☑</i>	28 juillet 1995 (ps)	<i>☑</i>	
Croatie		☐ 5 avril 1995 (s)		5 avril 1995 (p)		
Cuba	☐	☐ 15 août 1984		17 octobre 2002 (a)		
Danemark	<i>☑</i>	☐ 16 novembre 2004	<i>☑</i>	16 novembre 2004	<i>☑</i>	☐ 19 décembre 2003
Djibouti	<i>☑</i>	8 octobre 1991				
Dominique	<i>☑</i>	24 octobre 1991				
Égypte	<i>☑</i>	☐ 26 août 1983	<i>☑</i>		<i>☑</i>	

État ou entité Le texte en italiques indique les États ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les États sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur depuis le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur depuis le 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (en vigueur depuis le 11 décembre 2001)	
	Signature <i>☞</i> (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); succession (s); (☐ déclaration)	Signature <i>☞</i>	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ² ; procédure simplifiée (ps) ³	Signature <i>☞</i> (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ⁴ (☐ Déclaration)
El Salvador	<i>☞</i>					
Émirats arabes unis	<i>☞</i>					
Équateur						
Érythrée						
Espagne	☐	☐ 15 janvier 1997	<i>☞</i>	15 janvier 1997	<i>☞</i>	☐ 19 décembre 2003
Estonie		☐ 26 août 2006 (a)		26 août 2006 (a)		
États-Unis d'Amérique			<i>☞</i>		<i>☞</i>	☐ 21 août 1996
Ethiopie	<i>☞</i>					
Ex- République yougoslave de Macédoine		19 août 1994 (s)		19 août 1994 (p)		
Fédération de Russie	☐	☐ 12 mars 1997		12 mars 1997 (a)	<i>☞</i>	☐ 4 août 1997
Fidji	<i>☞</i>	10 décembre 1982	<i>☞</i>	28 juillet 1995	<i>☞</i>	12 décembre 1996
Finlande	☐	☐ 21 juin 1996	<i>☞</i>	21 juin 1996	<i>☞</i>	☐ 19 décembre 2003
France	☐	☐ 11 avril 1996	<i>☞</i>	11 avril 1996	☐	☐ 19 décembre 2003
Gabon	<i>☞</i>	11 mars 1998	<i>☞</i>	11 mars 1998 (p)	<i>☞</i>	
Gambie	<i>☞</i>	22 mai 1984				
Géorgie		21 mars 1996 (a)		21 mars 1996 (p)		
Ghana	<i>☞</i>	7 juin 1983				
Grèce	☐	☐ 21 juillet 1995	<i>☞</i>	21 juillet 1995	<i>☞</i>	☐ 19 décembre 2003
Grenade	<i>☞</i>	25 avril 1991	<i>☞</i>	28 juillet 1995 (ps)		

État ou entité Le texte en italiques indique les États ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les États sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur depuis le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur depuis le 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrants (en vigueur depuis le 11 décembre 2001)	
	Signature <i>☒</i> (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); succession (s); (☐ déclaration)	Signature <i>☒</i>	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ² ; procédure simplifiée (ps) ³	Signature <i>☒</i> (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ⁴ (☐ Déclaration)
Guatemala	<i>☒</i>	☐ 11 février 1997		11 février 1997 (p)		
Guinée	☐	6 septembre 1985	<i>☒</i>	28 juillet 1995 (ps)		16 septembre 2006 (a)
Guinée-Bissau	<i>☒</i>	☐ 25 août 1986			<i>☒</i>	
Guinée équatoriale	<i>☒</i>	21 juillet 1997		21 juillet 1997 (p)		
Guyana	<i>☒</i>	16 novembre 1993				
Haïti	<i>☒</i>	31 juillet 1996		31 juillet 1996 (p)		
Honduras	<i>☒</i>	5 octobre 1993		28 juillet 2003 (a)		
Hongrie	<i>☒</i>	☐ 5 février 2002		5 février 2002 (a)		
Iles Cook	<i>☒</i>	15 février 1995		15 février 1995 (a)		1 ^{er} avril 1999 (a)
Iles Marshall		9 août 1991 (a)			<i>☒</i>	19 mars 2003
Iles Salomon	<i>☒</i>	23 juin 1997		23 juin 1997 (p)		13 février 1997 (a)
Inde	<i>☒</i>	☐ 29 juin 1995	<i>☒</i>	29 juin 1995		19 août 2003 (a)
Indonésie	<i>☒</i>	3 février 1986	<i>☒</i>	2 juin 2000	<i>☒</i>	
Iran (République islamique d')						17 avril 1998 (a)
Iraq	☐	30 juillet 1985				
Irlande	<i>☒</i>	☐ 21 juin 1996	<i>☒</i>	21 juin 1996	<i>☒</i>	☐ 19 décembre 2003
Islande	<i>☒</i>	☐ 21 juin 1985	<i>☒</i>	28 juillet 1995 (ps)	<i>☒</i>	14 février 1997
Israël					<i>☒</i>	
Italie	☐	☐ 13 janvier 1995	<i>☒</i>	13 janvier 1995	<i>☒</i>	☐ 19 décembre 2003
Jamahiriya arabe libyenne	<i>☒</i>					

État ou entité Le texte en italiques indique les États ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les États sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur depuis le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur depuis le 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (en vigueur depuis le 11 décembre 2001)	
	Signature <i>✍</i> (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); succession (s); (☐ déclaration)	Signature <i>✍</i>	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ² ; procédure simplifiée (ps) ³	Signature <i>✍</i> (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ⁴ (☐ Déclaration)
Jamaïque	<i>✍</i>	21 mars 1983	<i>✍</i>	28 juillet 1995 (ps)	<i>✍</i>	
Japon	<i>✍</i>	20 juin 1996	<i>✍</i>	20 juin 1996	<i>✍</i>	
Jordanie		27 novembre 1995 (a)		27 novembre 1995 (p)		
Kazakhstan						
Kenya	<i>✍</i>	2 mars 1989		29 juillet 1994 (sd)		13 juillet 2004 (a)
Kirghizistan						
Kiribati		24 février 2003 (a)		24 février 2003 (a)		15 septembre 2005 (a)
Koweït	<i>✍</i>	☐ 2 mai 1986		2 août 2002 (a)		
Lesotho	<i>✍</i>					
Lettonie		23 décembre 2004 (a)		23 décembre 2004 (a)		
Liban	<i>✍</i>	5 janvier 1995		5 janvier 1995 (a)		
Libéria	<i>✍</i>					16 septembre 2005 (a)
Liechtenstein	<i>✍</i>					
Lituanie		☐ 12 novembre 2003 (a)		12 novembre 2003 (a)		
Luxembourg	☐	5 octobre 2000	<i>✍</i>	5 octobre 2000	<i>✍</i>	☐ 19 décembre 2003
Madagascar	<i>✍</i>	22 août 2001		22 août 2001 (p)		
Malaisie	<i>✍</i>	☐ 14 octobre 1996	<i>✍</i>	14 octobre 1996 (p)		
Malawi	<i>✍</i>					
Maldives	<i>✍</i>	7 septembre 2000	<i>✍</i>	7 septembre 2000	<i>✍</i>	30 décembre 1998
Mali	☐	16 juillet 1985				

État ou entité Le texte en italiques indique les États ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les États sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur depuis le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur depuis le 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrants (en vigueur depuis le 11 décembre 2001)	
	Signature <i>☞</i> (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); succession (s); (☐ déclaration)	Signature <i>☞</i>	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ² ; procédure simplifiée (ps) ³	Signature <i>☞</i> (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ⁴ (☐ Déclaration)
Malte	<i>☞</i>	☐ 20 mai 1993		26 juin 1996		☐ 11 novembre 2001 (a)
Maroc	<i>☞</i>		<i>☞</i>		<i>☞</i>	
Maurice	<i>☞</i>	4 novembre 1994		4 novembre 1994 (p)		☐ 25 mars 1997 (a)
Mauritanie	<i>☞</i>	17 juillet 1996	<i>☞</i>	17 juillet 1996 (p)	<i>☞</i>	
Mexique	<i>☞</i>	18 mars 1983		10 avril 2003 (a)		
Micronésie (États fédérés de)		29 avril 1991 (a)	<i>☞</i>	6 septembre 1995	<i>☞</i>	23 mai 1997
Monaco	<i>☞</i>	20 mars 1996	<i>☞</i>	20 mars 1996 (p)		9 juin 1999 (a)
Mongolie	<i>☞</i>	13 août 1996	<i>☞</i>	13 août 1996 (p)		
Monténégro						
Mozambique	<i>☞</i>	13 mars 1997		13 mars 1997 (a)		
Myanmar	<i>☞</i>	21 mai 1996		21 mai 1996 (a)		
Namibie	<i>☞</i>	18 avril 1983	<i>☞</i>	28 juillet 1995 (ps)	<i>☞</i>	8 avril 1998
Nauru	<i>☞</i>	23 janvier 1996		23 janvier 1996 (p)		10 janvier 1997 (a)
Népal	<i>☞</i>	2 novembre 1998		2 novembre 1998 (p)		
Nicaragua	☐	☐ 3 mai 2000		3 mai 2000 (p)		
Niger	<i>☞</i>					
Nigéria	<i>☞</i>	14 août 1986	<i>☞</i>	28 juillet 1995 (ps)		
Nioué	<i>☞</i>				<i>☞</i>	
Norvège	<i>☞</i>	☐ 24 juin 1996		24 juin 1996 (a)	<i>☞</i>	☐ 30 décembre 1996
Nouvelle-Zélande	<i>☞</i>	19 juillet 1996	<i>☞</i>	19 juillet 1996	<i>☞</i>	18 avril 2001

État ou entité Le texte en italiques indique les États ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les États sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur depuis le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur depuis le 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (en vigueur depuis le 11 décembre 2001)	
	Signature <i>☒</i> (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); succession (s); (☐ déclaration)	Signature <i>☒</i>	Ratification; confirmation formelle (cf), adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ² , procédure simplifiée (ps) ³	Signature <i>☒</i> (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ⁴ (☐ Déclaration)
Oman	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 17 août 1989		26 février 1997 (a)		
Ouganda	<i>☒</i>	9 novembre 1990	<i>☒</i>	28 juillet 1995 (ps)	<i>☒</i>	
Ouzbékistan						
Pakistan	<i>☒</i>	<input type="checkbox"/> 26 février 1997	<i>☒</i>	26 février 1997 (p)	<i>☒</i>	
Palaos		30 septembre 1996 (a)		30 septembre 1996 (p)		
Panama	<i>☒</i>	<input type="checkbox"/> 1 ^{er} juillet 1996		1 ^{er} juillet 1996 (p)		
Papouasie-Nouvelle-Guinée	<i>☒</i>	14 janvier 1997		14 janvier 1997 (p)	<i>☒</i>	4 juin 1999
Paraguay	<i>☒</i>	26 septembre 1986	<i>☒</i>	10 juillet 1995		
Pays-Bas	<i>☒</i>	<input type="checkbox"/> 28 juin 1996	<i>☒</i>	28 juin 1996	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 19 décembre 2003
Pérou						
Philippines	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 8 mai 1984	<i>☒</i>	23 juillet 1997	<i>☒</i>	
Pologne	<i>☒</i>	13 novembre 1998	<i>☒</i>	13 novembre 1998		<input type="checkbox"/> 14 mars 2006 (a)
Portugal	<i>☒</i>	<input type="checkbox"/> 3 novembre 1997	<i>☒</i>	3 novembre 1997	<i>☒</i>	<input type="checkbox"/> 19 décembre 2003
Qatar	<input type="checkbox"/>	9 décembre 2002		9 décembre 2002 (p)		
République arabe syrienne						
République centrafricaine	<i>☒</i>					
République de Corée	<i>☒</i>	29 janvier 1996	<i>☒</i>	29 janvier 1996	<i>☒</i>	
République de Moldova						
République démocratique du Congo	<i>☒</i>	17 février 1989				

État ou entité Le texte en italiques indique les États ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les États sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur depuis le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur depuis le 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrants (en vigueur depuis le 11 décembre 2001)	
	Signature <i>☒</i> (☐ déclaration)	Ratification, confirmation formelle (cf), adhésion (a); succession (s), (☐ déclaration)	Signature <i>☒</i>	Ratification; confirmation formelle (cf.), adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ² ; procédure simplifiée (ps) ³	Signature <i>☒</i> (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ⁴ (☐ Déclaration)
République démocratique populaire lao	<i>☒</i>	5 juin 1998	<i>☒</i>	5 juin 1998 (p)		
République dominicaine	<i>☒</i>					
République populaire démocratique de Corée	<i>☒</i>					
République tchèque	<i>☒</i>	☐ 21 juin 1996	<i>☒</i>	21 juin 1996		
République-Unie de Tanzanie	<i>☒</i>	☐ 30 septembre 1985	<i>☒</i>	25 juin 1998		
Roumanie	☐	☐ 17 décembre 1996		17 décembre 1996 (a)		
Royaume-Uni		☐ 25 juillet 1997 (a)	<i>☒</i>	25 juillet 1997	<i>☒</i>	10 décembre 2001 ☐ 19 décembre 2003
Rwanda	<i>☒</i>					
Sainte Lucie	<i>☒</i>	27 mars 1985			<i>☒</i>	9 août 1996
Saint-Kitts-et Nevis	<i>☒</i>	7 janvier 1993				
Saint-Marin						
Saint-Siège						
Saint-Vincent-et-les Grenadines	<i>☒</i>	1 ^{er} octobre 1993				
Samoa	<i>☒</i>	14 août 1995	<i>☒</i>	14 août 1995 (p)	<i>☒</i>	25 octobre 1996
Sao-Tomé-et-Principe	☐	3 novembre 1987				
Sénégal	<i>☒</i>	25 octobre 1984	<i>☒</i>	25 juillet 1995	<i>☒</i>	30 janvier 1997
Serbie	⁵	☐ 12 mars 2001 (s)	<i>☒</i>	28 juillet 1995(ps) ⁵		
Seychelles	<i>☒</i>	16 septembre 1991	<i>☒</i>	15 décembre 1994	<i>☒</i>	20 mars 1998

État ou entité Le texte en italiques indique les États ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les États sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur depuis le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur depuis le 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (en vigueur depuis le 11 décembre 2001)	
	Signature <i>☞</i> (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); succession (s); (☐ déclaration)	Signature <i>☞</i>	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ² ; procédure simplifiée (ps) ³	Signature <i>☞</i> (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ⁴ (☐ Déclaration)
Sierra Leone	<i>☞</i>	12 décembre 1994		12 décembre 1994 (p)		
Singapour	<i>☞</i>	17 novembre 1994		17 novembre 1994 (p)		
Slovaquie	<i>☞</i>	8 mai 1996	<i>☞</i>	8 mai 1996		
Slovénie		☐ 16 juin 1995 (s)	<i>☞</i>	16 juin 1995		☐ 15 juin 2006 (a)
Somalie	<i>☞</i>	24 juillet 1989				
Soudan	☐	23 janvier 1985	<i>☞</i>			
Sri Lanka	<i>☞</i>	19 juillet 1994	<i>☞</i>	28 juillet 1995 (ps)	<i>☞</i>	24 octobre 1996
Suède	☐	☐ 25 juin 1996	<i>☞</i>	25 juin 1996	<i>☞</i>	☐ 19 décembre 2003
Suisse	<i>☞</i>		<i>☞</i>			
Suriname	<i>☞</i>	9 juillet 1998		9 juillet 1998 (p)		
Swaziland	<i>☞</i>		<i>☞</i>			
Tadjikistan						
Tchad	<i>☞</i>					
Thaïlande	<i>☞</i>					
Timor-Leste						
Togo	<i>☞</i>	16 avril 1985	<i>☞</i>	28 juillet 1995 (ps)		
Tonga		2 août 1995 (a)		2 août 1995 (p)	<i>☞</i>	31 juillet 1996
Trinité-et-Tobago	<i>☞</i>	25 avril 1986	<i>☞</i>	28 juillet 1995 (ps)		
Tunisie	<i>☞</i>	☐ 24 avril 1985	<i>☞</i>	24 mai 2002		
Turkménistan						

État ou entité Le texte en italiques indique les États ou entités non membres de l'Organisation des Nations Unies; les cellules ombrées indiquent les États sans littoral	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (en vigueur depuis le 16 novembre 1994)		Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention (en vigueur depuis le 28 juillet 1996)		Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrants (en vigueur depuis le 11 décembre 2001)	
	Signature <i>☞</i> (☐ déclaration)	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); succession (s); (☐ déclaration)	Signature <i>☞</i>	Ratification; confirmation formelle (cf.); adhésion (a); signature définitive (sd); participation (p) ² ; procédure simplifiée (ps) ³	Signature <i>☞</i> (☐ déclaration)	Ratification; adhésion (a) ⁴ (☐ Déclaration)
Turquie						
Tuvalu	<i>☞</i>	9 décembre 2002		9 décembre 2002 (p)		
Ukraine	☐	☐ 26 juillet 1999	<i>☞</i>	26 juillet 1999	<i>☞</i>	27 février 2003
Uruguay	☐	☐ 10 décembre 1992	<i>☞</i>		☐	☐ 10 septembre 1999
Vanuatu	<i>☞</i>	10 août 1999	<i>☞</i>	10 août 1999 (p)	<i>☞</i>	
Venezuela (République bolivarienne du)						
Viet Nam	<i>☞</i>	☐ 25 juillet 1994		27 avril 2006 (a)		
Yémen	☐	☐ 21 juillet 1987				
Zambie	<i>☞</i>	7 mars 1983	<i>☞</i>	28 juillet 1995 (ps)		
Zimbabwe	<i>☞</i>	24 février 1993	<i>☞</i>	28 juillet 1995 (ps)		

NOTES

¹ Le présent tableau consolidé, qui fournit des informations de référence rapides et non officielles à propos de la participation à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et aux deux accords d'application, a été établi par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques. Pour des informations officielles sur le statut de ces traités, se référer à la publication intitulée *Traités multilatéraux déposés auprès du Secrétaire général* (<http://untreaty.un.org/>).

² États liés par l'Accord moyennant la ratification de la Convention ou l'adhésion ou la succession à la Convention, conformément au paragraphe 1 de l'article 4 de l'Accord.

³ États liés par l'Accord en vertu de la procédure simplifiée prévue par l'article 5 de l'Accord.

⁴ Conformément à son article 40, l'Accord entre en vigueur 30 jours après la date du dépôt du trentième instrument de ratification ou d'adhésion.

⁵ Pour plus de précisions, voir le chapitre XXI de la publication intitulée *Traités multilatéraux déposés auprès du Secrétaire général* (<http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/part1/chapterXXI.asp>).

2. Listes chronologiques, arrêtées au 31 juillet 2006, des ratifications, adhésions et déclarations de succession concernant la Convention et les accords connexes

a) La Convention

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

73. Croatie (5 avril 1995)
74. Bolivie (28 avril 1995)
75. Slovénie (16 juin 1995)
76. Inde (29 juin 1995)
77. Autriche (14 juillet 1995)
78. Grèce (21 juillet 1995)
79. Tonga (2 août 1995)
80. Samoa (14 août 1995)
81. Jordanie (27 novembre 1995)
82. Argentine (1^{er} décembre 1995)
83. Nauru (23 janvier 1996)
84. République de Corée (29 janvier 1996)
85. Monaco (20 mars 1996)
86. Géorgie (21 mars 1996)
87. France (11 avril 1996)
88. Arabie saoudite (24 avril 1996)
89. Slovaquie (8 mai 1996)
90. Bulgarie (15 mai 1996)
91. Myanmar (21 mai 1996)
92. Chine (7 juin 1996)
93. Algérie (11 juin 1996)
94. Japon (20 juin 1996)
95. République tchèque (21 juin 1996)
96. Finlande (21 juin 1996)
97. Irlande (21 juin 1996)
98. Norvège (24 juin 1996)
99. Suède (25 juin 1996)
100. Pays-Bas (28 juin 1996)
101. Panama (1^{er} juillet 1996)
102. Mauritanie (17 juillet 1996)
103. Nouvelle-Zélande (19 juillet 1996)
104. Haïti (31 juillet 1996)
105. Mongolie (13 août 1996)
106. Palaos (30 septembre 1996)
107. Malaisie (14 octobre 1996)
108. Brunéi Darussalam (5 novembre 1996)
109. Roumanie (17 décembre 1996)
110. Papouasie-Nouvelle-Guinée (14 janvier 1997)
111. Espagne (15 janvier 1997)
112. Guatemala (11 février 1997)
113. Pakistan (26 février 1997)
114. Fédération de Russie (12 mars 1997)
115. Mozambique (13 mars 1997)
116. Îles Salomon (23 juin 1997)
117. Guinée équatoriale (21 juillet 1997)
118. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (25 juillet 1997)
119. Chili (25 août 1997)
120. Bénin (16 octobre 1997)
121. Portugal (3 novembre 1997)
122. Afrique du Sud (23 décembre 1997)
123. Gabon (11 mars 1998)
124. Communauté européenne (1^{er} avril 1998)
125. République démocratique populaire lao (5 juin 1998)
126. Suriname (9 juillet 1998)
127. Népal (2 novembre 1998)
128. Belgique (13 novembre 1998)
129. Pologne (13 novembre 1998)
130. Ukraine (26 juillet 1999)
131. Vanuatu (10 août 1999)
132. Nicaragua (3 mai 2000)
133. Maldives (7 septembre 2000)
134. Luxembourg (5 octobre 2000)
135. Serbie (12 mars 2001)
136. Bangladesh (27 juillet 2001)
137. Madagascar (22 août 2001)
138. Hongrie (5 février 2002)
139. Arménie (9 décembre 2002)
140. Qatar (9 décembre 2002)
141. Tuvalu (9 décembre 2002)
142. Kiribati (24 février 2003)
143. Albanie (23 juin 2003)
144. Canada (7 novembre 2003)
145. Lituanie (12 novembre 2003)
146. Danemark (16 novembre 2004)
147. Lettonie (23 décembre 2004)
148. Burkina Faso (25 janvier 2005)
149. Estonie (26 août 2005)

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

1. Kenya (29 juillet 1994)
2. Ex-République yougoslave de Macédoine (19 août 1994)
3. Australie (5 octobre 1994)
4. Allemagne (14 octobre 1994)
5. Belize (21 octobre 1994)
6. Maurice (4 novembre 1994)
7. Singapour (17 novembre 1994)
8. Sierra Leone (12 décembre 1994)
9. Seychelles (15 décembre 1994)
10. Liban (5 janvier 1995)
11. Italie (13 janvier 1995)
12. Îles Cook (15 février 1995)
13. Croatie (5 avril 1995)
14. Bolivie (28 avril 1995)
15. Slovénie (16 juin 1995)
16. Inde (29 juin 1995)
17. Paraguay (10 juillet 1995)
18. Autriche (14 juillet 1995)
19. Grèce (21 juillet 1995)
20. Sénégal (25 juillet 1995)
21. Chypre (27 juillet 1995)
22. Bahamas (28 juillet 1995)
23. Barbade (28 juillet 1995)
24. Côte d'Ivoire (28 juillet 1995)
25. Fidji (28 juillet 1995)
26. Grenade (28 juillet 1995)
27. Guinée (28 juillet 1995)
28. Islande (28 juillet 1995)
29. Jamaïque (28 juillet 1995)
30. Namibie (28 juillet 1995)
31. Nigéria (28 juillet 1995)
32. Sri Lanka (28 juillet 1995)
33. Togo (28 juillet 1995)
34. Trinité-et-Tobago (28 juillet 1995)
35. Ouganda (28 juillet 1995)
36. Yougoslavie (28 juillet 1995)
37. Zambie (28 juillet 1995)
38. Zimbabwe (28 juillet 1995)
39. Tonga (2 août 1995)
40. Samoa (14 août 1995)
41. Micronésie (États fédérés de) (6 septembre 1995)
42. Jordanie (27 novembre 1995)
43. Argentine (1^{er} décembre 1995)
44. Nauru (23 janvier 1996)
45. République de Corée (9 janvier 1996)
46. Monaco (20 mars 1996)
47. Géorgie (21 mars 1996)
48. France (11 avril 1996)
49. Arabie saoudite (24 avril 1996)
50. Slovaquie (8 mai 1996)
51. Bulgarie (15 mai 1996)
52. Myanmar (21 mai 1996)
53. Chine (7 juin 1996)
54. Algérie (11 juin 1996)
55. Japon (20 juin 1996)
56. République tchèque (21 juin 1996)
57. Finlande (21 juin 1996)
58. Irlande (21 juin 1996)
59. Norvège (24 juin 1996)
60. Suède (25 juin 1996)
61. Malte (26 juin 1996)
62. Pays-Bas (28 juin 1996)
63. Panama (1^{er} juillet 1996)
64. Mauritanie (17 juillet 1996)
65. Nouvelle-Zélande (19 juillet 1996)
66. Haïti (31 juillet 1996)
67. Mongolie (13 août 1996)
68. Palaos (30 septembre 1996)
69. Malaisie (14 octobre 1996)
70. Brunéi Darussalam (5 novembre 1996)
71. Roumanie (17 décembre 1996)
72. Papouasie-Nouvelle-Guinée (4 janvier 1997)
73. Espagne (15 janvier 1997)
74. Guatemala (11 février 1997)
75. Oman (26 février 1997)
76. Pakistan (26 février 1997)
77. Fédération de Russie (12 mars 1997)
78. Mozambique (13 mars 1997)
79. Îles Salomon (23 juin 1997)

- | | |
|---|-------------------------------------|
| 80. Guinée équatoriale (21 juillet 1997) | 101. Bangladesh (27 juillet 2001) |
| 81. Philippines (23 juillet 1997) | 102. Madagascar (22 août 2001) |
| 82. Royaume-Uni de Grande- Bretagne
et d'Irlande du Nord (25 juillet 1997) | 103. Costa Rica (20 septembre 2001) |
| 83. Chili (25 août 1997) | 104. Hongrie (5 février 2002) |
| 84. Bénin (16 octobre 1997) | 105. Tunisie (24 mai 2002) |
| 85. Portugal (3 novembre 1997) | 106. Cameroun (28 août 2002) |
| 86. Afrique du Sud (23 décembre 1997) | 107. Koweït (2 août 2002) |
| 87. Gabon (11 mars 1998) | 108. Cuba (17 octobre 2002) |
| 88. Communauté européenne (1 ^{er} avril 1998) | 109. Arménie (9 décembre 2002) |
| 89. République démocratique populaire lao
(5 juin 1998) | 110. Qatar (9 décembre 2002) |
| 90. République-Unie de Tanzanie
(25 juin 1998) | 111. Tuvalu (9 décembre 2002) |
| 91. Suriname (9 juillet 1998) | 112. Kiribati (24 février 2003) |
| 92. Népal (2 novembre 1998) | 113. Mexique (10 avril 2003) |
| 93. Belgique (13 novembre 1998) | 114. Albanie (23 juin 2003) |
| 94. Pologne (13 novembre 1998) | 115. Honduras (28 juillet 2003) |
| 95. Ukraine (26 juillet 1999) | 116. Canada (7 novembre 2003) |
| 96. Vanuatu (10 août 1999) | 117. Lituanie (12 novembre 2003) |
| 97. Nicaragua (3 mai 2000) | 118. Danemark (16 novembre 2004) |
| 98. Indonésie (2 juin 2000) | 119. Lettonie (23 décembre 2004) |
| 99. Maldives (7 septembre 2000) | 120. Botswana (31 janvier 2005) |
| 100. Luxembourg (5 octobre 2000) | 121. Burkina Faso (25 janvier 2005) |
| | 122. Estonie (26 août 2005) |
| | 123. Viet Nam (27 avril 2006) |

c) *Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrants*

- | | |
|---|---|
| 1. Tonga (31 juillet 1996) | 16. Seychelles (20 mars 1998) |
| 2. Sainte-Lucie (9 août 1996) | 17. Namibie (8 avril 1998) |
| 3. États-Unis d'Amérique (21 août 1996) | 18. Iran (République islamique d')
(17 avril 1998) |
| 4. Sri Lanka (24 octobre 1996) | 19. Maldives (30 décembre 1998) |
| 5. Samoa (25 octobre 1996) | 20. Îles Cook (1 ^{er} avril 1998) |
| 6. Fidji (12 décembre 1996) | 21. Papouasie-Nouvelle-Guinée (4 juin 1998) |
| 7. Norvège (30 décembre 1996) | 22. Monaco (9 juin 1999) |
| 8. Nauru (10 janvier 1997) | 23. Canada (3 août 1999) |
| 9. Bahamas (16 janvier 1997) | 24. Uruguay (10 septembre 1999) |
| 10. Sénégal (30 janvier 1997) | 25. Australie (23 décembre 1999) |
| 11. Îles Salomon (13 février 1997) | 26. Brésil (8 mars 2000) |
| 12. Islande (14 février 1997) | 27. Barbade (22 septembre 2000) |
| 13. Maurice (25 mars 1997) | 28. Nouvelle-Zélande (18 avril 2001) |
| 14. Micronésie (États fédérés de) (23 mai 1997) | 29. Costa Rica (18 juin 2001) |
| 15. Fédération de Russie (4 août 1997) | |

30. Malte (11 novembre 2001)
31. Royaume-Uni (10 décembre 2001),
(19 décembre 2003)
32. Chypre (25 septembre 2002)
33. Ukraine (27 février 2003)
34. Iles Marshall (19 mars 2003)
35. Afrique du Sud (14 août 2003)
36. Inde (19 août 2003)
37. Communauté européenne
(19 décembre 2003)
38. Autriche (19 décembre 2003)
39. Belgique (19 décembre 2003)
40. Danemark (19 décembre 2003)
41. Finlande (19 décembre 2003)
42. France (19 décembre 2003)
43. Allemagne (19 décembre 2003)
44. Grèce (19 décembre 2003)
45. Irlande (19 décembre 2003)
46. Italie (19 décembre 2003)
47. Luxembourg (19 décembre 2003)
48. Pays-Bas (19 décembre 2003)
49. Portugal (19 décembre 2003)
50. Espagne (19 décembre 2003)
51. Suède (19 décembre 2003)
52. Kenya (13 juillet 2004)
53. Belize (14 juillet 2005)
54. Kiribati (15 septembre 2005)
55. Guinée (16 septembre 2005)
56. Libéria (16 septembre 2005)
57. Pologne (14 mars 2006)
58. Slovénie (15 juin 2006)

¹ Pour plus de précisions, voir le chapitre XXI de la publication intitulée « Traités multilatéraux déposés auprès du Secrétaire général » : <http://untreaty.un.org:ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXXI/traty9.asp>

3. Déclarations des États

a) République de Corée

*Déclaration en application de l'article 298
18 avril 2006*

1. Conformément au paragraphe 1 de l'article 298 de la Convention, la République de Corée n'accepte aucune des procédures prévues à la section 2 de la partie XV de la Convention pour toutes les catégories de différends visées aux alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 1 de l'article 298 de la Convention.

2. La présente déclaration prend effet immédiatement.

3. Aucune des dispositions de la présente déclaration ne modifie en aucune manière le droit de la République de Corée de demander à une cour ou un tribunal visé à l'article 297 de la Convention l'autorisation d'intervenir dans les procédures relatives à tout différend entre d'autres États Parties, si elle venait à considérer qu'elle a un intérêt de nature juridique qui pourrait être affecté par la décision dans le différend en question.

b) Palaos

*Déclaration en application de l'article 298
27 avril 2006*

Le Gouvernement de la République de Palaos déclare, conformément à l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 298 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qu'il n'accepte pas les procédures obligatoires de règlement des différends aboutissant à des décisions contraignantes en ce qui concerne la délimitation et/ou l'interprétation de limites maritimes.

b) Slovénie

Déclaration présentée à l'occasion de l'adhésion à l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrants (15 juin 2006)

La République de Slovénie déclare, à l'occasion du dépôt de l'instrument d'adhésion à l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrants, qu'elle a, en tant qu'État membre de la Communauté européenne, transféré compétence à la Communauté pour les matières suivantes régies par l'Accord :

I.— MATIÈRES POUR LESQUELLES LA COMMUNAUTÉ A UNE COMPÉTENCE EXCLUSIVE

1. Les États membres ont transféré à la Communauté compétence pour la conservation et la gestion des ressources marines vivantes. En conséquence, dans ce domaine, il incombe à la Communauté d'adopter les règles et réglementations utiles (qui sont appliquées par les États membres) et il entre dans ses compétences d'engager des actions extérieures avec des États tiers ou des organisations compétentes. Cette compétence s'applique à l'égard des eaux relevant de la juridiction nationale en matière de pêche, ainsi qu'à la haute mer.

2. La Communauté bénéficie de la compétence réglementaire, reconnue en vertu du droit international à l'État du pavillon d'un navire, pour fixer les mesures de conservation et de gestion des ressources marines de pêche applicables aux navires battant pavillon des États membres et pour veiller à ce que les États membres adoptent des dispositions permettant la mise en œuvre desdites mesures.

3. Toutefois, les mesures applicables à l'égard des commandants et des autres officiers de navires de pêche, telles que le refus, le retrait ou la suspension des autorisations d'exercer, relèvent de la compétence des États membres conformément à leur législation nationale. Les mesures relatives à l'exercice de la juridiction de l'État du pavillon sur ses navires en haute mer, en particulier les dispositions concernant notamment la prise ou l'abandon du contrôle de navires de pêche par des États autres que l'État du pavillon, la coopération internationale à l'égard de l'exécution et la récupération du contrôle de leurs navires, sont de la compétence des États membres dans le respect du droit communautaire.

II.— MATIÈRES QUI RELÈVENT DE LA COMPÉTENCE DE LA COMMUNAUTÉ ET DE SES ÉTATS MEMBRES

La Communauté partage avec ses États membres la compétence pour les matières suivantes régies par l'Accord : besoins des États en développement, recherche scientifique, mesures prises par l'État du port et mesures adoptées à l'égard des États qui ne sont pas membres d'organismes régionaux de gestion des pêches et des États qui ne sont pas parties à l'Accord. Les dispositions ci-dessous de l'Accord sont applicables à la fois à la Communauté et à ses États membres :

- Dispositions générales : (art. 1^{er}, 4 et 34 à 50)
- Règlement des différends : (partie VIII).

Déclaration interprétative

1. La République de Slovénie considère que les termes « particularités géographiques », « caractéristiques de la région ou de la sous-région », « facteurs socioéconomiques, géographiques et environnementaux », « caractéristiques naturelles de ladite mer » ou tous autres termes semblables employés faisant référence à une région géographique ne préjugent pas des droits et des obligations des États en vertu du droit international.

2. La République de Slovénie considère qu'aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée de telle manière qu'elle aille à l'encontre du principe de la liberté de la haute mer reconnu par le droit international.

3. La République de Slovénie considère que l'expression « États dont des ressortissants pêchent dans une zone de la haute mer » ne crée pas de nouveaux motifs de compétence fondés sur la nationalité des personnes qui se livrent à des activités de pêche en haute mer plutôt que sur le principe de la juridiction de l'État du pavillon.

4. L'Accord ne confère à aucun État le droit de maintenir ou d'appliquer des mesures unilatérales pendant la période de transition visée au paragraphe 3 de l'article 21. À l'issue de cette période, si aucun accord n'a été obtenu, les États agiront uniquement conformément aux dispositions prévues aux articles 21 et 22 de l'Accord.

5. Pour ce qui concerne l'application de l'article 21 de l'Accord, la République de Slovénie considère que, lorsqu'un État du pavillon déclare qu'il a l'intention d'exercer son autorité, conformément aux dispositions de l'article 19, sur un navire de pêche battant son pavillon, les autorités de l'État d'inspection ne doivent pas prétendre, en vertu des dispositions de l'article 21, à l'exercice d'une quelconque autre autorité sur ce navire.

Tout différend sur ce sujet doit se régler conformément aux procédures établies dans la partie VIII de l'Accord. Aucun État ne peut invoquer ce type de différend pour garder le contrôle d'un navire qui ne bat pas son pavillon. En outre, la République de Slovénie considère que le terme « illicite » au paragraphe 18 de l'article 21 de l'Accord est à interpréter à la lumière de l'ensemble de l'Accord, et en particulier des articles 4 et 35.

6. La République de Slovénie réaffirme que tous les États doivent s'abstenir, dans leurs relations, de recourir à la menace ou à l'usage de la force, conformément aux principes généraux du droit international, de la Charte des Nations Unies et de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Par ailleurs, la République de Slovénie souligne que l'usage de la force visé à l'article 22 constitue une mesure exception-

nelle qui doit être fondée sur le respect le plus strict du principe de proportionnalité et que tout abus engagera la responsabilité internationale de l'État d'inspection. Tout cas de non-observation doit se régler par des moyens pacifiques, conformément aux procédures applicables en matière de règlement des différends. En outre, la République de Slovénie considère que l'élaboration des conditions appropriées d'arraisonnement et d'inspection doit se poursuivre conformément aux principes applicables du droit international dans le cadre des organismes et accords appropriés de gestion des pêcheries régionaux et sous-régionaux.

7. La République de Slovénie considère que, pour l'application des dispositions des paragraphes 6, 7 et 8 de l'article 21, l'État du pavillon peut se prévaloir de ses dispositions légales en vertu desquelles le ministère public a le pouvoir de décider s'il y a lieu ou non de procéder à des poursuites, à la lumière de tous les éléments du dossier. Les décisions de l'État du pavillon fondées sur de telles dispositions ne doivent pas être interprétées comme une absence de réponse ou une absence d'action.

Confirmation des déclarations faites par la Communauté européenne

La République de Slovénie confirme, par la présente, les déclarations faites par la Communauté européenne lors de la ratification de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs.

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

A.— TEXTES LÉGISLATIFS NATIONAUX

1. Lituanie

Résolution n° 1597 relative à l'approbation des limites de la mer territoriale, de la zone contiguë, de la zone économique exclusive et du plateau continental de la République de Lituanie et au mandat des ministères et des institutions gouvernementales concernant la préparation des instruments légaux requis¹, 6 décembre 2004

VILNIUS

Conformément aux règles et principes du droit international de la mer, universellement reconnus et consacrés dans la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (Valstybės Žinios (Journal officiel) n° 107-4786, 2003), et soucieux d'exercer sa souveraineté sur la mer territoriale et ses droits souverains sur la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau continental, le Gouvernement de la République de Lituanie a décidé :

1. D'établir sur la base du système géodésique mondial de 1984 (WSG 84) :

- 1.1. Les coordonnées des points d'inflexion (annexe 1) des limites de la mer territoriale de la République de Lituanie (annexe 4), qui sont représentées par des lignes droites (loxodromes);
- 1.2. Les coordonnées des points d'inflexion (annexe 2) des limites qui coïncident de la zone économique exclusive et du plateau continental de la République de Lituanie (annexe 4), qui sont représentées par des lignes droites (loxodromes);
- 1.3. Les coordonnées des points d'inflexion (annexe 3) des limites de la zone contiguë de la République de Lituanie (annexe 4), qui sont représentées par des lignes droites (loxodromes).

2. De confier aux ministères mentionnés ci-dessous le soin de déterminer les lois et réglementations nécessaires pour satisfaire aux règles internationales applicables à la zone contiguë, à la zone économique exclusive et au plateau continental de la République de Lituanie, telles que prévues dans les traités dont la République de Lituanie est partie; d'élaborer, le cas échéant, ces lois et réglementations; et de mettre en place un système juridique uniforme couvrant la prévention des infractions et la responsabilité civile ou pénale, d'ici au 31 mars 2005;

- 2.1. Ministère de l'environnement — pour la construction et le fonctionnement d'installations et de câbles ou de pipelines sous-marins, la conservation des ressources biologiques marines, la prospection et l'exploitation des ressources, la préservation du milieu marin, la lutte contre la pollution, le rejet de déchets et d'autres matières dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental;
- 2.2. Ministère de l'environnement et Ministère de l'éducation et de la science — pour la recherche scientifique marine dans la zone économique exclusive;

¹ Source : http://www.lrv.lt/main_en.php. Conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la liste des coordonnées géographiques des points figurant dans les annexes de la résolution a été déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies au moyen d'une note verbale du Ministère des affaires étrangères de la République de Lituanie en date du 8 mars 2006.

- 2.3. Ministère de la défense nationale et Ministère de l'intérieur — pour les opérations de sauvetage et le droit de poursuite;
- 2.4. Ministère de la culture — pour la protection de l'héritage culturel, la diffusion non autorisée (la transmission de programmes radiophoniques ou de télévision auprès du grand public) dans la zone économique exclusive;
- 2.5. Ministère des transports et des communications — pour la sécurité des survols et de la navigation, la réglementation du trafic maritime, la protection des aides à la navigation;
- 2.6. Ministère des transports et des communications et Service national foncier du Ministère de l'agriculture — pour les études hydrographiques;
- 2.7. Ministère de la santé — pour la prévention des infractions aux règlements sanitaires dans la zone contiguë;
- 2.8. Ministère de l'agriculture — pour la pêche dans la zone économique exclusive.
3. De prononcer l'annulation de la résolution n° 1292 du 30 octobre 2000 relative à l'approbation des points côtiers de la mer Baltique pour la détermination des limites de la mer territoriale de la République de Lituanie (Valstybės Žinios (Journal officiel) n° 94-2938, 2000).
4. La présente résolution restera en vigueur jusqu'à l'adoption des lois pertinentes sur les limites de la mer territoriale, de la zone contiguë, de la zone économique exclusive et du plateau continental de la République de Lituanie.

Premier Ministre par intérim

Algerida BRAZAUSKAS

Ministre des affaires étrangères par intérim

Antanas VALIONIS

a) *Annexe 1 à la résolution n° 1597 du 6 décembre 2004 du Gouvernement de la République de Lituanie.*

Coordonnées des points d'inflexion des limites de la mer territoriale de la République de Lituanie

TABLEAU 1

Ligne de base normale le long de la côte de la mer Baltique (Limite intérieure de la mer territoriale)

Point n°	Coordonnées géographiques des points	
	Latitude Nord	Longitude Est
1	56° 04, 148'	21° 03, 858'
2	55° 55, 246'	21° 02, 689'
3	55° 43, 631'	21° 04, 562'
4	55° 37, 780'	21° 06, 398'
5	55° 32, 545'	21° 05, 913'
6	55° 23, 165'	21° 02, 078'
7	55° 16, 850'	20° 57, 223'

TABLEAU 2

*Frontière de l'État avec la Fédération de Russie
(Limite sud de la mer territoriale)*

Point n°	Coordonnées géographiques des points	
	Latitude Nord	Longitude Est
7	56° 04, 148'	20° 57, 223'
14	55° 55, 246'	20° 39, 227'

TABLEAU 3

*Frontière de l'État avec la Fédération de Russie
(Limite nord de la mer territoriale)*

Point n°	Coordonnées géographiques des points	
	Latitude Nord	Longitude Est
1	56° 04, 148'	21° 03, 858'
8	56° 02, 725'	20° 42, 583'

TABLEAU 4

*Limite extérieure de la mer territoriale
(Frontière de l'État)*

Point n°	Coordonnées géographiques des points	
	Latitude Nord	Longitude Est
8	56° 02, 725'	20° 42, 583'
9	55° 54, 934'	20° 41, 361'
10	55° 43, 507'	20° 43, 333'
11	55° 38, 142'	20° 45, 228'
12	55° 33, 896'	20° 44, 911'
13	55° 27, 330'	20° 42, 325'
14	55° 23, 040'	20° 39, 227'

b) *Annexe 2 à la Résolution n° 1597 du 6 décembre 2004
du Gouvernement de la République de Lituanie.*

**Coordonnées des points d'inflexion des limites qui coïncident de la zone économique exclusive
et du plateau continental de la République de Lituanie**

TABLEAU 1

*Limites de la zone économique exclusive et du plateau continental
entre la République de Lituanie et la Fédération de Russie*

Point n°	Coordonnées géographiques des points	
	Latitude Nord	Longitude Est
14	55° 23, 040'	20° 39, 227'
22	55° 38, 175'	19° 55, 466'
23	55° 55, 420'	19° 02, 805'
24	55° 55, 921'	19° 01, 268'

TABLEAU 2

*Limites de la zone exclusive économique et du plateau continental
entre la République de Lituanie et le Royaume de Suède*

<i>Point n°</i>	<i>Coordonnées géographiques des points</i>	
	<i>Latitude Nord</i>	<i>Longitude Est</i>
24	55° 55, 921'	19° 01, 268'
25	55° 57, 300'	19° 03, 983'
26	55° 58, 867'	19° 04, 817'
27	56° 02, 433'	19° 05, 600'
28	56° 02, 725'	19° 05, 783'

TABLEAU 3

*Limites de la zone économique exclusive et du plateau continental
entre la République de Lituanie et la République de Lettonie*

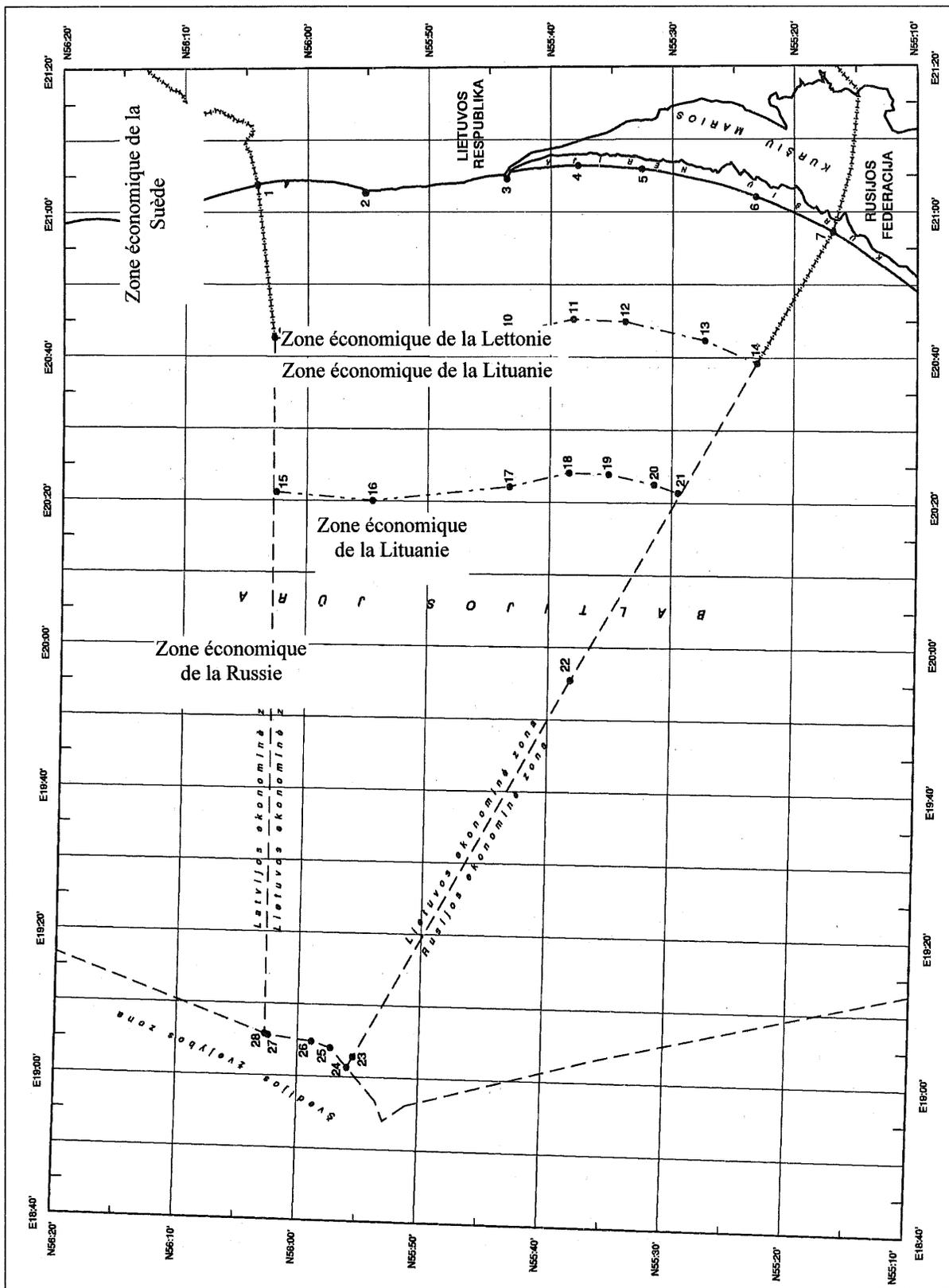
<i>Point n°</i>	<i>Coordonnées géographiques des points</i>	
	<i>Latitude Nord</i>	<i>Longitude Est</i>
8	56° 02, 725'	20° 42, 583'
28	56° 02, 725'	19° 05, 783'

c) *Annexe 3 à la résolution n° 1597 du 6 décembre 2004
du Gouvernement de la République de Lituanie.*

**Coordonnées des points d'inflexion de la limite
de la zone contiguë de la République de Lituanie**

<i>Point N°</i>	<i>Coordonnées géographiques des points</i>	
	<i>Latitude Nord</i>	<i>Longitude Est</i>
15	56° 02, 504'	20° 21, 152'
16	55° 54, 560'	20° 20, 040'
17	55° 43, 321'	20° 22, 107'
18	55° 38, 443'	20° 24, 052'
19	55° 35, 188'	20° 23, 885'
20	55° 31, 443'	20° 22, 504'
21	55° 29, 486'	20° 21, 371'

d) Annexe 4 à la résolution n° 1597 du 6 décembre 2004
de la République de Lituanie



2. Slovénie

CODE MARITIME (PZ), 2001¹

CINQUIÈME PARTIE — L'ARMATEUR

Section I. — Responsabilité de l'armateur

Article 382

À l'armateur incombent les obligations découlant de la navigation et de l'utilisation du navire, sauf disposition contraire de la présente loi.

Article 383

L'armateur et le sauveteur peuvent limiter leur responsabilité pour les recours maritimes susceptibles d'être engagés contre eux, conformément aux dispositions de la présente partie de la loi.

Au sens de la présente section de la loi, l'armateur s'entend du propriétaire, de l'affréteur et du gérant du navire.

Le sauveteur est la personne qui offre des services directement liés au sauvetage ou à l'assistance.

Si un recours visé à l'article 385 de la présente loi est introduit à l'égard de personnes dont des actes, omissions ou défaillances sont de la responsabilité de l'armateur ou du sauveteur du navire, ces personnes peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité conformément à la présente partie de la loi.

L'assureur en responsabilité civile qui couvre les risques faisant l'objet d'une limitation de responsabilité conformément aux dispositions de la présente loi peut se prévaloir de la présente partie de la loi pour le même montant que la personne assurée.

La mention d'une limitation de responsabilité n'implique pas une reconnaissance de la responsabilité.

Article 384

Le capitaine, les autres membres d'équipage et les autres personnes engagées par l'armateur, s'ils sont responsables d'une créance visée à l'article 385 de la présente loi, peuvent limiter leur responsabilité en vertu des articles 388 à 394 de la présente loi.

Article 385

Sous réserve des exceptions prévues aux articles 386 et 387 de la présente loi, peuvent faire l'objet d'une limitation de responsabilité, quels que soient les motifs de responsabilité, les réclamations suivantes :

1. Les réclamations résultant du décès ou de préjudices corporels, de la perte ou de la détérioration de biens (y compris les dommages causés aux ouvrages portuaires, bassins, voies navigables et balises de navigation) qui se sont produits à bord du navire ou en rapport direct avec l'utilisation du navire ou des opérations de sauvetage, ainsi que des dommages additionnels qui en résultent;
2. Les réclamations résultant de tout dommage causé aux cargaisons, passagers et bagages du fait d'un retard du transport par mer;
3. Les réclamations résultant d'autres dommages causés par la violation de droits non contractuels découlant directement de l'utilisation du navire ou des opérations de sauvetage;

¹ Original : Slovène. Traduction française réalisée à partir du texte anglais fourni par la Slovénie. Texte transmis par des notes verbales en date des 24 et 27 février 2006 adressées au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par la Mission permanente de la Slovénie auprès de l'Organisation. Les parties I à IV du Code maritime ont été publiées dans le n° 60 du *Bulletin du droit de la mer*. Les parties VIII à XI du Code maritime seront publiées dans des numéros ultérieurs du *Bulletin*.

4. Les réclamations produites par d'autres personnes que celles responsables du dommage, et découlant des mesures prises dans le but de prévenir ou de limiter un dommage pour lequel la personne responsable est habilitée à limiter sa responsabilité en vertu de la présente partie de la loi, ainsi que pour les dommages additionnels causés par ces mesures.

Les réclamations visées au paragraphe précédent peuvent être assujetties à la limitation de responsabilité si une action en justice a été engagée, sur une base contractuelle ou non contractuelle, en vertu d'un recours ou d'une garantie. Toutefois, les réclamations visées au point 4 du paragraphe précédent ne sont pas assujetties à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles concernent une indemnité fondée sur le contrat conclu avec la personne responsable.

Article 386

La présente partie de la loi ne s'applique pas :

1. Aux réclamations liées au sauvetage ou à la contribution à une avarie commune;
2. Aux réclamations résultant de dommages prescrits par les dispositions du chapitre V de la septième partie de la présente loi;
3. Aux réclamations assujetties à une convention internationale ou à une loi nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité en cas de dommage nucléaire;
4. Aux réclamations de personnes au service de l'armateur ou du sauveteur dont les tâches sont étroitement liées à l'utilisation du navire ou aux opérations de sauvetage, ainsi qu'aux réclamations de leurs héritiers, de leurs successeurs en titre ou d'autres personnes fondées à les présenter.

Article 387

L'armateur perd le droit de se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 388 de la présente loi s'il est établi que les dommages ont été dus à des actes ou omissions qu'il a commis intentionnellement ou par négligence grave.

L'armateur ne peut pas limiter sa responsabilité pour les dommages entraînant le décès ou un préjudice corporel de personnes qu'il emploie.

Article 388

Sous réserve des dispositions de l'article 389 de la présente loi, les limites de responsabilité pour les réclamations découlant du même événement sont calculées de la façon suivante :

1. Pour les réclamations découlant d'un décès ou d'un préjudice corporel :
 - a) 333 000 DTS pour un navire dont le tonnage ne dépasse pas 500 tonnes;
 - b) Pour un navire dont le tonnage dépasse 500 tonnes, le montant indiqué à l'alinéa a plus :
 - 333 DTS pour chaque tonne de jauge comprise entre 501 et 3 000 tonnes;
 - 333 DTS pour chaque tonne de jauge comprise entre 3 001 et 30 000 tonnes;
 - 250 DTS pour chaque tonne de jauge comprise entre 30 001 et 70 000 tonnes;
 - 167 DTS pour chaque tonne de jauge dépassant 70 000 tonnes;
2. Pour les autres réclamations :
 - a) 167 000 DTS pour un navire dont le tonnage ne dépasse pas 500 tonnes;
 - b) Pour un navire dont le tonnage dépasse 500 tonnes, le montant indiqué à l'alinéa a ci-dessus plus :
 - 167 DTS pour chaque tonne de jauge comprise entre 501 et 30 000 tonnes;
 - 125 DTS pour chaque tonne de jauge comprise entre 30 001 et 70 000 tonnes;
 - 83 DTS pour chaque tonne de jauge dépassant 70 000 tonnes.

Lorsque la somme mentionnée au point 1 du paragraphe précédent est insuffisante pour couvrir l'intégralité des réclamations visées dans ce paragraphe, les sommes visées au point 2 du même paragraphe sont utilisées pour régler le solde, celui-ci étant calculé proportionnellement aux réclamations visées au point 2.

Pour un sauveteur qui n'exécute pas l'opération de sauvetage depuis le navire ou qui agit exclusivement à bord du navire auquel les services de sauvetage sont offerts, la responsabilité est limitée au montant correspondant à un tonnage de 1 500 tonnes.

Aux fins de la présente partie de la loi, le tonnage du navire est le tonnage brut calculé sur la base de l'annexe I de la Convention internationale sur le jaugeage des navires de 1969.

Article 389

Pour les réclamations liées au décès ou préjudice corporel subi par un passager et résultant d'un même événement, la responsabilité de l'armateur est limitée à 46 666 DTS multipliés par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter et au maximum à 25 millions de DTS.

Les réclamations visées au paragraphe précédent couvrent tous les risques encourus par une personne transportée sur le navire ou en son nom en vertu d'un contrat de transport de passagers, ou dans le cas d'une personne qui, avec le consentement de l'armateur, accompagne un véhicule ou des animaux sur pied dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises.

Article 390

Les limites de responsabilité prévues à l'article 388 de la présente loi visent l'ensemble des réclamations découlant d'un même événement et s'appliquent :

1. À la personne ou aux personnes mentionnées au premier paragraphe de l'article 383 de la présente loi et à toute personne dont elle(s) est (sont) responsable(s); ou
2. Au propriétaire du navire qui offre des services de sauvetage et au(x) sauveteur(s) qui effectuent ce travail de sauvetage ainsi qu'à toute personne dont il(s) est (sont) responsable(s); ou
3. Au(x) sauveteur(s) n'agissant pas depuis le navire ou agissant exclusivement à bord du navire auquel le service de sauvetage est offert ainsi qu'à toute personne dont il(s) est (sont) responsable(s).

Les limites de responsabilité prévues à l'article 389 de la présente loi visent l'ensemble des réclamations découlant d'un même événement et s'appliquent à la ou aux personne(s) mentionnée(s) au paragraphe 1 de l'article 383 de la présente loi en ce qui concerne le navire visé à l'article 388 de la présente loi, et/ou au détriment de toute personne dont elle(s) est (sont) responsable(s).

Article 391

Les personnes qui peuvent être redevables des sommes réclamées au titre de cette partie de la présente loi peuvent établir un fonds consigné.

Les ressources de ce fonds doivent couvrir les montants correspondants visés aux articles 388 et 389 de la présente loi, majorés des intérêts comptés depuis la date de l'événement donnant naissance à l'obligation jusqu'à la date de la constitution du fonds.

Ce fonds est réservé au règlement des créances pour lesquelles les limites de responsabilité peuvent être invoquées.

Le fonds peut être constitué soit par dépôt du montant soit par une autre forme appropriée de garantie.

Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées aux points 1, 2 ou 3 du premier paragraphe de l'article 390 de la présente loi ou au deuxième paragraphe du même article, ou par son assureur, est réputé avoir été constitué par toutes les personnes mentionnées aux points 1, 2 ou 3 du premier ou du deuxième paragraphe de l'article 390.

Article 392

Le fonds est réparti entre les créanciers au prorata de leurs créances reconnues.

Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable ou son assureur a réglé intégralement ou partiellement une réclamation découlant de cette partie de la loi, elle/il sera considérée comme un créancier dont la créance a été réglée à concurrence du montant versé.

Article 393

Les créances des créanciers au profit desquels un fonds consigné a été établi ne peuvent être réglées qu'à partir de ce fonds.

À la suite de l'établissement du fonds consigné conformément à l'article 391 de la présente loi, tout navire ou autre bien appartenant à la personne ayant droit au fonds et retenu ou saisi au motif d'une réclamation pouvant être couverte par le fonds, est relâché. Si le fonds a été constitué à l'étranger, un tribunal slovène peut ordonner la restitution du bien si les intérêts des créanciers sont adéquatement protégés.

Cette restitution est ordonnée si le fonds a été établi :

1. Dans le port où s'est produit l'événement ou, s'il s'est produit hors des limites du port, dans le premier port d'escale; ou
2. Dans le port de débarquement, pour les créances résultant d'un décès ou d'un préjudice corporel; ou
3. Dans le port de débarquement pour les créances résultant de dommages matériels; ou
4. Dans le pays où le navire est retenu.

Les dispositions des premier et deuxième paragraphes ne s'appliquent que si le créancier peut produire sa créance sur le fonds consigné au tribunal qui administre ce fonds et si la créance peut effectivement être réglée par ce fonds.

Article 394

Les dispositions des articles 382 à 422 de cette section de la présente loi s'appliquent également aux bateaux; pour calculer les montants de la responsabilité limitée, un bateau est considéré comme un navire d'un tonnage brut de 500 tonnes.

Article 395

Les dispositions des articles 382 à 422 de la présente loi s'appliquent également aux navires de guerre, à condition que leur tonnage soit déterminé en termes de déplacement. Deux tonnes de déplacement sont considérées comme égales à une tonne de jauge au sens de l'article 388 de la présente loi.

Section II.— Procédures de la responsabilité de l'armateur

Article 396

Les procédures non contentieuses établissant les limites de responsabilité de l'armateur sont conduites par un juge unique du Tribunal de district de Koper.

Le tribunal susmentionné dans le paragraphe précédent est compétent si le navire ou le bateau impliqué dans l'événement, pour lequel une procédure de limitation de la responsabilité de l'armateur est engagée, est immatriculé dans le registre maritime de la Slovénie; si le navire ou le bateau impliqué dans l'événement, pour lequel une procédure de limitation de la responsabilité de l'armateur est engagée, est de nationalité étrangère, le tribunal mentionné dans le paragraphe précédent est compétent si le navire ou le bateau a été saisi dans la mer territoriale de la Slovénie et, lorsque le navire n'a pas été saisi, si les ressources nécessaires à l'établissement d'un fonds consigné ont été déposées auprès d'un tribunal de la République de Slovénie.

Article 397

La procédure de limitation de la responsabilité de l'armateur est engagée sur proposition de la personne qui est, en vertu des dispositions de la présente loi, habilitée à limiter sa responsabilité.

Cette proposition doit contenir, outre les données générales qui doivent figurer dans toute demande, les éléments suivants :

1. Une description de l'événement donnant naissance à la réclamation pour laquelle la limitation de responsabilité est demandée;
2. Le motif et le montant de la responsabilité limitée;
3. Les modalités envisagées pour constituer le fonds consigné (dépôt d'espèces ou autre garantie suffisante);
4. La liste des créanciers connus avec l'indication de leur domiciliation ou lieu de résidence;
5. La nature et le montant probable des créances des créanciers connus.

La proposition de limitation de la responsabilité de l'armateur doit être accompagnée de documents relatifs au tonnage du navire conformément à l'article 388 de la présente loi.

Article 398

Si le tribunal constate que les conditions prescrites par la présente loi pour autoriser la limitation de responsabilité ne sont pas satisfaites, il rend une décision négative.

S'il constate qu'il ne sera pas possible d'utiliser librement les ressources du fonds consigné proposé dans l'intérêt des créanciers, il rejette la demande.

Article 399

Si le tribunal constate que la demande d'une procédure de limitation de la responsabilité de l'armateur est conforme aux dispositions y relatives de la présente loi et que les ressources du fonds envisagé peuvent être utilisées librement dans l'intérêt des créanciers, il rend une décision approuvant la constitution d'un fonds consigné.

Dans la décision visée au paragraphe précédent, le tribunal ordonne au requérant de lui présenter dans les 15 jours la preuve qu'il a mis à sa disposition les ressources admises pour la constitution du fonds consigné et qu'il a déposé à l'avance le montant nécessaire pour couvrir tous les frais qui seront engagés durant la procédure ou en rapport avec elle.

Si le requérant ne se conforme pas aux dispositions du deuxième paragraphe du présent article, le tribunal rend une décision invalidant la décision relative à la constitution du fonds consigné.

Dans la décision, le tribunal avertit le requérant des conséquences du non respect des dispositions du troisième paragraphe du présent article.

Article 400

Le fonds consigné est réputé constitué à la date à laquelle le requérant présente au tribunal la preuve qu'il s'est conformé au deuxième paragraphe de l'article précédent.

Le tribunal rend dans les 24 heures qui suivent la réception de la preuve visée au paragraphe précédent une décision établissant que le fonds consigné a été constitué.

La décision au paragraphe précédent est publiée au Journal officiel de la République de Slovénie, au bulletin des avis du tribunal et, si nécessaire, par tout autre moyen approprié.

La décision est signifiée au requérant et à tous les créanciers concernés par la limitation de responsabilité et dont la domiciliation ou le lieu de résidence est connu du tribunal.

Article 401

La décision déterminant l'établissement d'un fonds consigné contient les données ci-après :

1. Le nom, le port d'attache et la nationalité du navire, ou la marque d'identification et le lieu d'immatriculation du bateau;
2. La dénomination ou la raison sociale et la domiciliation ou le nom et le lieu de résidence permanente et la nationalité du requérant;
3. L'événement auquel la limitation de la responsabilité de l'armateur s'applique;
4. Le montant de la limitation de responsabilité et la date de constitution du fonds consigné;
5. Une invitation aux créanciers à produire les créances qui doivent, en vertu des dispositions de la présente loi, être réglées par le fonds consigné, dans un délai de 90 jours à compter de la date de publication de la décision au Journal officiel de la République de Slovénie, qu'une action judiciaire civile ait ou non été introduite pour ces créances ou qu'une décision définitive ait ou non déjà été rendue, avec un avertissement des conséquences du non respect de l'article 412 de la présente loi;
6. Le lieu et la date de l'audience d'examen des créances.

Article 402

Si des mesures de mise à exécution ou des mesures visant à garantir les créances qui, en vertu des dispositions de la présente loi, doivent être réglées par le fonds consigné sont prises au détriment d'une personne qui, sur la base des dispositions de la présente loi, est habilitée à limiter sa responsabilité ou à laquelle le fonds consigné s'applique, le tribunal saisi, à la demande de cette personne, prend une décision suspendant la procédure de mise à exécution ou de constitution d'une garantie et annule toutes les décisions prises dans ces procédures.

La partie à la demande de laquelle le tribunal a suspendu la procédure de mise à exécution ou la procédure de constitution d'une garantie prend à sa charge les frais de la procédure suspendue et est tenue, à la demande de l'autre partie, de payer les dépens de cette dernière.

Après constitution du fonds consigné, il n'est plus possible de demander l'ouverture d'une procédure ordinaire de mise à exécution ou de constitution d'une garantie pour les créances qui, en vertu de la loi, doivent être réglées par le fonds consigné.

Article 403

Les créanciers qui produisent une créance libellée en devises étrangères indiquent l'équivalent en monnaie locale (tolar) au taux de change établi par la Banque de Slovénie à la date de la constitution du fonds consigné.

Pour les créances produites dans les délais (art. 401, point 5), un intérêt légal court depuis la date de constitution du fonds consigné; et pour les autres créances, l'intérêt légal court depuis la date de leur production.

Article 404

Les créances produites sont examinées lors d'une audience organisée à cet effet.

Le requérant et tous les créanciers qui ont produit leurs créances avant la fin de l'audience d'examen des créances peuvent y participer en qualité de parties.

Le fait que les parties ne se présentent pas à l'audience n'empêche pas le tribunal de la tenir.

À l'audience, le tribunal invite toutes les parties présentes à faire une déclaration concernant les créances produites et le motif de la limitation de la responsabilité du requérant.

Article 405

Le fait qu'un créancier produise une créance ne vaut pas reconnaissance du droit du requérant de la régler par le fonds consigné constitué.

Un créancier ne peut pas contester la créance d'un autre créancier en soutenant qu'elle ne peut pas être réglée par le fonds consigné au motif que l'événement donnant naissance à la créance a été causé par l'exploitant du navire intentionnellement ou par négligence grave (premier paragraphe de l'article 387 de la présente loi).

La personne qui demande la constitution du fonds consigné et les créanciers sont réputés reconnaître l'existence de la créance et le fait qu'elle peut être réglée par le fonds consigné, sauf s'ils le contestent par écrit et oralement avant la fin de l'audience d'examen des créances.

Article 406

Si le créancier conteste que sa créance soit concernée par les limites de responsabilité du requérant alors que celui-ci le prétend, le tribunal rend une décision ordonnant au créancier d'introduire dans les 30 jours de la signification de la décision une instance contre le requérant pour établir que sa créance ne peut pas faire partie de celles à régler par le fonds consigné.

Si le créancier ne donne pas suite à cette décision dans le délai ci-dessus, ou s'il retire son instance, il est réputé avoir renoncé à prétendre que la responsabilité du proposant n'est pas limitée en ce qui concerne sa créance.

Article 407

Si des créanciers contestent l'existence ou le montant de la créance d'un autre créancier, ou son droit d'obtenir le règlement par le fonds consigné, le tribunal rend une décision ordonnant au créancier dont la créance a été contestée d'introduire dans les 30 jours qui suivent la signification de la décision une instance contre le requérant et tous les créanciers qui ont contesté sa créance ou son montant pour établir l'existence et le montant de sa créance, ou son droit d'obtenir le règlement par le fonds consigné.

Si des créanciers contestent la créance d'un autre créancier établie par un arrêt définitif d'un tribunal civil à l'encontre du requérant, le tribunal rend une décision leur ordonnant d'introduire dans les 30 jours une instance visant à établir que la créance n'existe pas.

Si les créanciers concernés n'introduisent pas l'instance dans les délais prévus au premier paragraphe ou au paragraphe précédent, ou s'ils retirent l'instance introduite, la créance est réputée ne pas avoir été produite, dans le cas visé au paragraphe 1, et ne pas avoir été contestée, dans le cas visé au paragraphe précédent.

Article 408

Si le requérant conteste l'existence ou le montant de la créance du créancier, le tribunal rend une décision ordonnant au créancier d'introduire dans les 30 jours à compter de la date de la signification de la décision une instance contre le requérant pour établir l'existence et le montant de sa créance.

Le requérant ne peut pas contester la créance si son existence et son montant ont été établis par un arrêt définitif à l'issue de l'instance au civil qui l'oppose au créancier ou d'une instance au civil introduite en vertu du premier paragraphe de l'article précédent.

Si le créancier n'introduit pas l'instance dans les délais prévus au premier paragraphe du présent article, ou retire l'instance introduite, il est réputé ne pas avoir produit sa créance.

Article 409

Les instances visées aux articles 406, 407 et 408 de la présente loi ne peuvent être introduites que pour les créances examinées à l'audience d'examen des créances.

Les arrêts définitifs pris à l'issue des instances visées aux articles 406, 407 et 408 de la présente loi sont juridiquement contraignants pour toutes les parties aux procédures de limitation de la responsabilité de l'armateur.

Article 410

Les différends visés aux articles 406, 407 et 408 de la présente loi relèvent exclusivement de la compétence territoriale du tribunal dans le ressort duquel se trouve le tribunal qui mène la procédure de limitation de la responsabilité de l'armateur.

Article 411

Si le requérant établit de façon crédible que certaines créances doivent être réglées à l'étranger par le fonds consigné, le tribunal peut, sur sa proposition, ordonner que le montant qui serait nécessaire pour le règlement de cette créance soit réservé au prorata des autres créances produites et du montant du fonds consigné.

La demande visée au paragraphe précédent peut être présentée avant la tenue de la première audience consacrée à la répartition des ressources du fonds consigné.

Le montant réservé en vertu du premier paragraphe du présent article est conservé sur un compte distinct pendant 10 ans à partir de la date à laquelle la décision relative à la répartition finale du fonds consigné devient définitive.

Le tribunal peut, avant l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, ordonner que le montant réservé soit, en totalité ou en partie, transféré sur le compte général du fonds consigné si, vu les circonstances, on peut conclure que les conditions à satisfaire pour que ce montant soit réservé (premier paragraphe) ont cessé d'exister.

Après l'expiration du délai prévu au paragraphe 3 du présent article, le tribunal retransfère le montant réservé au compte général du fonds consigné.

Article 412

Pour examiner les créances produites après la clôture de l'audience d'examen des créances, le tribunal ordonne une nouvelle audience.

Les créanciers dont les créances sont examinées à cette nouvelle audience en vertu du paragraphe 1 du présent article ne peuvent pas contester les créances déjà reconnues.

Les créanciers peuvent produire leurs créances jusqu'à la clôture de l'audience de répartition du fonds consigné.

Les créances produites après la clôture de la première audience de répartition du fonds consigné ne sont pas examinées.

Les créanciers qui produisent leurs créances après l'expiration du délai prévu au point 5 de l'article 401 de la présente loi sont tenus de verser au requérant et aux autres parties, à leur demande, le coût des formalités dues à la production tardive de la créance. Le tribunal peut ordonner aux créanciers de déposer dans un délai spécifié le montant nécessaire pour couvrir ce coût.

Article 413

Après la fin de la procédure d'examen des créances produites, le tribunal détermine par une décision les créances qui seront reconnues et leur montant, en tenant compte également des déclarations écrites des parties.

Article 414

La répartition des ressources du fonds consigné est effectuée lorsque la décision rendue conformément à l'article précédent est devenue définitive.

Le tribunal peut, sur demande d'un créancier, procéder à une répartition partielle provisoire du fonds consigné aux fins du règlement préliminaire des créances établies si le requérant peut montrer de façon crédible que les instances visées aux articles 406, 407 et 408 de la présente loi ne seront pas terminées dans un délai de six mois.

La répartition du fonds consigné prévue au paragraphe précédent comprend le solde du fonds consigné après mise en réserve de l'intégralité des montants nécessaires pour l'éventuel règlement des créances encore contestées, à concurrence du montant qui devrait être versé si l'existence de ces créances était confirmée pour le montant déclaré.

La partie du fonds consigné mise en réserve en vertu des premier, deuxième et troisième paragraphes de l'article 411 de la présente loi est répartie lorsque la procédure d'examen des créances contestées auxquelles les montants mis en réserve se rapportent est achevée avec l'adoption d'une décision définitive, compte tenu de la répartition déjà faite en vertu des premier, deuxième et troisième paragraphes du présent article.

Article 415

Le tribunal établit un projet de répartition des ressources du fonds consigné.

Au moment de l'élaboration de ce projet, le tribunal fixe une audience pour son examen, à laquelle il convoque le requérant et les créanciers dont les créances ont été constatées et pour lesquelles il a été établi qu'elles doivent être réglées par le fonds consigné, ainsi que les créanciers dont les créances sont encore contestées.

La convocation à l'audience est accompagnée d'un exemplaire du projet de répartition.

Article 416

Au cas où un expert est nécessaire pour établir le projet de répartition des ressources du fonds consigné et que le tribunal n'a pas d'expert à sa disposition, il peut confier le travail à un spécialiste extérieur.

Les dispositions du Code de procédure civile relatives aux experts s'appliquent aux experts visés au paragraphe précédent.

Article 417

Le requérant et les créanciers mentionnés à l'article 415 de la présente loi sont habilités à participer à l'audience en qualité de parties.

L'absence de parties à l'audience n'empêche pas le tribunal de tenir celle-ci.

À l'audience, le tribunal invite les parties présentes à faire des commentaires du projet de répartition du fonds consigné et à formuler leurs objections.

Le tribunal rend une décision sur la répartition du fonds consigné en se fondant sur les résultats ou le succès de la procédure, en prenant en compte les déclarations écrites des parties.

Article 418

Le tribunal est tenu d'ordonner le règlement des créances auxquelles s'applique la décision relative à la répartition des ressources du fonds consigné dans les trois jours qui suivent la date à laquelle cette décision devient définitive et ne fait pas l'objet d'un recours, ou la date à laquelle le tribunal de deuxième instance envoie la décision au tribunal de première instance.

Article 419

L'enregistrement d'une créance dans une procédure de limitation de la responsabilité de l'armateur a le même effet, en ce qui concerne la suspension des règles de limitation, que l'introduction d'une instance dans une procédure contentieuse.

En ce qui concerne les créances contestées dans la procédure d'examen des créances, les règles de limitation sont réputées suspendues à compter de la date de l'enregistrement des créances et jusqu'à l'expiration du délai fixé pour l'introduction d'une instance par les articles 407 et 408 de la présente loi et/ou à compter de la date à laquelle est devenu définitif l'arrêt en vertu duquel il est déterminé que les créances ne devaient pas être réglées par le fonds consigné.

Pour les créances qui, en vertu d'une décision relative à la répartition des ressources du fonds consigné, doivent être réglées par ce fonds, les règles de limitation recommencent à s'appliquer lorsque la décision relative à la répartition devient définitive.

Article 420

Pour les parties dont les créances n'ont pas été réglées dans un délai de six mois à compter de la date de publication de l'ordre de paiement (art. 418 de la présente loi), le tribunal établit un compte distinct alimenté par le fonds consigné, conformément aux règles régissant l'établissement de comptes gérés par les tribunaux.

Article 421

Un recours visant une décision rendue dans la procédure de limitation de la responsabilité de l'armateur doit être présenté dans les huit jours à compter de la signification de la décision.

Article 422

Dans une procédure de limitation de la responsabilité de l'armateur, tous les appels extraordinaires auxquels il peut être recouru à l'égard d'arrêts rendus dans des procédures civiles peuvent être utilisés pour contester une décision de justice mettant un terme à la procédure judiciaire.

SIXIÈME PARTIE — CONTRATS MARITIMES

Section I. — Contrats de construction navale

Article 423

Dans un contrat de construction navale, le chantier naval s'engage à construire un nouveau navire dans un délai stipulé, conformément aux plans et documents techniques fournis et le client promet de payer le prix stipulé pour le nouveau navire construit.

Dans un contrat de reconstruction ou de réparation d'un navire, la partie effectuant les réparations promet de reconstruire ou de réparer un navire existant dans un délai stipulé et le client s'engage à payer à la première partie les montants convenus pour les travaux de reconstruction ou de réparation.

Les dispositions de la présente loi relatives aux contrats de construction navale s'appliquent, *mutatis mutandis*, aux contrats de reconstruction ou de réparation d'un navire, sauf en ce qui concerne la mise en cale d'un navire si celle-ci constitue une opération distincte.

Article 424

Le contrat de construction d'un navire et ses avenants doivent être établis par écrit.

Les contrats de construction d'un navire et les avenants non établis conformément au paragraphe précédent n'ont pas d'effet légal.

Article 425

Le chantier naval doit construire le navire conformément au contrat de construction et aux règles de l'art et de façon à ce que le navire puisse obtenir le certificat de navigabilité prescrit par la présente loi ainsi que tout autre document prévu dans le contrat de construction.

Si le navire doit être immatriculé à l'étranger, le chantier naval doit le construire conformément au contrat de construction et aux règles de l'art de telle façon que le navire puisse obtenir les documents prévus dans le contrat de construction.

Article 426

Le navire en construction est réputé appartenir au chantier naval, sauf disposition contraire du contrat de construction.

Article 427

Le client a le droit de superviser la construction du navire et peut désigner à cet effet un ou plusieurs inspecteurs. La nomination et la radiation d'un inspecteur doivent être notifiées par écrit au chantier naval.

Les coûts liés aux inspecteurs sont payés par le client.

Le constructeur doit permettre aux inspecteurs d'effectuer leur tâche durant les travaux.

Si l'inspecteur constate que des travaux particuliers ne sont pas exécutés conformément aux dispositions de l'article 425 de la présente loi, il en notifie immédiatement le chantier naval par écrit.

Si le chantier naval rejette les observations de l'inspecteur, celui-ci en notifie sans retard le client par écrit et demande que la procédure stipulée par le contrat en pareil cas soit engagée.

Si le contrat ne contient aucune disposition relative à la procédure mentionnée au paragraphe précédent, ou si les parties n'acceptent pas les résultats de la procédure mentionnée à ce paragraphe, le différend est soumis à un tribunal.

Les dispositions des paragraphes 1 à 5 du présent article n'interfèrent pas avec le droit de la société de classification de superviser la construction du navire conformément aux dispositions de la présente loi relatives à l'établissement de la navigabilité d'un navire.

Article 428

Lorsque le chantier naval a fabriqué ou acheté des pièces ou accessoires destinés au navire commandés ou acquis auprès de personnes désignées par le client, il est responsable des défauts dans les travaux effectués ou dans les pièces ou accessoires achetés, sauf s'il prouve que, malgré la prudence et la diligence voulues, il était impossible de constater ces défauts.

Article 429

Le chantier naval n'est pas responsable des défauts de construction s'il démontre que ceux-ci sont dus au fait qu'il a effectué certaines activités conformément aux demandes du client et qu'il a averti le client du risque de conséquences dommageables que celui-ci aurait pu prévoir moyennant une prudence et une diligence raisonnables.

Lorsque les matériaux de construction du navire sont fournis par le client, le chantier naval doit les examiner et notifier les défauts au client sans retard.

Si le chantier naval ne respecte pas les dispositions du paragraphe précédent, il est responsable de toute conséquence dommageable due aux défauts des matériaux.

Le chantier naval n'est pas responsable en vertu des dispositions du paragraphe précédent si le client a exigé que les matériaux soient employés dans la construction du navire bien qu'il ait été averti de leurs défauts.

Si le chantier naval n'est pas en même temps le concepteur du projet, il est responsable des défauts de construction du navire exécuté conformément au projet qu'il aurait pu découvrir en exerçant une prudence et une diligence raisonnables.

Le chantier naval n'est pas responsable en vertu des dispositions du paragraphe précédent si, malgré l'avertissement du chantier naval, le client a exigé que les travaux soient exécutés conformément au projet.

En cas de construction d'un navire slovène, le chantier naval doit informer la société de classification supervisant la construction que le maître de l'ouvrage a insisté, malgré ses mises en garde, pour que certains travaux soient entrepris contrairement aux règles de construction technique et aux règles de l'art, que des matériaux de qualité inférieure sont utilisés pour construire le navire ou que les travaux seront menés conformément au projet alors même que cela peut entraîner des défauts de construction.

Article 430

Le chantier naval a le droit de retenir le navire tant qu'il n'a pas reçu le paiement ou une caution suffisante au titre des créances découlant du contrat de construction.

Article 431

Le chantier naval doit remédier à ses frais et à ses risques, dans un délai raisonnable, aux défauts dont il est responsable en vertu des articles 425, 427 et 429 de la présente loi.

S'il est impossible de remédier aux défauts, le client peut demander une réduction de prix appropriée.

Si le défaut auquel il est impossible de remédier est majeur, le client a le droit de résilier le contrat.

Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article n'affectent pas le droit du client d'obtenir une indemnité.

Le fait que le client n'ait pas fait d'objection au projet établi par le chantier naval, aux matériaux employés et à la manière dont les travaux ont été exécutés durant la construction du navire ne décharge pas le chantier naval des obligations visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article.

Article 432

Le chantier naval est responsable des vices cachés découverts dans un délai d'un an à compter de la remise du navire au client, à condition que ce dernier lui ait notifié par écrit les vices immédiatement après leur découverte.

Article 433

La responsabilité du chantier naval découlant des dispositions de l'article précédent cesse un an après la date à laquelle il a reçu notification des vices du navire conformément audit article.

Section II. — Contrats d'exploitation des navires

1. Dispositions générales

Article 434

Les contrats d'exploitation des navires sont les contrats de transport et les affrètements (bail).

Article 435

Les contrats de transport sont les contrats de transport de marchandises par mer, les contrats de transport de passagers par mer, les contrats de remorquage en mer et les contrats visant d'autres contrats de transport.

Article 436

Sauf disposition contraire de la présente loi, les dispositions régissant un contrat de transport particulier s'appliquent aussi, *mutatis mutandis*, aux autres contrats maritimes.

Article 437

Les termes employés dans le présent chapitre de la loi ont la signification suivante :

1. L'affrèteur est la partie contractante qui engage l'armateur pour effectuer le transport de marchandises ou de passagers, pour remorquer ou pousser des navires et pour tout autre contrat de transport;
2. Le chargeur est l'affrèteur ou une personne désignée par lui pour livrer à l'armateur les marchandises destinées à être transportées en vertu d'un contrat d'affrètement;
3. Le destinataire est la personne habilitée à prendre livraison des marchandises de l'armateur;
4. Le bénéficiaire est la personne qui, en vertu d'un contrat d'affrètement, bénéficie de certains droits à l'égard de l'armateur (affrèteur, chargeur ou destinataire);
5. Les staries sont le temps normalement autorisé pour le chargement ou le déchargement des marchandises;
6. Les surestaries sont la période supplémentaire requise pour le chargement ou le déchargement des marchandises après l'expiration des staries.

Article 438

Les dispositions de la présente section s'appliquent également aux :

1. Navires de guerre,
2. Bateaux.

Par dérogation au point 1 du paragraphe précédent, ne s'appliquent pas aux contrats pour l'exploitation de navires de guerre les dispositions suivantes :

1. Les dispositions régissant l'affrètement à temps (articles 442, 443, 570 et 572 de la présente loi et dispositions de l'article 440 de la présente loi visant ledit contrat);
2. Les dispositions régissant le droit de l'affrèteur de conclure un contrat d'affrètement avec un tiers (article 444 de la présente loi);
3. Les dispositions régissant le transport de passagers et de bagages (articles 586 à 621 de la présente loi), à l'exception des dispositions régissant la responsabilité de l'armateur en cas de décès des passagers ou de préjudices corporels subis par les passagers et les dispositions de l'article 598 de la présente loi;
4. Les dispositions régissant l'affrètement coque nue (articles 643 à 657 de la présente loi);
5. Les dispositions des articles 452 et 565 de la présente loi.

2. Contrats de transport

a) Transport de marchandises

Dispositions générales sur le transport de marchandises

Article 439

En vertu d'un contrat d'affrètement, l'armateur s'engage à transporter les marchandises et l'affrèteur est tenu de payer le fret.

Article 440

Un contrat d'affrètement peut être conclu pour l'ensemble du navire, une partie du navire ou une partie déterminée de celui-ci (charte-partie), ou encore pour le transport de marchandises déterminées (contrat de transport).

Une charte-partie peut être conclue pour un ou plusieurs voyages (affrètement au voyage), ou pour une période déterminée (affrètement à temps).

Article 441

Un contrat d'affrètement doit être conclu par écrit.

Un contrat visé au paragraphe précédent qui n'est pas établi par écrit n'a pas d'effet légal.

Pour les contrats d'affrètement autres que ceux visés au premier paragraphe du présent article, chaque partie a le droit de demander qu'un document écrit soit rédigé pour le contrat réalisé.

Si la partie qui doit établir le contrat écrit ne satisfait pas à cette obligation, l'autre partie peut se retirer du contrat sauf si son exécution a déjà commencé.

Les dispositions du paragraphe précédent n'affectent pas le droit aux dommages-intérêts de la partie ayant demandé l'établissement d'un document écrit.

Article 442

Dans le cadre d'une charte-partie, l'armateur n'est pas responsable envers l'affréteur des obligations assumées par le capitaine conformément à des instructions spéciales données par celui-ci.

Article 443

Dans le cadre d'une charte-partie, l'affréteur ne peut ordonner ni un voyage qui exposerait le navire ou l'équipage à des dangers imprévisibles au moment où le contrat a été conclu ni un voyage qu'il serait impossible d'achever sans dépasser considérablement la durée de l'affrètement.

Article 444

L'affréteur d'une charte-partie peut conclure avec une tierce personne un contrat de transport de marchandises par le navire affrété dans le cadre de la charte partie.

L'armateur est également responsable envers les tiers des obligations découlant d'un contrat mentionné au paragraphe précédent, conformément aux dispositions dont l'application ne peut pas être exclue par contrat et aux conditions prévues pour ce type de transport.

Si les obligations de l'armateur sont accrues dans un cas visé au paragraphe précédent, l'affréteur est responsable desdites obligations envers l'armateur.

Si la tierce partie avec laquelle un contrat a été conclu en vertu du premier paragraphe du présent article avait connaissance de l'existence de la charte-partie, l'armateur n'est responsable envers cette tierce partie que dans la mesure stipulée par la charte-partie et établie par les règles de droit dont l'application ne peut pas être exclue par convention entre les parties.

Article 445

L'affréteur qui autorise un tiers à livrer en qualité de chargeur des marchandises pour transport à l'armateur est responsable envers l'armateur des actes et omissions du chargeur dans les limites stipulées par le contrat de transport.

Article 446

Le contrat de transport de marchandises s'éteint s'il devient définitivement impossible de l'exécuter du fait d'un cas de force majeure.

Si pour des raisons de force majeure l'exécution du contrat de transport de marchandises a été rendue impossible pour une longue période, ou si la durée de la force majeure est incertaine, chacune des parties peut dénoncer le contrat.

Chacune des parties est aussi habilitée à dénoncer le contrat si la sécurité du navire, de l'équipage ou de la cargaison risque d'être menacée par un cas de force majeure ou par d'autres circonstances qui ne peuvent être évitées ou prévenues, qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat et qui pourraient durer plus longtemps ou pour une durée incertaine.

Article 447

Si le contrat d'affrètement se termine ou a été dénoncé conformément à l'article précédent, l'armateur a droit au remboursement des frais engagés pour le déchargement; si le contrat a été terminé ou dénoncé pour un motif survenu après que le navire a quitté le port d'embarquement, l'exploitant a droit au fret au prorata de la distance parcourue de façon utile.

À l'exception de l'indemnité à laquelle l'armateur a droit en vertu du paragraphe précédent, aucune partie contractante n'a droit à aucun autre remboursement de l'autre partie.

Article 448

Si un contrat d'affrètement ne peut être exécuté pendant une brève période seulement, les parties contractantes n'ont pas le droit de le dénoncer.

Article 449

Dans le cadre d'une charte-partie couvrant l'ensemble du navire, l'affréteur peut dénoncer le contrat avant l'achèvement du chargement ou avant l'expiration des surestaries si le chargement n'est pas terminé, à condition de verser la moitié du fret convenu et d'indemniser l'armateur pour les surestaries et autres frais non compris dans le fret.

Les dispositions du paragraphe précédent s'appliquent également aux chartes-parties concernant une proportion du navire, une partie déterminée du navire seulement ou aux contrats de transport, à condition que tous les affréteurs dénoncent le contrat.

Dans les cas prévus aux premier et deuxième paragraphes du présent article, le ou les affréteurs peuvent dénoncer le contrat après l'achèvement du chargement ou l'expiration des surestaries, ainsi que durant le voyage lui-même, à condition de payer intégralement le fret stipulé ainsi que les surestaries et autres frais engagés par l'armateur et non couverts par le fret.

Lorsque le contrat de transport est conclu pour une proportion du navire ou une partie déterminée du navire ou pour le transport de marchandises spécifiées, chaque affréteur peut le dénoncer avant le début du chargement s'il verse intégralement le fret stipulé et les surestaries et autres coûts supportés par l'affréteur et non couverts par le fret.

Article 450

Tout affréteur peut dénoncer un contrat dans les cas visés au quatrième paragraphe de l'article précédent après que le chargement a commencé, s'il s'acquitte des obligations prévues par ledit article, à condition que la cargaison puisse être déchargée sans mettre en danger le navire ou d'autres cargaisons, que l'appareillage du navire ne soit pas beaucoup retardé par le déchargement ou que son horaire de départ ne soit pas perturbé, que le déchargement n'entraîne aucun dommage pour les autres affréteurs et qu'il n'existe pas de motif convainquant empêchant le déchargement.

Si l'armateur refuse la résiliation du contrat pour les motifs visés au paragraphe précédent, il est tenu d'en informer immédiatement l'affréteur.

Article 451

Si, en cas d'annulation du contrat, un connaissement a été délivré, l'affréteur peut dénoncer le contrat à condition de restituer à l'armateur tous les exemplaires dudit connaissement ou de lui fournir une garantie pour couvrir tous les dommages qu'il pourrait subir du fait que tous les exemplaires du connaissement ne lui ont pas été restitués.

Article 452

L'armateur est tenu de transporter les marchandises dans le navire expressément stipulé par le contrat ou dans un navire présentant les caractéristiques convenues.

Si les parties ne sont pas expressément convenues d'employer un navire en particulier ou un navire présentant certaines caractéristiques, en vertu du paragraphe précédent, l'armateur est tenu de transporter les marchandises dans un navire du type habituellement employé pour effectuer le transport stipulé.

Article 453

L'armateur est tenu d'exercer en temps utile, avant de commencer le voyage, la vigilance et la diligence raisonnables d'un armateur consciencieux s'agissant d'assurer la navigabilité du navire, de le doter des équipements, de l'équipage et de l'approvisionnement nécessaires, ainsi que de l'équiper pour que les marchandises puissent être chargées, arrimées, conservées, transportées et déchargées dans l'état dans lequel elles ont été reçues pour le transport.

L'armateur est tenu d'exercer la vigilance et la diligence raisonnables d'un exploitant consciencieux visées dans le paragraphe précédent pour la durée totale du voyage.

L'armateur doit fournir la preuve qu'il a exercé la vigilance et la diligence raisonnables visées au premier et au deuxième paragraphe du présent article.

Un accord conclu qui ne respecte pas les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article n'ont pas d'effet légal.

Article 454

Les espaces du navire qui ne sont habituellement pas employés pour le transport de marchandises peuvent être employés à cet effet uniquement avec l'accord exprès des parties contractantes, sauf si un tel accord est contraire aux règlements.

Article 455

L'armateur peut, avec le consentement de l'affrèteur, remplacer le navire convenu par un autre navire.

Si le transport est effectué en vertu d'un contrat de transport, le navire peut être remplacé sans le consentement de l'affrèteur.

Article 456

L'armateur est responsable de l'exactitude des déclarations relatives à la capacité de port du navire figurant dans la charte-partie s'il y a un écart supérieur à 5 %.

Article 457

Si une charte-partie a été conclue pour l'affrètement du navire entier ou d'une partie déterminée du navire, et si l'espace n'est pas entièrement employé, l'armateur ne peut pas disposer de l'espace vide sans le consentement de l'affrèteur.

Chargement de la cargaison

Article 458

L'exploitant du navire est tenu de conduire le navire à charger au port convenu pour le chargement.

Article 459

Si, pour des motifs dont l'affrèteur n'est pas responsable, le navire ne peut pas être conduit au port convenu, l'affrèteur, compte tenu de l'objectif du contrat, a le droit de désigner le premier port approprié vers lequel le navire peut être conduit de façon fiable pour prendre livraison des marchandises.

Article 460

L'affrèteur doit réserver un espace dans le port pour le chargement de la marchandise.
Dans les services de ligne, cet espace est réservé par l'armateur.

Article 461

L'armateur conduit le navire à l'espace de chargement déterminé par l'affrèteur conformément à l'article précédent si cela peut être fait sans danger pour le navire et si les marchandises peuvent être chargées à cet endroit sans mettre le navire en danger.

Si l'espace de chargement ne satisfait pas les conditions prescrites au paragraphe précédent, l'armateur conduit le navire à un autre lieu aussi proche que possible, à condition qu'il puisse le faire sans danger pour le navire et que les marchandises puissent être chargées en cet autre lieu sans mettre le navire en danger.

Article 462

L'affrèteur peut prendre livraison des marchandises à l'ancre si le contrat le prévoit ou si tel est l'usage local, et doit le faire si cela est ordonné par la Direction maritime de la République de Slovénie.

Article 463

Si en vertu d'un contrat l'affrèteur ou une autre personne a le droit de désigner le port de chargement et que le capitaine ne reçoit pas un tel ordre dans le délai convenu ou à temps ou si la tâche prévue ne peut être exécutée, le capitaine agit au mieux selon son jugement, en tenant compte des intérêts des bénéficiaires du transport.

Article 464

Si en vertu du contrat le navire doit arriver au port désigné dans un délai déterminé, le navire sera réputé arrivé à temps s'il atteint le port ou l'ancrage jusqu'à ce moment.

Article 465

Le capitaine notifie le chargeur par écrit que le navire est prêt à charger (notice prêt à charger).

La notice prêt à charger est présentée au chargeur à son adresse durant les heures ouvrées.

Si le capitaine ne connaît pas l'adresse du chargeur ou si la notice prêt à charger ne peut pas être remise à cette adresse, celle-ci doit être publiée dans les médias publics et annexée au tableau des notices de la Direction maritime de la République de Slovénie.

Article 466

La notice prêt à charger n'est pas utilisée pour les navires assurant un service de ligne.

Pour les navires assurant un service de ligne, le chargement commence dès qu'ils sont prêts à charger à l'endroit convenu.

Article 467

Le capitaine peut présenter la notice prêt à charger si le navire est prêt à charger et se trouve à l'endroit du port mentionné aux articles 458, 459, 460 et 461 de la présente loi.

La notice prêt à charger peut être présentée même si le navire ne se trouve pas encore à l'endroit désigné au premier paragraphe, si cela n'a pas pu être fait pour des motifs dont l'affrèteur est responsable.

Article 468

Dans les transports maritimes, la marchandise est prise en charge par l'armateur lorsqu'elle est chargée sur les poulies.

Article 469

Le capitaine est tenu d'indiquer au chargeur de la marchandise comment l'arrimer pour éviter les dommages pouvant être dus au transport par mer.

Au moment du chargement de la marchandise, le chargeur est tenu de suivre les instructions du capitaine en ce qui concerne la répartition de la cargaison à bord et de prendre en compte les autres mesures visant à assurer la sécurité du navire, de ses installations et équipements, des autres cargaisons se trouvant à bord et à prévenir la pollution.

Article 470

La cargaison ne peut pas être chargée sur le pont sans le consentement écrit spécial du chargeur, à moins qu'elle ne soit d'un type habituellement chargée sur le pont.

Article 471

La quantité de marchandises livrées pour transport peut être indiquée en nombre d'unités, en poids ou en volume, ou de toute autre manière habituelle pour ce type de marchandises.

En cas de doute, la quantité est définie par l'unité de mesure habituellement employée au port de chargement.

Article 472

Une marchandise autre que celle convenue peut être livrée si cela ne modifie pas les conditions de transport au détriment de l'armateur, n'entraîne pas de retard du navire, ne menace pas la sécurité du navire et des autres cargaisons et si, à la demande de l'armateur, l'affréteur fournit une garantie pour couvrir les créances pouvant résulter du remplacement de la marchandise.

Si la marchandise convenue a déjà été chargée, son déchargement et le chargement de l'autre marchandise sont à la charge de l'affréteur.

Article 473

L'affréteur ou le chargeur donne à l'armateur des instructions pour la manutention de la marchandise si celle-ci ne fait pas l'objet d'un commerce ordinaire et si le capitaine doit prendre des mesures spéciales pour l'arrimer ou la transporter.

Article 474

Dans le cas de marchandises dangereuses, l'affréteur et/ou le chargeur doit informer l'armateur de la nature du danger et indiquer quelles sont les précautions à prendre, même si l'armateur ne le lui demande pas.

Article 475

L'armateur ne doit pas accepter pour transport ni des marchandises dont l'importation, le transit ou l'exportation est interdit, ni des marchandises de contrebande.

L'armateur n'est pas tenu d'accepter pour transport des marchandises de caractère dangereux si, au moment de la conclusion du contrat, il n'avait pas connaissance et ne pouvait pas avoir eu connaissance qu'elles étaient dangereuses.

L'armateur n'est pas tenu d'accepter pour transport des marchandises dont l'état ou le conditionnement peut mettre en danger l'équipage, le navire, l'environnement ou les autres marchandises avec lesquelles elles seraient en contact ou seraient susceptibles d'entrer en contact durant le transport.

Article 476

L'affrèteur est responsable envers l'armateur des dommages causés aux personnes, au navire, à la cargaison ou à l'environnement ainsi que des autres dommages et frais résultant d'un conditionnement inapproprié ou d'une description de la marchandise insuffisante ou incorrecte.

Article 477

L'affrèteur est responsable envers l'armateur des dommages causés aux personnes, au navire, à la cargaison ou à l'environnement ainsi que des autres dommages et frais causés par l'état naturel ou la condition de la cargaison, si l'armateur n'en avait ou n'était pas censé en avoir connaissance.

Article 478

Les dispositions des articles 460, 465 et 468 de la présente loi s'appliquent sauf si d'autres pratiques s'appliquent dans le port de chargement.

Heures de chargement

Article 479

L'armateur doit prendre livraison des marchandises pour transport durant les heures ouvrables du port. Ces heures sont déterminées par l'organe qui gère le port conformément à la loi.

Article 480

Les staries débutent à la première heure de travail du matin ou de l'après-midi si la notice prêt à charger a été présentée au moins deux heures avant l'expiration de la matinée ou de l'après-midi de travail précédente.

La durée des staries est calculée conformément aux règlements portuaires ou aux usages du port.

Les staries sont comptées en jours ouvrés ou en parties de jours ouvrés, un jour ouvré se composant de 24 heures consécutives.

Les dimanches, jours fériés nationaux et autres jours chômés dans le port, ainsi que les périodes durant lesquelles le chargement est rendu impossible en raison d'intempéries ou d'empêchement de la part du navire, ne sont pas comptés comme jours ouvrés.

Article 481

Les surestaries commencent à l'expiration des staries. La durée des surestaries peut être de moitié inférieure à celle des staries.

Le temps de surestarie est calculé en jours courants et en parties de jours courants sans interruption.

Lorsque le travail a été rendu impossible en raison d'empêchement de la part du navire, le temps correspondant n'est pas compté comme surestaries.

Article 482

L'armateur a droit à une indemnisation spéciale pour les surestaries.

Le taux de surestarie est calculé sur la base du taux appliqué pour d'autres navires similaires se trouvant dans le même port au même moment; si cela n'est pas possible, il est établi en fonction du taux applicable des navires similaires se trouvant dans le port le plus proche au même moment.

Les surestaries sont payées chaque jour à l'avance pour l'ensemble de la journée. Si le chargement est terminé avant la fin d'une journée pour laquelle les surestaries ont été payées d'avance, l'armateur doit rendre le solde au prorata.

Article 483

Si les surestaries ne sont pas acquittées à l'échéance, le navire peut appareiller immédiatement avec la partie de la cargaison qui a déjà été chargée.

En pareil cas, l'armateur conserve le droit de percevoir l'intégralité du fret, des surestaries et autres créances auxquels il a droit en vertu du contrat.

Article 484

Le navire peut appareiller immédiatement après la fin du temps de surestarie avec la partie de la cargaison qui a déjà été chargée.

En pareil cas, l'armateur conserve le droit de percevoir l'intégralité du fret, des surestaries et autres créances auxquels il a droit en vertu du contrat.

Article 485

Jusqu'à la fin des staries ou des éventuelles surestaries, l'armateur ne peut refuser de charger la cargaison qui est déjà arrivée sur le port à côté du navire, même si le chargement et l'arrimage de ladite cargaison risquent de retarder le navire au-delà du temps de starie ou de surestarie.

Dans ce cas, l'armateur est habilité à recevoir un paiement compensant le fait que le navire a été retardé au-delà du temps de surestarie (surestaries exceptionnelles).

Le paiement des surestaries exceptionnelles est de 50 % supérieur à celui acquitté pour les surestaries.

Outre les surestaries exceptionnelles, l'armateur a droit à recevoir une compensation pour le retard du navire si le dommage subi est plus important que les surestaries exceptionnelles versées.

Article 486

Lorsque le navire appareille avec une partie de la cargaison au motif que les surestaries n'ont pas été acquittées à l'échéance (art. 483 de la présente loi) ou que le temps de surestarie s'est écoulé (art. 484 de la présente loi), l'armateur peut dénoncer le contrat et décharger les marchandises si la partie chargée des marchandises ne constitue pas une garantie suffisante pour couvrir ses créances en vertu du contrat de transport.

Lorsqu'il décharge les marchandises, l'armateur exerce la diligence raisonnable d'un armateur consciencieux compte tenu des circonstances.

Si l'armateur dénonce le contrat et décharge la cargaison, il conserve le droit au versement de l'intégralité du fret et des surestaries et au remboursement des frais de déchargement engagés et non couverts par le fret, ainsi qu'aux autres créances auxquelles il a droit en vertu du contrat.

Article 487

Les dispositions de la présente loi relatives aux staries et surestaries ne s'appliquent pas au transport par navire assurant un service de ligne.

Lorsque le transport est effectué par un navire assurant un service de ligne, le chargeur doit livrer la marchandise au rythme où le navire peut la charger.

Article 488

Un navire en service de ligne n'est pas tenu d'attendre pour chargement au-delà de l'heure d'appareillage indiquée dans son horaire, sauf si l'obstacle au chargement lui est imputable.

Article 489

Le chargeur est tenu de remettre au capitaine les documents de douane et autres documents requis pour le chargement, le transport et le déchargement de la marchandise en temps voulu.

Si le chargeur n'a pas fourni ces documents au début des staries ou surestaries, ou dans le cas du transport par navire de ligne avant l'heure d'appareillage annoncée, le capitaine a le droit de décharger la marchandise.

Dans le cas visé au paragraphe précédent, l'armateur conserve le droit de percevoir l'intégralité du fret, des surestaries et des surestaries extraordinaires et/ou d'être indemnisé en cas de retard du navire et de tout autre préjudice.

Article 490

Les dispositions du premier paragraphe de l'article 479 et des articles 480, 481, 482, 485, 487 et 488 de la présente loi s'appliquent sauf si d'autres usages s'appliquent dans le port de chargement.

Documents de transport

Article 491

Après le chargement, l'armateur délivre au chargeur, à sa demande, un connaissement.

Article 492

Si la marchandise a été livrée à l'armateur avant le moment prévu pour le chargement, le chargeur peut demander à l'armateur de lui remettre un connaissement portant visiblement la mention « connaissement reçu pour embarquement ».

Au lieu de remettre un connaissement, l'armateur qui a délivré un connaissement reçu pour embarquement peut confirmer que le chargement a été effectué en portant la mention « embarqué » et en indiquant la date sur le connaissement reçu pour embarquement.

Article 493

Si l'armateur a délivré un connaissement reçu pour embarquement, le chargeur doit le restituer quand il reçoit le connaissement.

Article 494

Si la cargaison doit être embarquée à bord de différents navires, ou si elle se compose de marchandises de types différents ou si elle est divisée en plusieurs lots, tant l'armateur que le chargeur ont le droit de demander qu'un connaissement distinct soit émis pour chaque navire employé, pour chaque type de marchandise, ou pour chaque lot.

Si la cargaison est embarquée en vrac, le chargeur peut demander des connaissements distincts pour des quantités spécifiques de marchandises.

Article 495

Les conventions entre les parties contraires aux dispositions de l'article 491 et du paragraphe 1 de l'article 492 de la présente loi n'ont pas d'effet légal.

Article 496

Le connaissement peut être nominatif, à ordre ou au porteur.

Si, dans un connaissement à ordre, la personne à l'ordre de qui la cargaison doit être livrée n'est pas nommée, elle sera livrée sur ordre du chargeur.

Article 497

Un connaissance nominatif est transférable par cession, un connaissance à ordre est transférable par endossement et un connaissance au porteur est transférable par livraison.

Les formes et les effets d'un endossement sont régis, *mutatis mutandis*, par les dispositions de la loi sur les lettres de change, à l'exception de celles qui régissent le droit de recours.

Article 498

L'armateur doit délivrer au chargeur, à sa demande, plusieurs originaux du connaissance et indiquer sur chacun le nombre d'originaux émis.

Article 499

Chacune des parties peut demander pour ses propres besoins plusieurs copies du connaissance.

Chaque exemplaire doit porter la mention indiquant qu'il s'agit d'une copie.

Le chargeur doit, à la demande de l'armateur, signer la copie du connaissance.

Article 500

Le connaissance porte les mentions suivantes :

1. La dénomination ou la raison sociale et le siège ou le nom et le domicile de l'armateur qui émet le connaissance;
 2. Le nom ou autre donnée d'identification du navire;
 3. La dénomination ou la raison sociale et le siège ou le nom et le domicile du chargeur;
 4. La dénomination ou la raison sociale et le siège ou le nom et le domicile du destinataire, ou la mention « à ordre » ou « au porteur »;
 5. Le port de destination ou le moment et l'endroit auxquels le port sera désigné;
 6. La quantité de marchandises en unités, poids ou volume ou toute autre unité de mesure selon la nature de la marchandise;
 7. la nature de la marchandise et les marques qu'elle porte;
 8. L'état de la marchandise ou de l'emballage d'après son apparence extérieure;
 9. Les dispositions relatives au moyen de paiement du fret;
 10. Une indication du nombre d'originaux du connaissance;
 11. Le lieu et la date d'embarquement de la marchandise et d'émission du connaissance.
- Le connaissance peut aussi contenir d'autres déclarations et conditions de transport.

Article 501

Un connaissance reçu pour embarquement doit également contenir les mentions prévues à l'article précédent, sauf celles qui concernent l'identité du navire et le lieu et la date d'embarquement.

Lorsque l'armateur appose la mention « embarqué » sur le connaissance reçu pour embarquement, il doit aussi inscrire les données relatives à l'identité du navire et au lieu et à la date d'embarquement.

Article 502

Le connaissance est signé en personne par l'armateur ou par son représentant autorisé.

La signature peut être manuscrite, imprimée sous forme de fac-similé, poinçonnée, tamponnée ou reproduite de toute autre manière mécanique ou électronique.

Article 503

Le connaissement est rédigé par l'armateur sur la base des données communiquées par écrit par le chargeur.

Article 504

Si le chargeur a un motif raisonnable de douter que les données communiquées par le chargeur en ce qui concerne la nature de la marchandise ou les marques qu'elle porte, ou la quantité en nombre de pièces, poids, volume ou autre unité de mesure sont exactes ou complètes, et s'il n'y a pas de moyen raisonnable d'en vérifier l'exactitude durant l'embarquement ou si les marques ne sont pas claires ou suffisamment indélébiles, l'armateur peut introduire des dispositions sur le connaissement.

Article 505

La présence de la signature du chargeur sur le connaissement ou sur une copie de celui-ci (article 502 de la présente loi) ne signifie pas que le chargeur souscrit aux dispositions portées par l'armateur sur le connaissement en vertu des dispositions de l'article précédent.

Article 506

Lorsque l'armateur n'a pas inscrit de dispositions sur le connaissement en vertu des dispositions de l'article 504 de la présente loi, on considère, dans la relation entre l'armateur et les autres porteurs légitimes et honnêtes du connaissement, que l'armateur a accepté la marchandise telle qu'elle est décrite sur celui-ci.

Si l'armateur inscrit des dispositions sur le connaissement en vertu des dispositions de l'article 504 de la présente loi, on présume que la marchandise a été acceptée dans le même état qu'elle a été remise au destinataire, sauf s'il en est prouvé différemment par un porteur légitime du connaissement.

Article 507

Les conditions écrites du contrat de transport et des conditions générales de l'armateur ne sont contraignantes pour le porteur légitime du connaissement qui n'est ni l'affréteur ni le chargeur que si le connaissement y renvoie expressément.

Les conditions orales d'un contrat de transport non inscrites sur le connaissement ne sont pas contraignantes pour le porteur légitime du connaissement qui n'est ni l'affréteur ni le chargeur, même si le connaissement y renvoie expressément.

Si le connaissement ne renvoie aux conditions du contrat de transport et aux conditions générales de l'armateur qu'en termes généraux, le porteur du connaissement mentionné au paragraphe précédent du présent article n'est pas lié par les conditions du contrat de transport et les conditions générales qui seraient plus contraignantes que celles usuellement appliquées pour ce type de transport.

Le voyage

Article 508

Si la durée du voyage n'est pas stipulée dans le contrat, l'armateur est tenu de l'effectuer dans un délai raisonnable.

Article 509

Si le contrat ne stipule pas d'itinéraire, l'armateur effectue le voyage selon l'itinéraire usuel.

Article 510

Si, pour une raison quelconque, le navire ne peut pas appareiller ou poursuivre un voyage déjà commencé et si l'empêchement peut durer un certain temps ou si sa durée est incertaine, le capitaine demande des instructions à l'affréteur ou à la personne ayant le droit de disposer de la cargaison.

Si le capitaine ne peut pas agir conformément aux dispositions du paragraphe précédent ou exécuter les instructions reçues, selon les circonstances, il doit soit décharger la marchandise, soit la reconduire au port de départ, soit prendre une autre décision en prenant en compte ce faisant les intérêts de l'armateur et du bénéficiaire du transport.

Si, dans les cas mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, le contrat de transport prend fin soit en vertu des dispositions légales soit par dénonciation, les dispositions de la présente loi qui régissent les relations entre les parties contractantes en cas de cessation du contrat s'appliquent, *mutatis mutandis*, aux droits et obligations des parties contractantes découlant des mesures prises par le capitaine.

Si le contrat est encore en vigueur ou si les instructions de l'affréteur ne peuvent pas être exécutées, les dommages qui en résultent sont à la charge de la partie responsable de l'empêchement ou de la partie qui l'a causé. Si les deux parties ont causé l'empêchement, chacune assume ses propres dommages.

Si les deux parties sont responsables, chacune assume le dommage au prorata de sa responsabilité.

Article 511

L'affréteur ou le porteur légitime du connaissement peuvent dénoncer le contrat immédiatement après le début du voyage aux conditions prévues au paragraphe 3 de l'article 449 et aux articles 451 et 452 de la présente loi.

Article 512

Si l'armateur n'exécute pas un ordre reçu du bénéficiaire du transport comme il est tenu de le faire en vertu de la présente loi, il est responsable envers le bénéficiaire du dommage qui en résulte.

L'armateur est tenu d'indemniser le destinataire qui est le porteur légitime du connaissement, s'il exécute les ordres de l'affréteur alors même que tous les originaux du connaissement ne lui ont pas été restitués.

Les créances résultant des paragraphes 1 et 2 du présent article ne peuvent pas dépasser le montant que l'armateur aurait dû verser s'il était responsable de la perte totale de la cargaison.

Article 513

L'obligation faite à l'armateur d'indemniser le bénéficiaire du transport en vertu du paragraphe 2 de l'article précédent ne préjuge pas son droit de recours contre le bénéficiaire.

Livraison de la cargaison au bénéficiaire

Article 514

L'armateur livre la cargaison au destinataire au port de destination.

Article 515

Les dispositions des articles 459 à 463 et 465 à 468 de la présente loi s'appliquent au port de destination et à la livraison de la cargaison au destinataire.

Article 516

L'armateur doit remettre la cargaison au porteur légitime du connaissement ou à la personne désignée par le contrat de transport.

Article 517

Lorsque aucun document de transport n'a été délivré, le destinataire est habilité à demander à l'armateur de la lui livrer dès l'arrivée du navire au port de destination, à condition de satisfaire à ses obligations contractuelles.

L'armateur doit donner suite à cette demande sauf si des dispositions différentes en matière de disposition de la cargaison résultent des instructions de l'affréteur que l'armateur doit respecter.

Article 518

Le porteur légitime du connaissement peut demander à l'armateur de lui livrer la cargaison dès qu'elle est arrivée au port de destination, sous réserve que toutes les conditions énoncées dans le connaissement sont respectées.

Lors de la réception de la cargaison, le porteur légitime du connaissement restitue celui-ci à l'armateur.

Si la cargaison a été livrée au port de destination à une personne détenant un des originaux du connaissement, les autres originaux ne lient plus l'armateur.

Article 519

Si aucun document de transport n'a été délivré pour la marchandise transportée, le destinataire est habilité à demander la livraison de la cargaison avant l'arrivée du navire au port de destination, à condition que l'affréteur l'y ait autorisé dans le contrat avec l'armateur.

Le titulaire légitime du connaissement a le droit de demander la livraison de la marchandise avant que le navire soit arrivé à destination sous réserve des conditions énoncées au paragraphe 3 de l'article 449 et aux articles 451 et 452 de la présente loi.

Article 520

L'armateur peut demander un récépissé à la personne à laquelle la cargaison est livrée.

Article 521

Si une cargaison faisant l'objet d'un seul document de transport doit être livrée en plusieurs parties, l'armateur peut demander que la livraison d'une partie de la cargaison soit confirmée sur ledit document de transport ou par un récépissé distinct.

Article 522

Si aucun connaissement n'a été émis, l'affréteur peut ordonner à l'armateur de livrer la cargaison au port à une personne autre que celle indiquée dans le contrat.

L'affréteur perd ce droit lorsque le destinataire, conformément aux dispositions de la présente loi, acquiert ledit droit et demande effectivement à l'armateur de lui livrer la cargaison.

Article 523

Les dispositions des articles 479 à 482 et de l'article 490 de la présente loi s'appliquent également à la durée du déchargement.

Article 524

Si le déchargement n'est pas terminé à la fin des surestaries ou si les surestaries ne sont pas versées à l'échéance, le capitaine peut, pour obtenir la garantie de paiement des surestaries et autres créances découlant du contrat de transport, décharger la cargaison et la mettre lui-même sous garde, ou la confier à un entrepôt public ou autre entité appropriée, aux risques et aux frais du destinataire ou de toute autre personne ayant le droit d'en disposer librement.

Article 525

Dans le cas visé au paragraphe précédent, l'armateur a droit à un versement pour le retard du navire au-delà du temps de surestaries; ce montant est déterminé conformément aux troisième et quatrième paragraphes de l'article 485 de la présente loi.

Article 526

Si le destinataire ne signale pas par écrit toute avarie ou manquant dès sa réception, la cargaison est réputée avoir été livrée telle que décrite dans le connaissement, ou telle que reçue pour transport si aucun document de transport n'a été émis, à moins qu'il n'apporte la preuve du contraire.

Si l'avarie ou le manquant n'est pas évident, le destinataire peut soumettre par écrit une objection, conformément à l'article précédent, dans les trois jours qui suivent l'acceptation de la marchandise.

L'objection visée aux premier et deuxième paragraphes du présent article doit être suffisamment précise.

Si le destinataire présente une objection écrite dans les délais stipulés aux premier et deuxième paragraphes du présent article, les déclarations contenues dans l'objection sont présumées exactes à moins que l'armateur n'apporte la preuve du contraire.

Si, durant le déchargement et la livraison de la cargaison, l'armateur et le destinataire ont reconnu conjointement par écrit une avarie ou un manquant une objection n'est pas nécessaire.

Une convention entre les parties contraire aux dispositions des paragraphes 1 à 5 du présent article qui lèse les intérêts du bénéficiaire du transport n'a pas d'effet légal.

L'armateur et le destinataire doivent, dans toute la mesure du possible, faciliter l'établissement de l'état et la quantité de la cargaison au moment de son acceptation.

Article 527

Il doit être tenu compte de la freinte pour déterminer la quantité manquante.

Si la cargaison est perdue, la freinte n'est pas prise en compte.

La freinte mentionnée au premier paragraphe du présent article est calculée conformément aux usages applicables dans le port de débarquement.

Article 528

Un dommage causé par un retard de livraison, autre qu'un manquant ou qu'une avarie de la cargaison, doit être démontré par le destinataire.

Article 529

Si le destinataire ne se présente pas, est introuvable, ou s'il est incapable de prendre livraison de la cargaison, ou si plusieurs porteurs légitimes du connaissement se présentent avant le début de la livraison de la cargaison, l'armateur demande des instructions au chargeur et/ou à l'affrètement.

Article 530

Si l'armateur demande au chargeur et/ou à l'affrètement des instructions visées à l'article précédent et ne les reçoit pas à temps, ou ne peut pas les exécuter, il peut agir conformément aux dispositions de l'article 524 de la présente loi et informe tous les bénéficiaires du transport dont il a connaissance de ses actions.

Lorsque le transport est effectué sur la base d'un contrat de transport, l'armateur doit informer immédiatement tous les bénéficiaires du transport dont il a connaissance de tout obstacle à la livraison de la cargaison. Il n'est pas tenu d'attendre des instructions et peut prendre immédiatement des mesures en vertu de l'article 524 de la présente loi.

Article 531

Lorsque l'armateur du navire entrepose la cargaison dans un entrepôt public ou une autre entité, il n'est responsable que du choix de cet entrepôt ou de cette entité.

Article 532

Au cas où la cargaison entreposée par l'armateur lui-même ou confiée à quelqu'un d'autre en vertu des articles 524 et 530 de la présente loi n'est pas acceptée dans les 30 jours à compter du jour de son entreposage dans le port de destination, et où le fret et les autres créances résultant du contrat de transport n'ont pas été acquittés, l'armateur peut vendre tout ou partie de la cargaison si cela est nécessaire pour couvrir ces créances.

L'armateur peut aussi vendre la cargaison avant l'expiration du délai visé au paragraphe précédent s'il ne pouvait pas autrement obtenir un montant suffisant pour couvrir ses créances et les frais d'entreposage, ou si la cargaison consiste en produits avariés ou périssables.

La cargaison est vendue aux enchères publiques sauf pour les produits périssables ou avariés ou dont la valeur est cotée en bourse.

L'armateur doit agir avec une diligence et une attention raisonnables lorsqu'il vend des produits périssables ou avariés.

Article 533

L'armateur doit déposer le produit de la vente de la cargaison en vertu du paragraphe précédent auprès du tribunal compétent pour le lieu de vente, en faveur de la personne autorisée à disposer librement de la cargaison, après en avoir déduit ses créances liées au transport et les coûts d'entreposage et de vente de la cargaison; il doit en informer sans retard tous les bénéficiaires du transport dont il a connaissance.

Article 534

Pour les contrats de transport, l'armateur qui, du fait d'une faute du bénéficiaire du transport, ne peut pas débarquer la cargaison au port de destination avant l'heure d'appareillage prévu par l'horaire du navire, peut décharger cette cargaison dans un autre port proche; il conserve le droit à un fret majoré et au remboursement des dommages résultant de cette mesure.

Si le bénéficiaire du transport n'est pas responsable du fait qui a empêché le débarquement au port de destination, l'armateur prend à sa charge le transport de la cargaison jusqu'à ce port; si l'armateur est lui-même responsable de l'empêchement, il doit en outre indemniser les dommages dus au retard.

Responsabilité de l'armateur en cas de dommages causés aux marchandises et de retard

Article 535

L'armateur est responsable de toute avarie, manquant ou perte de la cargaison reçue pour transport depuis le moment où il la reçoit pour embarquement, ainsi que des dommages résultant du retard de livraison.

Article 536

La cargaison est réputée livrée avec retard si elle n'a pas été remise au destinataire dans le délai convenu ou, au cas où aucun délai n'a été convenu, dans un délai raisonnable.

Article 537

L'armateur n'est pas responsable des avaries, manquants ou pertes ni des retards de livraison s'il apporte la preuve que, malgré la diligence et l'attention raisonnable d'un bon armateur, il ne pouvait pas avoir empêché les causes des avaries, manquants ou pertes ou des retards de livraison.

Article 538

L'armateur est responsable des actions et omissions commises par le capitaine, d'autres membres de l'équipage ou d'autres personnes qu'il emploie dans le cadre de leur travail comme s'il était lui-même auteur de ces actions ou omissions.

L'armateur n'est pas responsable des avaries, manquants ou pertes de la cargaison ni des retards de livraison si ceux-ci sont la conséquence d'actions ou d'omissions de personnes visées au paragraphe précédent concernant la navigation ou la gestion du navire.

Article 539

L'armateur n'est responsable d'un dommage causé à une cargaison à bord par un incendie que s'il est démontré qu'il a personnellement causé l'incendie par ses propres actions ou omissions.

Article 540

L'armateur n'est pas responsable des dommages causés à la cargaison s'il est prouvé que ce dommage est dû à l'un des faits suivants :

1. Vice cachée ou innavigabilité du navire, mais seulement si les conditions visées à l'article 453 de la présente loi sont satisfaites;
2. Force majeure, fortune de mer, acte de guerre, crimes internationaux en mer, troubles civils ou mutinerie;
3. Restrictions sanitaires et autres mesures et actes d'autorités publiques;
4. Actions ou omissions des personnes bénéficiant du transport ou de personnes travaillant pour elles;
5. Arrêts de travail ou grèves, exclusions massives de personnel de leur travail, ou tout autre événement empêchant totalement ou partiellement le travail;
6. Sauvetage ou tentative de sauver des vies ou des biens en mer;
7. Déroutement du navire dû à une des causes visées au point précédent ou à d'autres motifs valables;
8. Perte de poids ou de volume de la cargaison qui est naturelle ou due à un dommage ou pertes dues à une erreur concernant la cargaison, à un vice caché ou à la nature particulière de la cargaison;
9. Conditionnement inadapté ou manque de lisibilité ou de durabilité des marques apposées sur la cargaison.

Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, l'armateur est responsable des dommages si le bénéficiaire du transport apporte la preuve que les dommages ont été dus à une faute de l'armateur ou à des actions et omissions de personnes dont il est responsable et ne concernant pas la navigation et la gestion du navire.

Article 541

Si cela n'est pas contraire à la réglementation, le capitaine peut, en tout lieu et en tout temps, décharger, neutraliser ou jeter des cargaisons dangereuses, à condition que l'armateur n'ait pas été informé dudit danger avant l'embarquement.

Dans les cas visés au paragraphe précédent, l'armateur conserve le droit de percevoir l'intégralité du fret et n'est pas responsable du dommage.

Article 542

Si l'armateur a reçu des marchandises dangereuses pour transport et a connaissance de leur caractère dangereux, il peut les décharger ou les neutraliser si la sécurité des personnes ou celle du navire, des autres cargaisons se trouvant à bord ou de l'environnement est menacée.

Lorsque l'armateur, conformément au paragraphe précédent, décharge les marchandises avant l'arrivée au port de destination, il a droit au fret pour la distance parcourue; en ce qui concerne les autres dommages résultant de l'embarquement de la cargaison dangereuse et des actions de l'armateur, chaque partie assume ses propres dommages.

Article 543

L'armateur n'est pas responsable des dommages causés par la détérioration, la perte partielle ou totale de la cargaison ni de retard de livraison si le chargeur a en connaissance de cause donné des indications inexactes quant à la nature et à la valeur de la cargaison.

Article 544

L'affrèteur est responsable envers l'armateur des dommages qui lui sont causés par l'affrèteur ou le chargeur ayant indiqué des informations fausses ou incorrectes quant à la quantité et à la nature de la cargaison et aux marques qui y sont apposées.

Article 545

L'affrèteur est responsable envers l'armateur des dommages qui lui sont causés par le chargement ou le transport de marchandises dont l'importation, l'exportation ou le transport en transit sont interdits ou de marchandises de contrebande, si au moment de l'embarquement l'armateur n'avait pas ou ne pouvait pas avoir connaissance de ces faits.

Article 546

La personne qui embarque des marchandises à l'insu de l'armateur est responsable envers celui-ci des dommages qui en résultent.

Article 547

L'armateur peut, à sa propre appréciation, à tout moment et en tout lieu décharger et jeter toute marchandise embarquée à son insu ainsi que toute marchandise dont les marques sont inexactes ou insuffisantes, si elle met en danger les vies, le navire, la cargaison ou l'environnement.

Dans les cas visés au paragraphe précédent, l'armateur conserve le droit de percevoir l'intégralité du fret et d'être indemnisé et n'est pas responsable des dommages causés par ses actions.

Article 548

La marchandise dont l'importation, l'exportation ou le transport en transit est interdite peut être retournée par le capitaine au port d'embarquement ou déchargée en tout lieu et jetée, si cela est nécessaire de façon urgente.

Si, dans les cas visés au paragraphe précédent, l'armateur n'avait pas ou ne pouvait pas avoir connaissance des caractéristiques de la marchandise, il conserve le droit de percevoir l'intégralité du fret et n'est pas responsable des dommages résultant de ces actions.

Si l'armateur avait ou aurait dû avoir connaissance des caractéristiques des marchandises visées au premier paragraphe du présent article, il conserve le droit de percevoir le fret au prorata de la distance parcourue, tandis que les autres dommages sont supportés par chaque partie séparément.

Article 549

Si l'importation, l'exportation ou le transit de marchandises est interdit durant le voyage, les dispositions du premier paragraphe de l'article précédent s'appliquent aux capitaines transportant les marchandises concernées.

Dans les cas visés au paragraphe précédent, l'armateur conserve le droit de percevoir l'intégralité du fret et d'être indemnisé et n'est pas responsable des dommages causés par les actions concernées.

Article 550

L'armateur n'est pas tenu d'indemniser les dommages résultant de la détérioration ou de la perte totale ou partielle de la cargaison ni du retard de livraison pour un montant supérieur à 666,67 DTS par unité de marchandise concernée, ou 2 DTS par kilo de poids brut de la marchandise concernée, la plus élevée de ces deux valeurs étant retenue.

L'unité de marchandise au sens du paragraphe précédent est un colis ou une pièce et, dans le cas des marchandises en vrac, chaque tonne ou mètre cube ou autre unité de mesure qui a été pris comme base pour la stipulation du fret. Si le fret n'a pas été convenu sur la base d'une unité de mesure, on retiendra comme unité de mesure de la marchandise transportée en vrac celle qui est usuellement appliquée pour la stipulation du fret dans le port d'embarquement.

Lorsque la cargaison est transportée en conteneurs, sur palettes ou de façon similaire, l'unité de marchandise au sens du premier paragraphe du présent article est :

1. Un colis ou une unité indiqué sur le connaissement, si le connaissement indique un colis ordinaire ou une unité dans un conteneur, sur une palette ou sur un dispositif de transport similaire;
2. Un conteneur, une palette ou un autre dispositif de transport similaire si le colis ou l'unité n'est pas indiqué sur le connaissement.

Article 551

Le chargeur peut, en accord avec l'affrètement, majorer la limite de responsabilité de l'armateur définie à l'article précédent en indiquant la valeur majorée des marchandises par unité.

Si un document de transport a été émis, la convention relative à la majoration de la responsabilité de l'armateur qui n'est pas indiquée sur ledit document n'a pas d'effet légal en faveur d'un destinataire qui n'est pas le chargeur.

Article 552

La valeur de la cargaison est réputée être la valeur convenue par les parties en vertu de l'article précédent, sauf si l'armateur apporte la preuve contraire.

Article 553

L'armateur ne peut se référer aux dispositions de la présente loi relatives à la limitation de responsabilité (art. 550 et 551 de la présente loi) s'il est démontré qu'il a lui-même causé les dommages soit intentionnellement soit par faute lourde.

Article 554

L'armateur est responsable de la valeur de la marchandise perdue en tout ou en partie et de la dévalorisation de toute marchandise endommagée.

Pour les marchandises qui ont été livrées avec retard, l'armateur est également responsable des dommages dus au retard.

Par dérogation aux dispositions des premier et deuxième paragraphes du présent article, l'armateur qui, en vertu de l'article 553 de la présente loi, ne peut pas limiter sa responsabilité est responsable de tous les dommages causés par la perte totale ou partielle, la détérioration ou le retard de livraison des marchandises.

Article 555

Le montant des dommages dus à la perte des marchandises est établi sur la base de la valeur marchande de la même quantité d'autres marchandises ayant des qualités identiques au port de destination le jour de l'arrivée du navire à ce port, ou le jour où le navire aurait dû arriver.

Si le montant des dommages liés à la perte des marchandises ne peut pas être établi comme indiqué au paragraphe précédent, la valeur marchande des marchandises dans le port d'embarquement le jour de l'appareillage est déterminée et les frais de transport ajoutés.

Le montant des dommages dus en cas de détérioration des marchandises est la différence entre la valeur marchande des marchandises non avariées et leur valeur marchande dans l'état où elles se trouvent.

Le montant des dommages correspondant à la perte ou à la détérioration des marchandises qui ne peut pas être établi conformément aux dispositions des premier et deuxième paragraphes du présent article est établi par le tribunal.

Les dépenses économisées du fait que les marchandises ne sont pas arrivées au lieu de destination ou sont arrivées détériorées sont déduites du montant qui doit être versé par l'armateur pour indemniser les pertes, manquants ou avaries.

Article 556

Les dispositions des articles 550, 554 et 555 de la présente loi s'appliquent également lorsque le capitaine, un membre d'équipage ou toute autre personne employée par l'armateur est responsable en vertu des règles générales de dommages liés à la perte totale ou partielle ou à la détérioration des marchandises, s'il est démontré que ces dommages ont été causés durant le travail ou en rapport avec le travail, durant l'exécution du service ou en rapport avec celui-ci.

Les personnes visées au paragraphe précédent n'ont pas droit à la limitation de responsabilité si elles ont causé le dommage intentionnellement ou par une faute lourde.

Article 557

Le montant total de l'indemnité due par l'armateur et les personnes mentionnées au premier paragraphe de l'article précédent ne peut dépasser le montant spécifié à l'article 550 de la présente loi.

Les dispositions du paragraphe précédent n'ont pas d'effet sur les dispositions du deuxième paragraphe de l'article précédent.

Article 558

Les personnes mentionnées au premier paragraphe de l'article 556 de la présente loi sont responsables jusqu'à concurrence du montant indiqué à l'article 550, même si l'armateur majore la limite de sa responsabilité conformément à l'article 551.

Article 559

Les dispositions de la présente loi relatives à la responsabilité de l'armateur ne peuvent pas être modifiées par contrat au détriment du bénéficiaire du transport.

Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, les dispositions de la présente loi régissant la responsabilité de l'armateur peuvent être modifiées en faveur de celui-ci en cas de :

1. Perte totale ou partielle ou détérioration des marchandises survenues avant le début de l'embarquement ou après le débarquement;
2. Dommages dus au retard;
3. Transport d'animaux vivants;
4. Transport de marchandises qui sont stockées sur le pont principal avec le consentement écrit du chargeur.

Article 560

Toute condition contractuelle contraire à l'article précédent est nulle.

La nullité d'une disposition contractuelle telle que décrite au paragraphe précédent n'affecte pas la validité d'autres dispositions contractuelles.

Article 561

Les dispositions de la présente loi qui régissent la responsabilité de l'armateur s'appliquent à toutes les prétentions contractuelles ou non contractuelles formulées pour quelque motif que ce soit à l'égard de l'armateur pour toute détérioration ou perte totale ou partielle de la cargaison.

Article 562

Les dispositions de la présente loi qui régissent la responsabilité de l'armateur n'ont pas d'effet sur les dispositions de la présente loi relatives à l'avarie commune.

Fret

Article 563

Le montant du fret est fixé par contrat.

Si le montant du fret n'est pas fixé par contrat, il est établi sur la base du fret moyen utilisé pour déterminer par contrat le fret pour le type de cargaison en question lors du chargement de la cargaison au port d'embarquement.

Article 564

Si une plus grande quantité de marchandises que celle prévue dans le contrat est embarquée, le fret est majoré au prorata.

Si une autre marchandise que celle prévue dans le contrat est embarquée et pour laquelle le taux de fret est plus élevé que le taux prévu, le fret est payé pour la marchandise effectivement embarquée.

Si une quantité de marchandise inférieure à la quantité prévue est embarquée ou si aucune cargaison n'est embarquée, le fret est acquitté pour l'intégralité de la quantité convenue.

Si une quantité de marchandise inférieure à la quantité prévue est embarquée et que le fret pour la marchandise effectivement embarquée est plus élevé que ce qui avait été le taux convenu, l'intégralité du fret convenu est acquittée ainsi que la différence entre le fret convenu et le fret plus élevé correspondant à la marchandise embarquée.

Les dispositions du troisième paragraphe du présent article n'ont pas d'effet sur les dispositions de l'article 449 de la présente loi.

Article 565

Si seulement une partie de la cargaison convenue dans la charte-partie a été embarquée et que l'armateur emploie l'espace du navire inutilisé, le fret convenu est réduit au prorata.

Si l'armateur a employé l'espace du navire inutilisé malgré une interdiction explicite de l'affréteur, il lui est redevable de dommages-intérêts.

Article 566

Le fret prévu dans une charte au voyage n'est pas modifié quelle que soit la durée du voyage, à moins que le fret soit convenu par unité de temps.

Si le voyage est prolongé à la demande de l'affréteur ou dans l'intérêt du bénéficiaire du transport, le fret est majoré au prorata pour la prolongation du voyage au-delà de la destination convenue.

Article 567

Si, dans le cadre d'un affrètement au voyage, le fret est payable par unité de temps et que la date à partir de laquelle le paiement du fret commence n'a pas été fixée, la période est comptée à partir du jour où la notice prêt à embarquer a été présentée, soit à midi si la notice a été présentée avant midi et à minuit si elle a été présentée dans l'après-midi.

Si l'embarquement a commencé avant le moment indiqué au paragraphe précédent par ordre de l'affréteur, ou si le navire a appareillé sans la cargaison, le fret est dû à partir du début de l'embarquement ou à partir du départ du navire.

La période pour laquelle le fret est dû prend fin avec le débarquement de la cargaison et, si le navire est arrivé sans cargaison, lorsqu'il a mouillé l'ancre ou s'est amarré au port dans lequel le voyage se termine. Le dernier jour du voyage est compté comme jour entier.

Article 568

Si, dans le cadre d'un affrètement au voyage, le fret est dû par unité de temps et si durant le voyage un empêchement à l'exécution du contrat survient à l'initiative de l'armateur et sans faute de l'affréteur et/ou du chargeur, le fret n'est pas dû pendant la durée de l'empêchement.

Article 569

Le fret convenu dans le cadre d'un affrètement à temps est versé par l'affréteur d'avance par mensualités égales, mais l'armateur n'a droit au versement du fret que pour la période d'exécution du contrat.

Pendant la durée de l'empêchement à l'utilisation du navire durant la période de validité d'un affrètement au voyage, le fret n'est payé que si l'empêchement est le fait de l'affréteur ou résulte de l'application d'un de ses ordres.

L'armateur peut dénoncer le contrat même si le fret n'est pas acquitté à l'échéance.

Article 570

Dans le cadre d'un affrètement à temps l'affréteur, outre le paiement du fret, doit fournir au navire à sa propre charge le carburant, les lubrifiants et l'eau destinés aux moteurs du navire et autres machines de bord, ainsi que payer les droits de port et autres redevances.

Article 571

Dans le cadre d'un affrètement à temps, la période pendant laquelle le fret est dû commence de la même façon que dans le cas d'un affrètement au voyage pour lequel le fret est payable par unité de temps (art. 592 de la présente loi).

Pendant la période où le navire voyage pour le compte de l'affréteur après la fin de l'affrètement à temps sans qu'il y ait de faute de l'armateur un fret double est payé.

Article 572

La rémunération de sauvetage obtenue par un navire dans le cadre d'un affrètement à coque nue est répartie à parts égales entre l'armateur et l'affréteur, après déduction des frais de sauvetage et de la part due à l'équipage.

Article 573

Pour une cargaison embarquée sans le consentement de l'exploitant du navire et pour une cargaison dont la liste est incorrecte ou incomplète, le fret est payé sur la base du taux de fret maximal utilisé pour accord lors du chargement du même type de cargaison, pour le même ou approximativement le même voyage, si ce taux est plus élevé que le taux convenu.

Article 574

Le fret n'est dû que pour la cargaison qui a été transportée et mise à la disposition du destinataire au port de destination.

Outre les exemples cités dans les articles 449, 450, 451, 483, 486, 541, 547, 548 et 549 de la présente loi, le fret est dû, nonobstant le paragraphe précédent, pour une cargaison qui n'a pas été transportée ni mise à la disposition du destinataire si cela a été causée par la faute de l'affréteur, du chargeur, de la personne habilitée à disposer de la cargaison ou de toute personne dont ils sont responsables, ou si la cargaison n'est pas arrivée au port de destination pour une raison liée à la cargaison, sans qu'il y ait faute de l'armateur.

Nonobstant le paragraphe précédent, l'armateur a droit au fret en proportion de la distance utile parcourue lorsqu'il n'est pas responsable de la suspension du voyage pour une cargaison transportée sur une partie seulement du trajet en complément des cas visés aux articles 447, 542, 548 et 575 de la présente loi.

Article 575

En cas de naufrage ou d'autre accident de navigation, ainsi que de saisie ou d'arraisonnement du navire ou de la cargaison résultant d'un acte militaire, d'un crime international en mer, d'un trouble civil ou d'une mutinerie, l'armateur a droit au fret pour la cargaison restante au prorata de la distance effectivement parcourue.

Article 576

Si la cargaison est transportée sans qu'aucun document de transport n'ait été émis, le destinataire acquitte le fret et les autres créances liées au transport de la cargaison avant d'accepter livraison de la cargaison, sauf stipulation contraire de l'affréteur et de l'armateur.

Article 577

S'il accepte la cargaison sur la base d'un connaissement, le destinataire n'acquitte que les créances mentionnées sur le connaissement ou celles qui sont nées après son émission.

Article 578

Si le destinataire ne s'acquitte pas de ses obligations en vertu des articles 576 et 577 de la présente loi, l'armateur a le droit de retenir et de vendre la cargaison conformément aux articles 531 à 533 de la présente loi.

L'armateur conserve aussi les droits visés au paragraphe précédent même lorsqu'il livre la cargaison à une personne qui n'était pas le destinataire.

Article 579

L'armateur qui a livré la cargaison au destinataire ne peut demander à l'affréteur de régler tout montant qu'il n'aurait pas perçu du destinataire conformément à l'article précédent.

Si l'armateur, en vendant la cargaison, ne parvient qu'à recouvrer une partie de sa créance, il a le droit en application du paragraphe précédent de demander à l'affréteur le règlement du solde.

Le premier paragraphe du présent article ne s'applique pas si l'armateur peut prouver que, malgré une diligence et une attention raisonnables, il ne pouvait pas se conformer aux dispositions de l'article précédent.

Privilèges maritimes sur les cargaisons

Article 580

Un privilège maritime sur les marchandises chargées à bord d'un navire est utilisé pour garantir ce qui suit :

1. Les frais de justice engagés dans l'intérêt commun de tous les créanciers pour des procédures d'exécution ou de constitution de garanties visant à préserver ou à vendre ces marchandises, ainsi que pour les frais de garde et de surveillance des marchandises à compter de l'arrivée du navire au dernier port;

2. Les rémunérations de sauvetage ou les contributions d'avarie commune des marchandises;
 3. Les créances résultant du contrat de transport, ainsi que les frais d'entreposage de la cargaison.
- Le privilège maritime sur le capital s'applique également aux intérêts.

Article 581

Les privilèges maritimes sur les cargaisons ne s'éteignent pas en cas de changement de propriétaire des marchandises sauf disposition contraire de la présente loi.

Article 582

Le rang des créances couvertes par des privilèges maritimes sur des marchandises embarquées est déterminé par l'ordre de précedence énoncé au premier paragraphe de l'article 580 de la présente loi.

Si les créances visées aux points 1 et 3 du premier paragraphe de l'article 580 de la présente loi ne peuvent pas être réglées intégralement, elles le sont au prorata.

Si les créances visées au point 2 du premier paragraphe de l'article 580 de la présente loi ne peuvent pas être réglées intégralement, une créance plus récente a priorité sur une créance antérieure.

On considère que les créances dues à un même événement sont nées au même moment.

Article 583

En exerçant son droit de rétention en vertu de l'article 578 de la présente loi, l'armateur ne modifie pas l'ordre de priorité des créances couvertes par des privilèges maritimes.

Article 584

Une créance garantie par un privilège maritime ne s'éteint pas avec la fin du privilège.

Un privilège maritime sur une cargaison est transféré en même temps que la créance garantie par le privilège maritime.

Article 585

Le privilège maritime sur les marchandises embarquées s'éteignent comme suit :

1. Avec la fin de la créance qu'il garantit;
2. Avec la vente des marchandises dans le cadre d'une procédure de mise à exécution ou de faillite;
3. Si le créancier, dans les 15 jours du déchargement, ne demande pas au tribunal compétent de prendre une mesure conservatoire;
4. Si les marchandises déchargées, même avant l'expiration de la période visée au point 3 du présent article, sont légalement passées aux mains de tiers qui n'en sont pas propriétaires pour le compte du débiteur;
5. Si les marchandises sont déclarées butin ou prise de guerre en mer.

b) Transport de passagers et de bagages

Article 586

Aux fins de l'application des dispositions de la présente loi relatives au transport de passagers et de leurs bagages, les termes employés ont la signification suivante :

1. Un armateur est la personne qui conclut ou au nom duquel est conclu un contrat de transport, qu'il assure le transport lui-même ou par un armateur substitué;
2. Un armateur substitué est la personne autre que l'armateur qui est soit le propriétaire soit l'affréteur du navire, soit une personne qui utilise le navire ou qui effectue effectivement le transport en tout ou en partie;
3. Un passager est une personne qui est transportée par un navire en vertu d'un contrat de transport, ou qui accompagne un véhicule ou des animaux vivants;

4. Un bagage est tout objet, y compris un véhicule, qui est transporté dans le cadre d'un contrat de transport, à l'exception de ce qui suit :

a) Les marchandises et véhicules transportés dans le cadre d'un affrètement coque nue, d'un connaissement ou d'un contrat concernant principalement le transport de marchandises; et

b) Les animaux vivants;

c) Un bagage à main est un bagage que le passager conserve dans sa cabine ou surveille, y compris celui qui se trouve à l'intérieur d'un véhicule ou sur un véhicule;

d) Les dommages dus au retard sont les dommages matériels causés par la non-livraison des bagages dans un délai raisonnable calculé à compter de la date d'arrivée du navire qui a transporté ou aurait dû transporter les bagages, à l'exclusion des retards dus à des lock-out, grèves ou événements similaires.

Article 587

En vertu d'un contrat de transport de passagers, l'armateur s'engage envers le client à transporter un ou plusieurs passagers et le client s'engage à payer le prix du passage.

Article 588

Le prix du passage est établi par contrat.

Article 589

L'armateur doit délivrer au passager, à sa demande, un billet.

Le billet peut être nominatif (le nom de la personne étant mentionné) ou il peut simplement être au porteur (en blanc).

Article 590

Il est présumé que les conditions indiquées sur le billet correspondent au contrat convenu jusqu'à preuve du contraire.

Le fait qu'un passager ne dispose pas d'un billet ou que le billet est inexact ou qu'il a été perdu n'affecte pas l'existence, la validité et la teneur du contrat de transport.

Article 591

Les objections au contenu d'un billet au porteur ne peuvent être faites qu'au moment de son émission.

Article 592

Un billet nominatif ne peut pas être transféré à une autre personne sans la permission de l'armateur.

Un billet au porteur ne peut pas être transféré à une autre personne sans la permission de l'armateur après que le passager a commencé le voyage.

Article 593

Le passager qui embarque sans avoir un billet qu'il aurait dû acheter avant l'embarquement doit se présenter immédiatement au capitaine ou à un autre membre de l'équipage autorisé.

Un passager sans billet visé au paragraphe précédent peut, pour de bonnes raisons, être débarqué par le capitaine.

Un passager sans billet doit payer le prix complet du passage depuis le port d'embarquement jusqu'au port de débarquement; un passager qui ne s'est pas présenté dans un délai raisonnable au capitaine ou à tout autre membre d'équipage autorisé paie double tarif pour la distance parcourue.

Lorsque le port d'embarquement du passager ne peut être établi, le passager est présumé avoir embarqué dans le port de départ du navire.

Article 594

Si le navire n'appareille pas pour un voyage international dans les trois heures suivant l'heure indiquée dans le contrat ou sur l'horaire du navire, un passager peut dénoncer le contrat.

Dans le cas visé au paragraphe précédent, le passager a droit au remboursement du passage.

Si l'appareillage a été différé intentionnellement par l'armateur ou du fait d'une faute lourde de l'armateur ou des personnes travaillant pour lui, l'armateur est tenu de rembourser les dommages subis par les passagers.

Article 595

Le passage n'est pas remboursé si le passager n'a pas embarqué au moment de l'appareillage ou s'il cesse son voyage pendant celui-ci.

Article 596

L'armateur doit rembourser le passage d'un passager disposant d'un billet nominatif si celui-ci décide au moins six heures avant le commencement d'un voyage international de ne pas entreprendre celui-ci.

Si le passager décide de ne pas entreprendre un voyage comme envisagé au paragraphe précédent, l'armateur peut retenir au maximum 10 % du prix du passage.

Article 597

Si le billet est au porteur, l'armateur doit rembourser le montant au passager qui décide de ne pas entreprendre le voyage au moins deux heures avant le commencement du voyage, sauf spécification contraire sur le billet.

Si le passager décide de ne pas entreprendre le voyage conformément au paragraphe précédent, l'armateur a le droit de retenir au maximum 10 % du prix du passage.

Article 598

Si un voyage est suspendu une fois qu'il a commencé pour des raisons non attribuables au passager et que la suspension dure plus de 24 heures, le passager a les droits suivants :

1. Demander à l'armateur de le transporter ainsi que ses bagages jusqu'à sa destination, en employant ses propres moyens de transport ou d'autres moyens appropriés;
2. Demander à l'armateur de le transporter ainsi que ses bagages au port de départ dans un délai raisonnable et de lui rembourser le prix du passage;
3. Dénoncer le contrat et demander à l'armateur de lui rembourser le billet.

Si le voyage a été interrompu par l'armateur ou des personnes travaillant pour lui intentionnellement ou en raison d'une faute lourde, l'armateur doit rembourser le dommage aux passagers.

Article 599

Un passager qui demande le remboursement du prix du passage ou d'un dommage doit, dans les huit jours de la fin du voyage, présenter par écrit sa demande de remboursement par écrit à l'armateur, ou introduire une instance dans le même délai.

Le passager doit, dans les 24 heures de la fin de la période indiquée au premier paragraphe de l'article précédent, envoyer par écrit à l'armateur une demande à être reconduit à son lieu de départ ou à poursuivre le voyage.

Le passager qui n'agit pas conformément aux premier et deuxième paragraphes du présent article perd le droit de demander le remboursement du dommage et du prix du passage, ou de demander à poursuivre le voyage ou à être reconduit au port de départ.

Article 600

Les dispositions de la présente loi relatives à la responsabilité de l'armateur en cas de décès ou de préjudice corporel d'un passager s'appliquent également si le transport est assuré gratuitement.

Article 601

L'armateur est responsable des dommages résultant du décès ou du préjudice corporel d'un passager ou de la perte totale ou partielle ou de la détérioration des bagages si l'événement qui a causé ledit dommage s'est produit durant le voyage et pour les dommages dus au retard de livraison des bagages au passager si le dommage ou le retard est de son fait ou du fait de personnes qui travaillent pour lui.

La personne qui demande à être indemnisée en vertu du paragraphe précédent doit apporter la preuve que l'événement qui a causé le dommage s'est produit durant le voyage et justifier le montant du dommage.

Article 602

L'armateur est responsable des dommages visés à l'article précédent survenus du fait de personnes travaillant pour lui dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Article 603

Sauf preuve du contraire, l'armateur est réputé responsable du décès ou du préjudice corporel subi par le passager, ou de la perte totale ou partielle ou de la détérioration de bagages à main, ou de tout retard de livraison dû directement ou indirectement à un naufrage, une collision, un échouage, une explosion, un incendie ou un vice du navire.

Sauf preuve du contraire, l'armateur est présumé responsable des dommages résultant de la perte totale ou partielle ou de la détérioration des bagages, ou de tout retard de livraison de ces bagages au passager, quelle que soit la nature de l'événement qui a causé ledit dommage.

Article 604

L'armateur n'est responsable envers le passager conformément au deuxième paragraphe de l'article précédent pour les dommages résultant de la perte ou de la détérioration d'objets de valeur ou d'un retard de livraison de ces objets que s'il les a acceptés pour entreposage.

L'armateur doit délivrer au passager un récépissé écrit pour les objets mentionnés au paragraphe précédent qu'il a acceptés pour entreposage.

Article 605

L'armateur doit, à la demande du passager, délivrer un reçu pour tout bagage qu'il a accepté pour entreposage.

Le récépissé des bagages indique la nature et le nombre des bagages.

Sauf preuve du contraire, les indications figurant sur le récépissé des bagages sont présumées correctes.

Article 606

Si à l'achèvement du voyage les bagages n'ont pas été réclamés ou enlevés du navire, l'armateur doit les entreposer lui-même ou dans un entrepôt adapté, aux risques et frais du passager.

Article 607

Si l'armateur apporte la preuve que le décès ou le préjudice corporel d'un passager, la perte totale ou partielle ou la détérioration de ses bagages, ou le retard de leur livraison relèvent entièrement ou en partie du passager ou d'une action de celui-ci qui ne peut être considérée comme normale, le tribunal peut exclure ou atténuer la responsabilité de l'armateur.

Article 608

La responsabilité de l'armateur en cas de décès ou de préjudice corporel d'un passager est dans tous les cas limitée à 46 666 DTS par passager et par voyage.

Si l'indemnisation est accordée sous forme d'une rente, la capitalisation de cette rente ne peut pas dépasser le montant indiqué au paragraphe précédent.

Le montant indiqué au premier paragraphe du présent article vaut pour le règlement de tous les créanciers dont les demandes proviennent du même événement ayant entraîné le décès ou les dommages corporels d'un passager.

Article 609

La responsabilité de l'armateur en cas de perte totale ou partielle ou de détérioration des bagages, ou de retards de livraison est dans tous les cas limitée comme suit :

1. 833 DTS maximum par passager et par voyage pour les bagages à main;
2. 333 DTS maximum par véhicule par voyage, y compris les bagages transportés à bord du véhicule;
3. 1 200 DTS maximum par passager et par voyage pour les autres bagages à l'exception de ceux visés aux points 1 et 2 du présent paragraphe.

Les dispositions du point 3 du paragraphe précédent s'appliquent également à la responsabilité de l'armateur pour les dommages causés aux objets de valeur.

Article 610

L'armateur et le passager peuvent convenir que l'armateur n'est responsable au titre du paragraphe précédent que pour une indemnisation supérieure à 117 DTS pour les dommages causés au véhicule et à 13 DTS par passager pour les dommages aux autres bagages liés à une détérioration, une perte ou un retard de livraison.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux objets de valeur.

Article 611

L'armateur perd le droit à la limitation de responsabilité prévue aux articles précédents s'il a causé les dommages intentionnellement ou du fait d'une faute lourde.

Article 612

L'armateur et le passager peuvent convenir par écrit d'une responsabilité d'un niveau supérieur aux montants prévus dans les paragraphes précédents.

Article 613

Les intérêts et les dépens des procédures décidées par un tribunal dans le cadre d'une action en recouvrement des dommages dus au décès ou au préjudice corporel d'un passager, à la perte totale ou partielle ou à la détérioration des bagages ou au retard de leur livraison sont payés intégralement par l'armateur en plus de la somme que celui-ci doit verser en vertu des dispositions des articles précédents.

Article 614

Si des poursuites sont engagées contre des personnes employées par l'armateur ou l'armateur substitué pour des dommages visés par des dispositions de la présente loi en ce qui concerne le transport de passagers et de bagages, ces personnes peuvent, si elles ont agi dans le cadre de l'exécution de leurs fonctions à bord, invoquer l'exemption ou la limitation de responsabilité à laquelle l'armateur a droit en vertu des dispositions de la présente loi.

Les personnes visées au paragraphe précédent employées par l'armateur ou l'armateur substitué du navire ne peuvent pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue au paragraphe précédent si elles ont causé le dommage intentionnellement ou par une faute lourde.

Les limites de responsabilité dont l'armateur et le passager peuvent convenir en vertu des dispositions de l'article 612 de la présente loi ne s'appliquent pas aux personnes visées au premier paragraphe du présent article.

Article 615

Le transport de passagers et de bagages à main couvre la durée du séjour du passager à bord, l'embarquement et le débarquement et la période de transbordement par mer des passagers entre la rive et le navire et vice versa, si le prix de ces transports secondaires est inclus dans le prix du billet ou si l'armateur fournit le navire employé pour les transbordements. Le transport de passager ne comprend pas le temps passé par le passager dans le terminal portuaire à terre.

En plus de la période indiquée au paragraphe précédent, le transport de bagages à main comprend la période qui s'écoule entre le moment où l'armateur accepte d'entreposer les bagages à terre ou à bord jusqu'au moment où il les restitue au passager.

Article 616

S'il y a des motifs d'appliquer la limitation de responsabilité prévue aux articles précédents, cette limitation s'applique au montant total des indemnités qui peuvent être accordées dans le cadre de toutes les actions contractuelles et non contractuelles intentées pour décès ou préjudice corporel d'un passager, perte totale ou partielle ou détérioration des bagages ou retard de leur livraison.

Si le transport a été effectué par un armateur substitué, le montant total de l'indemnité qui peut être recouvrée auprès de l'armateur ou de l'armateur substitué et des personnes employées par eux qui agissaient dans le cadre de leurs fonctions ne peut pas dépasser le montant maximal de l'indemnité qui peut être réclamée soit à l'armateur soit à l'armateur substitué, aucune des personnes mentionnées n'étant responsable au-delà de la limite pouvant lui être appliquée.

Dans tous les cas où des personnes employées par l'armateur ou l'armateur substitué conformément à l'article 614 de la présente loi peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité des articles précédents, le montant total qui peut être reçu de l'armateur ou de l'armateur substitué du navire et des personnes qu'ils emploient ne peut dépasser cette limite.

Article 617

Un passager est tenu d'adresser à l'armateur ou à son représentant légal une réclamation écrite :

1. Lorsque le bagage présente un dommage apparent :
 - a) Dans le cas des bagages à main, avant ou au cours du débarquement;
 - b) Dans le cas des autres bagages, avant ou au moment de la livraison;
2. Lorsque les dommages causés aux bagages ne sont pas apparents ou que les bagages ont été perdus, dans les 15 jours qui suivent le débarquement ou la livraison ou la date à laquelle les bagages auraient dû être livrés.

Si le passager ne se conforme pas au paragraphe précédent, il est réputé avoir pris livraison des bagages en parfaite condition, jusqu'à preuve du contraire.

Une réclamation écrite n'est pas nécessaire si l'état des bagages a été constaté en présence des deux parties au moment de la livraison.

Article 618

Un passager peut déclarer qu'il considère que, selon lui, des bagages sont perdus s'ils ne sont pas livrés dans les 30 jours qui suivent la fin du voyage.

Lorsqu'il procède à la déclaration mentionnée au paragraphe précédent, le passager a le droit de demander à l'armateur de l'informer de la récupération des bagages si ceux-ci sont retrouvés dans l'année qui suit la date à laquelle leur perte a été indemnisée.

Le passager peut, dans les 30 jours qui suivent la notification du fait que les bagages ont été retrouvés, demander que ceux-ci lui soient livrés au lieu qu'il désignera, contre paiement des frais de transport.

Le passager qui a pris livraison des bagages retrouvés doit rembourser l'indemnité qu'il avait reçue en compensation de leur perte, déduction faite du fret, mais conserve le droit d'être indemnisé du dommage résultant de leur livraison tardive.

Si le passager ne fait pas la demande prévue aux deuxième et troisième paragraphes du présent article, l'armateur a le droit de disposer librement des bagages.

Article 619

Toute clause contractuelle stipulée avant l'événement qui a causé le décès ou le préjudice corporel d'un passager ou la perte totale ou partielle ou la détérioration de ses bagages ou le retard de livraison des bagages et dont le but est de décharger l'armateur de sa responsabilité envers le passager, de limiter la responsabilité à un montant inférieur à celui prescrit par la présente loi, à l'exception des limitations prévues à l'article 610 de la présente loi, ou de renverser la charge de la preuve, qui incombe normalement à l'armateur, est non avenue.

La nullité de la disposition contractuelle visée au paragraphe précédent n'affecte pas la validité des autres dispositions contractuelles.

Article 620

Les dispositions des articles 601, 602, 603, 604 et 607 de la présente loi s'appliquent à toutes les revendications contractuelles et non contractuelles à l'encontre de l'armateur, pour quelque motif que ce soit, pour un dommage causé par le décès ou le préjudice corporel d'un passager, la perte totale ou partielle ou la détérioration des bagages ou un retard dans leur livraison.

Article 621

L'armateur a le droit de retenir et de vendre les bagages qui lui ont été remis pour transport et les objets de valeur qui lui ont été confiés pour régler les créances liées au transport d'un passager et de ses bagages et à l'entreposage d'objets de valeur.

c) Remorquage et poussage

Article 622

En vertu d'un contrat de remorquage, l'armateur d'un remorqueur ou d'un pousseur s'engage à remorquer ou pousser un autre navire jusqu'à un lieu désigné ou pendant une période déterminée, ou à exécuter une opération déterminée; l'armateur du navire remorqué ou poussé s'engage à verser un droit de remorquage pour le service fourni.

Le montant du droit est déterminé par contrat.

Les dispositions des articles 625 à 628 de la présente loi s'appliquent aussi au poussage.

Article 623

Le remorquage ou le poussage se font sous le commandement du capitaine du navire remorqué ou poussé, sauf s'il en est convenu autrement de façon explicite.

Article 624

En vertu de la présente loi :

1. Le remorquage commence lorsque, sur ordre du capitaine du navire remorqué, le remorqueur est placé en position d'entreprendre le remorquage, ou, sur ordre du capitaine du navire remorqué, le remorqueur reçoit ou lance la ligne de remorquage ou commence le poussage ou toute autre manœuvre nécessaire pour le remorquage, selon ce qui se produit en premier;

2. Le remorquage prend fin lorsque l'ordre du capitaine du navire remorqué de libérer la ligne de remorquage ou cesser le poussage ou toute autre manœuvre nécessaire pour le remorquage, selon ce qui se produit en dernier, est exécuté.

Article 625

Lorsqu'un remorqueur remorque un vaisseau sans équipage, l'armateur du remorqueur doit prendre toutes les mesures habituelles pour que le bâtiment remorqué reste dans le même état de navigabilité qu'au moment où il l'a reçu.

L'armateur du remorqueur doit s'assurer que la cargaison à bord du vaisseau sans équipage remorqué est préservée uniquement s'il a expressément accepté une telle obligation.

L'armateur du remorqueur peut faire en sorte que la cargaison du vaisseau remorqué soit transportée par son propre navire ou avec un autre navire. En cas de doute, on présume qu'un contrat de remorquage a été conclu.

Un armateur de remorqueur qui, en vertu des dispositions des deuxième et troisième paragraphes, est responsable de la cargaison est responsable des dommages causés à la cargaison en vertu des dispositions de la présente loi relatives à la responsabilité de l'armateur pour le transport de la marchandise.

Article 626

L'indemnisation des dommages causés par la collision entre navires remorqués ou la collision d'un navire remorqué avec un autre navire est régie par les dispositions de la présente loi visant le remboursement des dommages en cas de collision de navires.

Article 627

Si le navire remorqué est mis en danger par des circonstances dont l'armateur du remorqueur n'est pas responsable en vertu du contrat et si le remorqueur participe à son sauvetage, l'armateur du remorqueur a droit à une rémunération de sauvetage en cas de succès.

L'armateur du remorqueur n'a droit à aucune rémunération de sauvetage s'il est stipulé par contrat que la rémunération de remorquage comprend une rémunération de sauvetage.

S'il est stipulé que la rémunération de remorquage n'est due qu'en cas de succès du remorquage, l'armateur du remorqueur a droit à cette rémunération même en cas d'insuccès s'il peut apporter la preuve que l'échec du remorquage est imputable à l'armateur du navire remorqué.

S'il n'a pas été stipulé que la rémunération du remorquage n'est due qu'en cas de succès du remorquage, l'armateur du remorqueur n'a pas droit à la rémunération si l'armateur du navire remorqué peut prouver que l'échec du remorquage est imputable à l'armateur du remorqueur.

d) Autres services relatifs à la navigation

Article 629

Les dispositions de cette section de la présente loi s'appliquent aux contrats entre le client et l'armateur aux termes desquels l'armateur s'engage à réaliser une transaction donnée avec le navire autre que le transport de passagers, de bagages ou de marchandises, ou le remorquage ou le poussage, et le client s'engage à rémunérer le service.

Les dispositions des articles 443, 563 et 566 à 575 de la présente loi s'appliquent aussi aux contrats visés au paragraphe précédent.

Les dispositions de la présente loi relatives au fret pour le transport de marchandises s'appliquent *mutatis mutandis* aux contrats visés au premier paragraphe du présent article.

Article 630

Sauf indication contraire, l'armateur est responsable de la navigabilité du navire en vertu des dispositions des deuxième, troisième et quatrième paragraphes de l'article 453 de la présente loi.

Article 631

Sauf stipulation contraire des parties, l'armateur est responsable des actions et omissions des personnes qui travaillent pour lui dans l'exécution du contrat, ainsi que de ses propres actions et omissions si cela n'interfère pas avec les dispositions de l'article 629 de la présente loi.

L'armateur et les personnes qu'il emploie sont responsables du décès et des préjudices corporels du personnel du client se trouvant à bord dans le cadre de l'exécution du contrat, conformément aux dispositions de la présente loi régissant la responsabilité en cas de décès ou de préjudices corporels de membres de l'équipage.

e) Transport par transporteurs successifs

Article 632

Le contrat de transport de marchandises, de passagers et de bagages par mer peut disposer que l'armateur exécute le transport partiellement au moyen de son propre navire et partiellement au moyen des navires d'autres armateurs (transport par transporteurs successifs).

L'armateur qui accepte une cargaison dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par transporteurs successifs émet un connaissement pour l'ensemble du voyage convenu (connaissement pour transport par transporteurs successifs).

L'armateur qui conclut un contrat de transport de passagers par transporteurs successifs délivre aux passagers un billet couvrant l'ensemble du voyage convenu (billet de transport par transporteurs successifs).

L'armateur qui a reçu d'un passager des bagages pour transport dans le cadre d'un contrat de transport de passagers par transporteurs successifs délivre un billet couvrant l'ensemble du voyage convenu (billet de transport de bagages par transporteurs successifs).

Chaque armateur ultérieur conclut un contrat de transport de marchandises ou de bagages par transporteurs successifs s'il accepte la cargaison ou les bagages et le document de transport par transporteurs successifs.

Chaque armateur ultérieur conclut un contrat de transport de passagers par transporteurs successifs s'il accepte de transporter un passager muni d'un billet de transport de ce type.

Article 633

L'armateur qui a conclu le contrat de transport par transporteurs successifs, l'armateur qui a émis le document de transport correspondant, l'armateur qui a livré la cargaison au destinataire et l'armateur qui a exécuté le transport durant lequel s'est produit l'événement donnant lieu à une demande d'indemnisation pour perte totale ou partielle ou détérioration de la cargaison sont solidairement responsables à l'égard du bénéficiaire de cette indemnisation.

L'armateur qui a conclu le contrat de transport et celui qui a livré les marchandises au destinataire sont responsables envers le bénéficiaire du transport pour les dommages qui lui ont été causés par le retard du transport de marchandises.

Les dispositions des premier et deuxième paragraphes du présent article s'appliquent également au transport de bagages par transporteurs successifs.

Article 634

L'armateur qui a versé une indemnité conformément aux dispositions de l'article précédent a un droit de recours contre l'armateur du navire qui a effectué le transport durant lequel s'est produit l'événement qui a donné naissance à la créance.

Si l'armateur qui effectuait le transport durant lequel s'est produit l'événement visé au paragraphe 1 du présent article ne peut pas être identifié, le montant de l'indemnité versée est pris en charge par les exploitants de navire ayant participé au transport par transporteurs successifs au prorata de leurs parts du fret convenu, à l'exception des armateurs qui peuvent apporter la preuve que l'événement ne s'est pas produit durant la partie du voyage où ils ont assuré le transport.

Si l'armateur qui a versé l'indemnité ne peut pas, sans faute de sa part, exercer son droit de recours contre l'armateur qui assurait le transport au moment où l'événement s'est produit, le montant de l'indemnité versée est mis au débit de tous les armateurs qui ont participé au transport par transporteurs successifs, au prorata de leur part respective du fret stipulé.

Article 635

L'armateur qui participe à un transport par transporteurs successifs et qui n'a pas introduit de clause dans les documents de transport conformément aux dispositions de l'article 504 de la présente loi doit prouver aux autres armateurs participants audit transport qu'il a livré la cargaison au transporteur ultérieur ou au destinataire dans le même état où il l'avait reçue de l'armateur précédent et/ou du chargeur.

Les autres armateurs doivent prouver à l'armateur qui participe à un transport par transporteurs successifs et a introduit des clauses dans les documents de transport conformément à l'article 504 de la présente loi qu'ils ont reçu la cargaison du chargeur ou de l'armateur précédent dans l'état décrit sur le document de transport correspondant.

Article 636

L'armateur qui a conclu un contrat de transport de passagers par transporteurs successifs est responsable de l'ensemble du voyage.

Chaque armateur ultérieur qui participe au transport de passagers n'est responsable envers les passagers que pour les dommages subis durant la partie du voyage qu'il a assurée.

L'armateur qui assurait la partie du voyage durant laquelle s'est produite la perte totale ou partielle ou la détérioration de bagage à main est responsable du dommage. Le passager doit présenter la réclamation écrite prévue par le premier paragraphe de l'article 617 de la présente loi à l'armateur ayant assuré la partie du voyage durant laquelle les dommages se sont produits au plus tard lorsqu'il débarque du navire.

Les armateurs visés aux premier et deuxième paragraphes du présent article sont solidairement responsables en cas de décès ou de préjudice corporel d'un passager.

Article 637

Si l'armateur qui a conclu un contrat de transport de passagers par transporteurs successifs a indemnisé un passager pour un dommage dont un autre armateur est également responsable conformément aux dispositions du deuxième paragraphe de l'article précédent de la présente loi, il a un droit de recours contre l'autre armateur.

Article 638

Toute convention particulière en vertu de laquelle un armateur accepte des obligations non prévues dans la présente loi ou renonce à des droits que lui confère la présente loi n'a d'effet légal à l'égard de l'armateur substitué que si ce dernier y a donné son assentiment exprès par écrit.

Article 639

L'armateur qui a confié tout ou partie du transport à un armateur substitué est responsable de l'ensemble du voyage.

Les dispositions de la présente loi relatives au transport de passagers par transporteurs successifs s'appliquent à l'armateur substitué auquel le transport a été confié en vertu des dispositions du paragraphe précédent.

f) Transport combiné

Article 640

Une personne (opérateur de transport combiné) peut, par contrat, s'engager à effectuer un transport par divers moyens, dont l'un est un transport maritime, et le client s'engage à payer le fret pour la totalité du transport.

Article 641

L'opérateur est responsable en cas de perte totale ou partielle, d'avarie de la cargaison ou de retard de livraison depuis la date à laquelle la cargaison a été livrée jusqu'à la date de sa livraison.

Dans les cas visés dans le paragraphe précédent, l'opérateur n'est pas responsable s'il peut prouver que le dommage est dû à des raisons qui, malgré la diligence et l'attention raisonnables d'un bon opérateur, ne pouvaient être évitées.

Article 642

Les dispositions de l'article 550 de la présente loi s'appliquent *mutatis mutandis* en ce qui concerne la limitation de responsabilité de l'opérateur.

3. Affrètement coque nue

Article 643

En vertu de la présente loi, le propriétaire, dans le cadre d'un affrètement coque nue, confie à l'affrètement un navire pour exécuter des activités de navigation en échange d'un loyer.

Article 644

Le contrat d'affrètement coque nue est établi par écrit.

Un contrat d'affrètement coque nue non écrit est sans effet.

Article 645

Le propriétaire remet le navire à l'affrètement dans un état lui permettant d'être employé aux fins spécifiées dans le contrat ou dans l'état coutumier.

Article 646

Les frais d'exploitation du navire sont à la charge de l'affrètement.

Pendant la durée du contrat, l'affrètement doit entretenir le navire. Après l'expiration du contrat, il doit le restituer dans l'état dans lequel il lui avait été remis et au même endroit.

L'affrètement n'est pas responsable de la dépréciation normale du navire.

L'affrètement ne supporte pas les dépenses de réparation nécessaires pour remédier à des vices cachés du navire existants au moment où il lui a été livré, ni des dommages dus à la perte du navire en cas de force majeure.

Article 647

Le propriétaire est responsable des dommages causés par des défauts rendant le navire inapte ou moins apte aux opérations convenues ou coutumières qu'il ne l'était au moment de sa livraison à l'affréteur, à moins qu'il puisse prouver que, avec la diligence et l'attention raisonnables d'un bon armateur, il n'aurait pu découvrir ces défauts.

Article 648

Si le navire est affrété avec un équipage, celui-ci exécute les ordres de l'affréteur si cela est ainsi stipulé par la charte-partie à coque nue.

L'affréteur a le droit de changer d'équipage.

Article 649

En cas d'incertitude sur la question de savoir si un affrètement coque nue ou une charte-partie a été convenu, il sera considéré qu'une charte-partie a été signée.

Article 650

Le loyer est payé par mois d'avance à compter de la date du commencement de l'affrètement.

Le propriétaire n'a pas droit au loyer pour toute période durant laquelle l'affréteur n'a pas été en mesure d'utiliser le navire par la faute du propriétaire ou en raison d'un vice caché du navire qui existait au moment de sa livraison.

Article 651

Si l'affréteur ne verse pas le loyer à l'échéance, le propriétaire peut exiger le versement immédiat des loyers pour toute la durée du contrat d'affrètement coque nue ou dénoncer le contrat.

Les dispositions du paragraphe précédent du présent article n'ont pas d'effet sur le droit du propriétaire de demander des dommages-intérêts.

Article 652

Un affrètement coque nue peut être conclu pour une période déterminée ou indéterminée et pour un ou plusieurs voyages.

Article 653

Un affrètement coque nue conclu pour une période déterminée ne peut être prolongé que par convention écrite.

Un affrètement coque nue conclu pour une période indéterminée peut être dénoncé par préavis écrit d'au moins trois mois.

Article 654

L'affrètement coque nue prend fin en cas de destruction du navire ou si celui-ci devient inutilisable de façon permanente, ou si, du fait d'un cas de force majeure, il ne peut plus être utilisé durant la charte-partie.

Si les réparations du navire qui sont à la charge du propriétaire durent trop longtemps ou devraient durer trop longtemps, l'affréteur peut dénoncer le contrat.

Article 655

Si l'affréteur ne restitue pas le navire au propriétaire à l'expiration de l'affrètement coque nue, il verse un loyer double pour la période de dépassement.

Si le retard de restitution du navire est dû à la faute de l'affréteur, ce dernier est également responsable envers le propriétaire de tout dommage dépassant le montant indiqué au paragraphe précédent.

Article 656

Durant la charte-partie coque nue, l'affréteur a droit à la rémunération de sauvetage obtenue par le navire affrété.

Article 657

L'affréteur ne peut sous-affréter le navire qu'avec la permission écrite du propriétaire.

4. Délais de prescription

Article 658

Le délai de prescription pour les créances découlant d'un contrat pour l'exploitation d'un navire, sauf celles naissant de contrats de transport de passagers et de bagages, est d'un an.

Le délai de prescription pour les créances liées à un contrat de transport de passagers est de deux ans.

Une fois la créance née, les parties peuvent convenir par écrit de prolonger le délai de prescription prévu au premier paragraphe du présent article.

La convention visée au paragraphe précédent n'a d'effet légal que si elle est faite par écrit.

Le délai de prescription est compté :

1. Pour les contrats de transport de marchandises :
 - En cas de compensation de perte totale ou partielle ou d'avarie de la cargaison, depuis le jour auquel la cargaison a été livrée et/ou aurait dû être livrée au lieu de destination;
 - En cas de compensation d'un retard, depuis le jour de livraison de la cargaison;
 - En cas de non-respect d'autres obligations contractuelles, depuis le jour auquel l'obligation aurait dû être remplie;
2. Pour les contrats de transport de passagers :
 - En cas de préjudice corporel, depuis le jour de débarquement du passager;
 - En cas de décès d'un passager durant le voyage, depuis le jour auquel le navire est arrivé ou aurait dû arriver au port où le passager avait l'intention de débarquer;
 - En cas de préjudice corporel survenu durant le voyage qui a entraîné la mort du passager après débarquement, depuis le jour de décès du passager; toutefois, si l'action en dommages-intérêts n'est pas intentée dans les trois ans qui suivent le débarquement, le droit est perdu;
3. Pour les contrats de transport de bagages :
 - Pour les bagages livrés pour transport, depuis le jour auquel le bagage a été livré ou aurait dû être livré au port où le passager a débarqué ou avait l'intention de débarquer;
 - Pour les bagages à main, depuis le jour auquel le passager a débarqué ou, si le passager est décédé durant le voyage, depuis la date à laquelle le navire est arrivé ou aurait dû arriver au port où le passager avait l'intention de débarquer;
4. Pour les contrats de remorquage et de poussage, depuis le jour auquel le remorquage ou le poussage a été achevé, sauf en ce qui concerne la rémunération de remorquage, pour laquelle le délai de prescription commence à la date d'échéance de la rémunération;
5. Pour les contrats d'affrètement coque nue, depuis le jour de la fin du contrat, sauf en ce qui concerne le loyer, pour lequel le délai de prescription commence à la date d'échéance du loyer;
6. Pour les recours, depuis le jour auquel l'action sur laquelle le droit de recours est fondé a été exécutée.

Section III. — Contrats d'agents maritimes

Article 659

En vertu d'un contrat d'agent maritime, l'agent maritime s'engage à fournir, sur la base d'une autorisation générale ou spéciale, des services d'agent maritime au nom et pour le compte du client et le client s'engage à rembourser les frais et à verser une rémunération.

Le client peut être l'armateur ou le propriétaire du matériel au nom et pour le compte duquel l'agent du navire mène les transactions.

Une offre de l'agent du navire lie le client si elle s'inscrit dans les limites de l'autorisation.

L'agent du navire peut nommer un sous-agent, sauf si cela est interdit par le contrat d'agent maritime; l'agent du navire doit informer le client d'une telle nomination.

Article 660

Un contrat d'agent maritime fondé sur un pouvoir général doit être établi par écrit.

Un contrat verbal ou écrit peut être conclu pour exécuter une commande individuelle. À la demande de l'agent du navire, chaque contrat verbal doit être confirmé par écrit.

Article 661

Les services d'agent maritime comprennent les services d'intermédiaire, de représentation et d'autres services liés à la navigation et à l'utilisation des navires comme, en particulier, l'accueil et le départ des navires; la conclusion de contrats d'utilisation des navires et d'équipements; l'achat et la vente de navires et d'équipements; la construction et la réparation de navires; la conclusion de contrats d'assurance; l'émission de documents de transport et d'autres documents; l'encaissement d'indemnités; l'embauche et la prise en charge de l'équipage, l'organisation de l'approvisionnement du navire.

Article 662

L'agent du navire s'engage, sur la base d'un pouvoir général, à fournir, pendant une durée spécifiée ou illimitée, un ou plusieurs des types de service d'agent maritime figurant dans l'autorisation (agence générale).

Si un doute survient quant aux limites du pouvoir général, il sera considéré que l'autorisation s'applique aux transactions concernant l'accueil et le départ des navires.

Si l'agent du navire n'agit que comme intermédiaire et/ou agent du client dans la conclusion de contrats pour l'emploi de navires, il sera considéré, en cas de doute quant aux limites du pouvoir général, que celui-ci vise les activités d'intermédiaire pour la conclusion de ces contrats, à l'exception des affrètements coque nue et de l'affrètement à temps, mais toujours dans les limites des opérations du client.

Article 663

Si le client limite les pouvoirs de l'agent maritime en qui concerne les services habituels d'un tel agent, cette limitation n'a pas d'effet légal pour les tiers qui n'en ont pas eu connaissance ou qui, vu les circonstances, ne pouvaient pas en avoir connaissance.

Sauf si l'agent maritime déclare expressément qu'il agit en cette qualité, il est réputé, à l'égard d'une personne de bonne foi, avoir agi en son propre nom.

On considérera que l'agent a déclaré explicitement qu'il agissait en cette qualité s'il a indiqué au tiers qu'il agissait « au nom et pour le compte du client » ou « uniquement en tant qu'agent », ou s'il fait une autre déclaration au même effet mentionnant la raison sociale ou le nom du client.

Article 664

L'agent maritime est tenu et habilité, avec la diligence d'un bon gestionnaire, d'exécuter les tâches entrant dans son domaine de compétence qui sont nécessaires ou normales pour se conformer à une instruction qui a été acceptée.

Article 665

L'agent maritime peut, avec l'autorisation explicite des parties contractantes, signer un contrat d'utilisation d'un navire au nom et pour le compte des deux parties contractantes (intermédiaire).

Article 666

L'agent maritime a droit au remboursement des frais et à une rémunération pour ses services d'intermédiaire ou pour avoir conclu les contrats.

L'agent maritime a droit à demander une avance pour couvrir les frais.

Article 667

Un agent maritime a le droit de retenir les biens du client et d'établir une sécurité sur ceux-ci pour couvrir ses créances.

Section IV. — Contrat relatif aux services d'acconage

Article 668

Un contrat relatif aux services d'acconage est un contrat par lequel la société de manutention portuaire s'engage à fournir des services d'acconage au client et ce dernier s'engage à payer les services rendus.

Article 669

La société de manutention portuaire est responsable des dommages causés aux biens et des biens perdus en totalité ou en partie ou du retard dans la fourniture de services d'acconage, depuis le moment où elle a accepté les biens jusqu'au moment où elle a livré les biens ou les a mis à disposition du bénéficiaire.

Article 670

La société de manutention portuaire n'est pas responsable des dommages causés aux biens et des biens perdus en totalité ou en partie ou du retard dans la fourniture des services d'acconage si elle peut prouver que le dommage, la perte ou le retard sont dus à des circonstances que, malgré le soin et l'attention raisonnables d'un bon manutentionnaire, elle n'aurait pas pu éviter.

Article 671

La société de manutention portuaire n'est pas responsable des dommages causés aux biens et des biens perdus en totalité ou en partie ou du retard dans la fourniture de services d'acconage si le client a fourni des informations incorrectes sur le volume, le type ou la valeur de la cargaison.

Article 672

La société de manutention portuaire fournit des services d'acconage sur la base d'un contrat avec le client et n'a aucune relation juridique avec les parties au contrat de transport. Elle n'est tenue légalement ni d'accepter ni de livrer un bien, sauf si elle s'est engagée à le faire. La société de manutention portuaire récupère également légalement des biens, sur ordre de l'armateur, lorsque celui-ci ne peut les livrer à la personne mentionnée dans le contrat de transport.

Article 673

Le client doit présenter ses objections concernant des défauts visibles des biens dans les trois jours de leur acceptation et, pour ce qui concerne les vices cachés, dans les 15 jours de la livraison des biens au destinataire final, mais au plus tard 60 jours après l'acceptation par le client.

Si le client n'a pas présenté d'objection dans les délais et les formes voulues, il est considéré que les biens sont sans défaut sauf si le client prouve le contraire.

Article 674

La société de manutention portuaire n'est responsable des dommages et pertes totales ou partielles que jusqu'à concurrence de 2,75 DTS par kilogramme brut de marchandise endommagée ou perdue totalement ou en partie.

En cas de retards dans la fourniture de services d'aconage, la responsabilité de la société est limitée à 2,5 fois le montant dû par le client au titre des services en question.

Le montant total des dommages visés aux premier et deuxième paragraphes du présent article ne peut dépasser le montant qui serait déterminé sur la base du premier paragraphe du présent article en cas de biens entièrement perdus.

Article 675

La société de manutention portuaire ne peut se prévaloir des dispositions de la présente loi s'il est prouvé qu'elle a causé le dommage intentionnellement ou du fait d'une faute lourde.

Article 676

Les dispositions de la présente loi relatives à la responsabilité de la société de manutention portuaire ne peuvent être modifiées par contrat au détriment du client.

Toute disposition contractuelle contraire au précédent paragraphe est nulle.

La nullité d'une disposition contractuelle en vertu du paragraphe précédent n'affecte pas la validité des autres dispositions contractuelles.

Article 677

Les dispositions de la présente loi relatives à la responsabilité de la société de manutention portuaire s'appliquent à toute créance contractuelle ou non contractuelle présentée par quiconque pour quelque raison que ce soit à l'encontre de ladite société du fait de dommage aux biens, de perte totale ou partielle de biens ou de retard dans la fourniture de services d'aconage.

Article 678

La société de manutention portuaire a le droit de retenir des biens (droit de rétention) en contrepartie de créances naissant du contrat de services d'aconage et d'autres créances liées à ces services.

Article 679

Le délai de prescription pour les créances relatives aux contrats de services d'aconage est de deux ans.

Le délai de prescription commence le jour où la société de manutention portuaire a achevé ou aurait dû achever les services d'aconage, sauf en cas de retards (pour lesquels le délai de prescription commence le jour où les services d'aconage ont effectivement été achevés).

Le client ou une autre personne peut introduire une action à l'encontre de la société de manutention portuaire après la fin du délai de prescription visé au paragraphe précédent, si cette action est introduite dans les

90 jours du règlement de la créance, dont la base a été déterminée au terme d'une procédure, et si le client ou l'autre personne a notifié la société de manutention portuaire de l'introduction d'une action à son encontre, pouvant donner lieu à un recours par ladite société, dans un délai raisonnable.

Section V. – Contrat d'assurance maritime

1. Dispositions générales

Article 680

Les dispositions de la présente section s'appliquent à :

1. L'assurance du navire, de ses machines, de son équipement et de ses fournitures, ainsi que des marchandises et autres objets se trouvant à bord ou transportées par le navire;
2. L'assurance du fret, du prix des passages, des primes d'assurance, des coûts d'équipement du navire, des dépenses d'avarie commune, des rémunérations de sauvetage, du bénéfice escompté, des commissions, du salaire de l'équipage, des privilèges et autres droits et des autres gains économiques tangibles existants ou pouvant être raisonnablement escomptés du voyage ou du transport de marchandises à bord du navire et pouvant être quantifiés en termes financiers;
3. L'assurance responsabilité civile pour les pertes ou dommages subis par des tiers durant l'utilisation du navire ainsi que des autres éléments visés aux points 1 du présent paragraphe.

Les dispositions de la présente section s'appliquent également à l'assurance des bâtiments en construction et des articles prévus pour leur construction, à l'assurance des marchandises qui avant ou après transport sont stockées dans des entrepôts, quais de déchargement ou autres emplacements ou qui sont transportées par un autre moyen de transport, à la réassurance d'objets mentionnés dans le présent article et à d'autres assurances ou réassurances similaires si elles sont conclues sur la base de polices ou conditions coutumières dans l'assurance maritime.

Les dispositions de la présente section s'appliquent également à l'assurance de bateaux.

Au sens de la présente section, les autres personnes sont les personnes qui ne sont pas couvertes par les polices d'assurance.

Article 681

Seule une personne ayant ou pouvant estimer avoir un intérêt important justifiable à éviter le sinistre couvert peut être assurée.

Une personne assurée ne peut demander à être indemnisée du sinistre couvert par l'assurance (bénéfice de l'assurance) que si elle a un intérêt dans l'objet assuré au moment où la perte assurée s'est produite, ou si elle a acquis un tel intérêt après.

Article 682

L'assurance peut être contractée pour le compte du souscripteur de la police, pour le compte d'une autre personne désignée ou pour le compte d'une autre personne non désignée ayant un intérêt dans le bien assuré.

S'il ne ressort pas clairement du contrat d'assurance si l'assurance a été prise pour une personne désignée, il est considéré que l'assurance a été prise pour la partie souscrivant l'assurance et pour une autre personne désignée.

La partie souscrivant une assurance n'est pas tenue de déclarer si elle l'a souscrite pour son propre compte ou pour le compte d'une autre personne désignée.

La personne qui conclut un contrat d'assurance expressément pour le compte d'une personne qui lui a délivré une autorisation n'est pas considérée comme étant la partie souscrivant l'assurance.

Article 683

Une assurance souscrite pour le compte d'une autre personne désignée est valable sans instruction de la part de cette personne si celle-ci (la personne assurée) consent ultérieurement à l'assurance souscrite.

L'acceptation du contrat d'assurance mentionné au paragraphe précédent peut être donnée après que le sinistre couvert est déjà survenu.

Le fait de présenter une demande de versement d'une indemnisation d'assurance vaut acceptation par l'autre personne de l'assurance souscrite.

Article 684

Une assurance pour le compte d'une personne non désignée est réputée avoir été souscrite pour le compte de la personne qui, au cas où l'événement couvert par l'assurance se produit, a un intérêt dans l'objet assuré ou qui, en vertu du deuxième paragraphe de la présente loi, peut demander l'indemnisation du sinistre survenu.

Une assurance souscrite pour le compte d'une personne non désignée est valable si la personne ayant un intérêt dans l'objet assuré au moment où l'événement se produit, ou la personne ayant le droit de demander une indemnité pour le sinistre survenu en vertu de l'article 681 de la présente loi, est le détenteur de la police ou a acquis la police et accepte les conditions de l'assurance déjà souscrite.

Article 685

Si la partie souscrivant l'assurance ou son agent autorisé, au moment de conclure l'assurance, ne divulgue pas toutes les circonstances dont il a ou devrait avoir connaissance et qui sont pertinentes pour l'évaluation du risque, ou les divulgue de façon incorrecte, l'assureur est fondé à demander à la partie prenant l'assurance de verser la différence entre la prime correspondant au risque réel et celle déjà acquittée.

Pour une assurance souscrite pour le compte d'une personne désignée, il est considéré que la partie souscrivant l'assurance doit avoir eu connaissance des circonstances connues de la personne assurée et que celle-ci aurait pu lui communiquer à temps.

Le premier paragraphe du présent article ne s'applique pas aux circonstances qui sont connues généralement ou que la compagnie d'assurance connaissait ou pourrait être présumée avec raison avoir connaissance.

La compagnie d'assurance perd le droit visé au premier paragraphe du présent article si elle ne demande pas à la partie prenant l'assurance de verser une surprime dans les trois mois qui suivent la fin du contrat d'assurance ou, au cas où la perte assurée survenait, au plus tard avant la fin du règlement complet de l'indemnité.

Article 686

Si la partie souscrivant l'assurance ou son agent autorisé, au moment de contracter l'assurance, ne divulgue pas à la compagnie d'assurance, intentionnellement ou par faute lourde, toutes les circonstances dont il a ou devrait avoir connaissance et qui pourraient avoir une influence essentielle sur la décision lors de la signature et sur les conditions de l'assurance, ou si elle les divulgue de façon incorrecte, la compagnie d'assurance est fondée à dénoncer l'assurance ainsi conclue, sauf si elle a demandé à la partie souscrivant l'assurance de verser la surprime visée à l'article précédent.

Si la compagnie d'assurance a versé une indemnité dans le cadre d'un tel contrat à un assuré malhonnête, elle peut demander à la personne assurée le remboursement de la somme versée.

Les deuxième et troisième paragraphes de l'article précédent s'appliquent *mutatis mutandis* aux cas visés au premier paragraphe du présent article.

La compagnie d'assurance a le droit de percevoir et de conserver une prime même malgré l'annulation du contrat d'assurance en vertu des dispositions du présent article.

Article 687

La compagnie d'assurance est tenue de remettre à la partie contractant l'assurance, sur sa demande, un exemplaire exact et signé de la police d'assurance.

Si la compagnie d'assurance, sur la demande de la partie souscrivant l'assurance, émet la police d'assurance en deux ou plusieurs originaux, le nombre d'originaux émis est indiqué sur chaque original.

La police doit contenir toutes les dispositions du contrat d'assurance conclu qui obligent la compagnie d'assurance à indemniser un sinistre.

Si la police a été émise et remise à la partie souscrivant l'assurance, la compagnie d'assurance n'est pas tenue de s'acquitter de ses obligations relatives à l'assurance avant que la police lui soit présentée ou que la partie assurée prouve qu'il est plausible que la police ait été perdue ou détruite, avant d'avoir reçu des assurances raisonnables de la personne assurée.

La compagnie d'assurance est dégagée de ses obligations découlant de l'assurance si elle a versé une indemnité équitable au détenteur de la police ou, lorsque la police a été émise en plusieurs originaux, au détenteur d'un des originaux qui prouve de façon plausible qu'il a droit à l'indemnité d'assurance en vertu de la police.

Article 688

La personne assurée peut transférer ses droits découlant de l'assurance avant la survenance d'un sinistre uniquement à une personne qui est une personne assurée en vertu du premier paragraphe de l'article 681 de la présente loi.

Lorsqu'une police est émise, les droits découlant de l'assurance peuvent être cédés par endossement de la police ou par toute autre méthode appropriée.

La compagnie d'assurance peut opposer les mêmes objections découlant de l'assurance conclue à l'encontre de la personne nouvellement assurée qu'il le pouvait à l'encontre de l'assuré initial.

Nonobstant le paragraphe précédent, la compagnie d'assurance ne peut pas opposer à un nouvel assuré de bonne foi des objections contestant la teneur de la police qu'elle a émise, sauf en cas d'erreur évidente dont le nouvel assuré aurait pu relever.

La cession de droits sur l'objet assuré à une autre personne n'entraîne pas la cession des droits découlant de l'assurance, sauf si la personne assurée et celle acquérant le droit parviennent de façon expresse ou tacite à un accord à cet effet.

La personne assurée ne peut pas transférer ses droits découlant de l'assurance conformément au paragraphe 1 du présent article si la possibilité d'une telle cession est expressément exclue dans le contrat d'assurance.

Article 689

L'objet assuré doit être identifié dans le contrat d'assurance et dans la police éventuelle d'une manière qui permette d'établir son identification.

Lorsque l'objet assuré n'est pas suffisamment identifié, ou que sa description est incorrecte, si bien qu'il est impossible d'établir, même indirectement, s'il a été exposé à un risque couvert et a subi des dommages, la compagnie d'assurance n'est pas tenue de verser une indemnité pour le dommage survenu.

Article 690

La valeur d'un objet assuré qui a été déterminée de façon consensuelle dans le contrat d'assurance ou dans la police (la valeur convenue) lie la compagnie d'assurance et la personne assurée.

La compagnie d'assurance ne peut contester la valeur convenue que si une erreur patente ou une fraude a été commise.

Article 691

On considère que la valeur de l'objet assuré au début de l'assurance (la valeur réelle) est la valeur de l'objet assuré, sauf s'il en a été expressément convenu autrement.

La valeur réelle de l'objet assuré est sa valeur commerciale au moment où débute l'assurance.

Il n'est pas nécessaire que la valeur réelle de l'objet assuré soit indiquée dans le contrat ou la police d'assurance.

Article 692

La compagnie d'assurance ne doit verser l'indemnité d'assurance que jusqu'à concurrence du montant assuré indiqué dans le contrat d'assurance (ci après le « montant assuré »), sauf disposition contraire de la présente loi ou du contrat.

Sauf disposition contraire expresse, le montant assuré ne signifie pas également la valeur convenue de l'objet assuré.

Article 693

Si la somme assurée est supérieure à la valeur agréée ou la valeur réelle de l'objet assuré, seule la valeur convenue ou la valeur réelle est prise en compte pour la liquidation du dommage.

Article 694

Si la somme assurée est inférieure à la valeur agréée ou à la valeur réelle de l'objet assuré, la compagnie d'assurance n'est tenue de payer qu'un montant déterminé proportionnellement à la valeur agréée par rapport à la valeur réelle de l'objet assuré.

Article 695

Si le même objet est assuré contre les mêmes risques au même moment et dans l'intérêt du même assuré, auprès de plusieurs compagnies d'assurance, et que le montant total des assurances dépasse sa valeur convenue ou sa valeur réelle, la personne assurée peut demander à être indemnisée en tout ou partie à la compagnie d'assurance de son choix; le montant total des indemnités d'assurance ne peut pas dépasser le dommage pouvant être couvert par l'assurance.

Les compagnies d'assurance qui, sur demande de la personne assurée, versent l'indemnité d'assurance dans les cas visés au paragraphe précédent ont droit à exercer un recours à l'égard des autres compagnies d'assurance au prorata de leurs obligations découlant du contrat d'assurance.

Nonobstant le paragraphe précédent, les compagnies d'assurance qui, en vertu des dispositions du contrat d'assurance ou de la loi régissant leur contrat d'assurance, ne sont pas obligées de verser une partie proportionnelle du sinistre indemnisé par d'autres compagnies d'assurance n'ont pas droit à exercer un recours à l'égard de ces compagnies d'assurance pour les sinistres pour lesquels elle ont versé l'indemnité directement à la personne assurée.

Sauf s'il en est convenu autrement, les compagnies d'assurance ont droit à l'intégralité de la prime d'assurance pour l'assurance contractée indépendamment du fait que les cas décrits au premier paragraphe du présent article soient survenus accidentellement ou intentionnellement.

Lorsqu'il présente une demande d'indemnisation à l'une des compagnies d'assurance, l'assuré doit l'informer de tous les autres contrats d'assurance couvrant le même objet en sa faveur, contre les mêmes risques pour la même période.

Article 696

Sauf s'il en est convenu différemment, la partie souscrivant l'assurance doit verser la prime à la compagnie d'assurance dès que le contrat d'assurance est conclu.

La compagnie d'assurance n'est pas obligée de remettre la police à la partie souscrivant l'assurance tant qu'elle n'a pas payé la prime due.

La compagnie d'assurance peut, au moment du règlement du sinistre, déduire de l'indemnité d'assurance le montant de toute prime qui lui serait encore due par la personne assurée.

Sauf s'il en est convenu différemment, le retard de paiement de la prime ne décharge pas la compagnie d'assurance de sa responsabilité en vertu du contrat d'assurance et ne lui donne pas le droit de dénoncer le contrat.

S'il est convenu dans le contrat d'assurance que la prime est déterminée ultérieurement, la prime doit être fixée à un montant approprié et proportionnel au risque.

Les parties souscrivant une assurance doivent verser la prime à la compagnie d'assurance pour l'assurance contractée même lorsque l'objet assuré au moment du contrat a cessé d'être exposé au risque couvert, si la compagnie d'assurance n'avait pas connaissance de ce fait au moment de conclure le contrat.

Article 697

La compagnie d'assurance est tenue de rembourser la prime déjà versée à la partie souscrivant l'assurance si l'objet assuré n'a pas été exposé aux risques couverts ou si le contrat d'assurance a été annulé sans faute de la part de la partie contractant l'assurance ou de la personne assurée.

Si une police d'assurance a été émise, l'assureur doit rembourser la prime au titulaire autorisé de la police.

Lorsqu'il rembourse la prime, la compagnie d'assurance peut en conserver la partie coutumière ou stipulée pour couvrir ses propres frais relatifs à l'assurance convenue.

Article 698

Si un détour significatif du voyage assuré (changement de plan de route, déroutement, retard injustifiable, etc.) se produit dans un voyage particulier assuré du fait d'actions de l'assuré ou avec sa permission, la compagnie d'assurance n'est pas obligée d'indemniser un sinistre survenu après ce détour.

Le paragraphe précédent s'applique également lorsque le sinistre survient après que le navire eut regagné l'itinéraire initial.

Les détours faits dans l'intérêt de la compagnie d'assurance, ou dans le but de sauver des biens ou des vies en mer ou de fournir une assistance médicale, ainsi que ceux qui n'ont pas eu d'effet substantiel sur l'événement ou l'ampleur des dommages, sont exclus du premier paragraphe du présent article.

Article 699

Dans le contrat à durée ferme, la garantie ne produit ses effets qu'à zéro heure le premier jour et se termine à 24 heures le dernier jour indiqué dans le contrat d'assurance.

La période visée au paragraphe précédent est calculée selon l'heure locale officielle du lieu où la police a été émise et, s'il n'y a pas de police, selon l'heure locale officielle du lieu où le contrat d'assurance a été conclu.

Article 700

Sauf disposition contraire du contrat d'assurance, l'assurance maritime couvre les risques auxquels l'objet assuré est exposé, c'est-à-dire les accidents maritimes, les catastrophes naturelles, les explosions, les incendies et les vols.

Un contrat d'assurance peut aussi couvrir d'autres risques auxquels l'objet assuré est exposé durant la durée de l'assurance, tels que le vol, la non-livraison, les risques liés à la manutention, les risques liés aux côtes, les risques de guerre et les risques politiques, etc.

Article 701

Une modification du risque survenue après la conclusion du contrat d'assurance pour des causes indépendantes de la volonté de la personne assurée n'a pas d'effet sur la validité de l'assurance ni les obligations des parties.

Si le risque a été considérablement aggravé du fait des actions de la personne assurée ou avec sa permission, la compagnie d'assurance ne doit pas rembourser le dommage qui peut être imputé à cette modification.

Si le risque a été sensiblement réduit du fait des actions de la partie assurée ou avec sa permission, la compagnie d'assurance ne doit pas rendre à la partie assurée une partie proportionnelle de la prime d'assurance payée ni réduire proportionnellement la prime convenue.

Article 702

Sauf s'il en est convenu différemment, la compagnie d'assurance couvre les dommages ci-après subis du fait des risques assurés :

1. Perte totale de l'objet assuré;
2. Perte partielle de l'objet assuré ou dommage à cet objet;
3. Dépenses de sauvetage et dépenses résultant directement de la survenance d'un événement assuré;
4. Avarie commune;
5. Rémunération de sauvetage;
6. Frais de constat et de règlement des dommages couverts par l'assurance.

Sauf disposition contraire du contrat d'assurance, l'assurance ne couvre pas la responsabilité de la personne assurée pour les dommages causés à d'autres personnes.

Article 703

L'assurance peut aussi couvrir le sinistre survenu avant la conclusion du contrat d'assurance, si au moment de la conclusion du contrat la partie qui souscrit l'assurance et la partie victime du sinistre ne savaient pas et ne pouvaient pas savoir que la perte assurée s'était déjà produite, ou si, au moment de la conclusion du contrat, les deux parties avaient connaissance de la perte assurée mais ne connaissaient pas le dommage réel.

Article 704

Les dommages causés directement ou indirectement par les actions intentionnelles de la personne assurée sont exclus de l'assurance.

Sauf stipulation contraire du contrat d'assurance, les dommages causés directement ou indirectement par ce qui suit sont aussi exclus de l'assurance :

1. Faute lourde de la personne assurée;
2. Action intentionnelle ou faute lourde de personnes dont les actions sont de la responsabilité légale de l'assuré;
3. Survenance d'une guerre ou risques politiques.

Le paragraphe précédent ne s'applique pas aux dommages résultant d'actions intentionnelles ou d'une faute lourde de l'équipage du navire, ni aux dommages résultant d'actions ou omissions commis par la personne assurée/le capitaine du navire ou d'autres membres de l'équipage ou le pilote durant la navigation et la manœuvre du navire.

Article 705

En vertu de la présente loi, on considère qu'il y a perte totale de l'objet assuré lorsque l'intégralité de la cargaison assurée a coulé sans possibilité de la sauver, ou a été détruite ou saisie de façon permanente, ou lorsque les dommages sont tels qu'ils ne peuvent pas être réparés et que, de ce fait, les objets assurés cessent d'être des objets d'un type particulier.

Si l'objet assuré est entièrement perdu, la compagnie d'assurance doit verser un montant égal à sa valeur réelle et/ou, si une valeur a été convenue, à la valeur convenue, mais qui ne peut pas dépasser le montant assuré.

Avec le versement de l'indemnité d'assurance mentionnée au paragraphe précédent, tous les droits de la personne assurée sur l'objet assuré passent à la compagnie d'assurance, sauf si celle-ci renonce à ses droits à cette occasion.

Si l'objet assuré est sous-assuré, les droits sur l'objet assuré ne sont transférés à la compagnie d'assurance, comme prévu au paragraphe précédent, qu'au prorata du montant assuré et de la valeur convenue ou réelle de l'objet assuré.

Article 706

La personne assurée a le droit de demander l'indemnité d'assurance pour perte totale en vertu de l'article précédent si la perte totale de l'objet assuré était inévitable ou si le coût du sauvetage et des réparations nécessaires dépasse la valeur convenue ou réelle de l'objet assuré.

La personne assurée a aussi le droit de demander l'indemnité d'assurance pour perte totale si, du fait de la survenance d'un événement assuré, elle ne peut pas disposer librement et pleinement de l'objet assuré pendant une période continue de 12 mois.

Si la personne assurée décide de demander l'indemnité d'assurance mentionnée aux premier et deuxième paragraphes du présent article, elle doit présenter à la compagnie d'assurance une explication écrite de sa demande de versement. La personne assurée perd ses droits à une telle demande si elle ne présente pas sa demande dans les deux mois à compter du jour auquel elle a appris l'existence des circonstances sur lesquelles son droit se fonde ou, dans le cas prévu au paragraphe précédent, immédiatement après l'expiration du délai indiqué dans le paragraphe précédent.

La demande d'indemnisation de la personne assurée présentée en vertu du paragraphe précédent doit être inconditionnelle et doit porter sur l'ensemble de l'objet assuré.

Si la compagnie d'assurance accepte la demande d'indemnisation présentée par la personne assurée en vertu du troisième paragraphe du présent article ou ne la conteste pas dans les 15 jours de sa réception, elle rembourse le dommage conformément aux deuxième, troisième et quatrième paragraphes de l'article précédent.

Si la compagnie d'assurance conteste une demande d'indemnisation présentée conformément au troisième paragraphe du présent article et qu'apparaît un différend entre la compagnie d'assurance et la personne assurée, le tribunal déterminera si les conditions mentionnées au premier paragraphe du présent article ont été remplies compte tenu des circonstances qui existaient à la date à laquelle la personne assurée a présenté sa demande d'indemnisation et/ou si les conditions mentionnées au deuxième paragraphe du présent article ont été remplies compte tenu des circonstances qui existaient le jour où la période mentionnée au deuxième paragraphe du présent article a expiré.

Article 707

En cas d'avarie ou de perte d'une partie constituante de l'objet assuré, le dommage est compensé par l'assurance pour un montant égal au coût des réparations nécessaires de l'objet assuré et de la remise dans son état antérieur, mais ne peut pas dépasser le montant assuré.

Si l'objet est sous-assuré, le coût des réparations mentionnées au paragraphe précédent est indemnisé au prorata du rapport entre le montant assuré et la valeur convenue ou la valeur réelle.

Si l'objet assuré ne peut pas être réparé ou remis dans son état antérieur, ou si une certaine quantité et/ou partie de l'objet assuré a été perdue (perte partielle), le dommage est compensé par l'assurance par un pourcentage de la somme assurée correspondant au pourcentage de la perte de valeur de l'objet assuré.

Si l'objet assuré est surassuré, le pourcentage de la perte de valeur est calculé conformément au paragraphe précédent, à partir de la valeur convenue ou de la valeur réelle.

Article 708

Les coûts supportés par la personne assurée pour éviter un dommage dû à un danger direct ou tenter de réduire le dommage qui s'est déjà produit (coûts de sauvetage) peuvent être indemnisés par l'assurance s'ils ont été acquittés de façon appropriée et/ou en accord avec la compagnie d'assurance et si ces coûts sont couverts par l'assurance.

Indépendamment d'un résultat positif, les coûts mentionnés au paragraphe précédent sont aussi indemnisés par l'assurance lorsque, avec l'indemnisation des dommages, ils dépassent le montant assuré, mais la compensation de ces coûts ne peut pas dépasser le montant assuré.

Les coûts supportés par la personne assurée, causés directement par la survenance de la perte assurée, ne sont compensés par l'assurance qu'à concurrence du montant assuré.

Si l'objet est sous-assuré, les coûts de sauvetage et les coûts créés directement par la survenance de la perte assurée sont indemnisés au prorata de la somme assurée et de la valeur convenue ou réelle de l'objet.

Nonobstant le paragraphe précédent et les dispositions relatives à la sous-assurance, les coûts de sauvetage, acquittés à la demande de la compagnie d'assurance en dépit d'une objection raisonnable de la personne assurée, sont compensés intégralement.

Article 709

En cas d'avarie commune apparaissant en relation avec les risques assurés, l'assurance sert à compenser la perte et les dommages de l'objet assuré et également les coûts encourus par la personne assurée en relation avec l'objet assuré, qui ont été établis sur une base de répartition valable, ainsi que la contribution à l'avarie commune telle que déterminée pour l'objet assuré sur une telle base de répartition.

Pour établir le montant de la compensation prévue au paragraphe précédent, les dispositions des articles 707 et 708 de la présente loi s'appliquent *mutatis mutandis*, quelle que soit la valeur de l'objet assuré établie sur la base de répartition valable.

Avec le versement d'une compensation pour la perte, les dommages et les coûts mentionnés au premier paragraphe du présent article, le droit de la personne assurée de recevoir la contribution d'avarie commune est transféré à la compagnie d'assurance, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la compensation versée, augmenté du montant approprié des intérêts et commissions admis sur la base de répartition valable.

Article 710

La rémunération de sauvetage d'un objet assuré en cas de risque couvert par l'assurance et qui doit être payé par la personne assurée ainsi que les coûts de la procédure d'établissement de la rémunération sont remboursés par l'assurance.

Si l'objet est sous-assuré, les dispositions de l'article 694 de la présente loi s'appliquent au remboursement prévu au paragraphe précédent, quelle que soit la valeur sur la base de laquelle la rémunération de sauvetage a été établie.

Article 711

Les coûts supportés par la personne assurée pour constater et liquider le dommage couvert par l'assurance sont aussi intégralement remboursés par l'assurance en cas de sous-assurance.

Article 712

La compagnie d'assurance doit compenser les dommages ultérieurs survenant durant la même assurance, même si le montant total des indemnités d'assurance pour couvrir les dommages dépasse le montant assuré.

Si la perte totale de l'objet assuré survient après une perte ou un dommage partiel couvert par la même assurance, la compagnie d'assurance n'est obligée de verser, outre l'indemnité d'assurance pour la perte totale, que les coûts liés à la perte ou au dommage partiel couverts par l'assurance.

Article 713

Sauf lorsque toutes les conditions expressément convenues qui sont déterminantes pour la décision d'accepter de couvrir le risque en général sont satisfaites, la compagnie d'assurance peut demander l'arrêt du contrat d'assurance.

Sauf lorsque toutes les conditions expressément convenues qui n'étaient importantes que pour la gravité du risque individuel ou l'ampleur du dommage sont satisfaites, la compagnie d'assurance peut déduire de l'indemnité d'assurance la part du dommage ayant été probablement causée parce que ces conditions n'ont pas été remplies.

Article 714

Durant l'assurance, la personne assurée est obligée de prendre soin de l'objet assuré avec la diligence et l'attention d'un bon dirigeant et ne peut rien faire qui éliminerait l'exercice du droit de demander une compensation à la personne responsable du dommage.

Si le risque assuré survient, la personne assurée doit :

1. Prendre, si possible en accord avec la compagnie d'assurance, toute mesure appropriée et nécessaire pour éviter ou limiter le dommage;
2. Informer la compagnie d'assurance ou son représentant autorisé du dommage survenu immédiatement après en avoir eu connaissance;
3. Garantir le droit de demander une compensation à la personne responsable.

Si, durant la période de validité de l'assurance, la personne assurée, intentionnellement ou par faute grave, ne prend pas soin de l'objet assuré ou ne remplit pas ses obligations en vertu du point 1 du paragraphe précédent, la compagnie d'assurance n'est pas obligée de couvrir le dommage ainsi causé.

Si, durant la période de validité de l'assurance, la personne assurée a, intentionnellement ou par faute grave, empêché l'exercice de droits à compensation à l'encontre de la personne responsable du dommage, ou si elle ne remplit pas ses obligations en vertu des points 2 et 3 du deuxième paragraphe du présent article, la compagnie d'assurance peut déduire de l'indemnité d'assurance une somme égale au dommage qu'elle a ainsi subi.

Article 715

Lorsque la personne assurée présente une demande de paiement de l'indemnité d'assurance, elle doit fournir à la compagnie d'assurance, sur sa demande, toute documentation disponible et autre preuve afin d'établir la nature, la cause et l'ampleur du dommage et les autres circonstances qui pourraient permettre d'établir ses droits à indemnité ou de prouver que ces droits sont au moins plausibles.

Si la personne assurée, intentionnellement ou par faute grave, n'établit pas le dommage dans les délais et de la façon stipulés ou, s'il n'y a pas de disposition à ce sujet dans le contrat, selon l'usage, la compagnie d'assurance ne la compense du dommage que si la personne assurée présente des preuves fiables sur la nature, la cause et l'ampleur du dommage ainsi que sur les circonstances essentielles pour déterminer que le dommage est couvert par l'assurance.

Article 716

La compagnie d'assurance est obligée de verser l'indemnité d'assurance dans le mois qui suit le jour auquel la personne assurée a présenté la demande mentionnée à l'article précédent et a fourni toutes les demandes et justificatifs pour établir son obligation en vertu du contrat d'assurance.

Article 717

Si un contrat d'assurance conclu avec plusieurs compagnies d'assurance mentionne la part respective de chacune, chacune des compagnies d'assurance n'est obligée de rembourser le dommage qu'au prorata de sa propre part.

Article 718

Par le paiement de l'indemnité d'assurance, tous les droits de la personne assurée à l'égard d'autres personnes qui existent en relation avec le dommage pour lequel elle a reçu l'indemnité d'assurance passent à la compagnie d'assurance, mais seulement jusqu'à concurrence du montant versé.

Si l'objet a été sous-assuré, les droits de la personne assurée visés au paragraphe précédent ne sont transférés à la compagnie d'assurance qu'au prorata du rapport entre le montant assuré et la valeur convenue ou la valeur réelle de l'objet assuré.

La personne assurée est tenue de fournir à la compagnie d'assurance, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour se prévaloir de ses droits à l'égard d'autres personnes et doit fournir des documents correctement remplis et signés sur le transfert de ses droits.

Article 719

Le délai de prescription des demandes en vertu d'un contrat d'assurance est de cinq ans.

Le délai de prescription visé au paragraphe précédent commence à courir comme suit :

1. Pour les indemnités d'assurance pour contribution à une avarie générale et aux rémunérations de sauvetage, depuis le jour auquel la contribution et la rémunération qui devaient être payées par l'assuré ont été établies;
2. Pour les indemnités d'assurance pour les dommages causés à d'autres personnes, depuis la date à laquelle la personne assurée a reçu la demande de compensation d'une autre personne;
3. Pour les autres dommages, depuis le premier jour qui suit la fin de l'année civile durant laquelle le dommage est survenu.

Article 720

Les dispositions de l'article 681, du premier paragraphe de l'article 688, du cinquième paragraphe de l'article 695 et du premier paragraphe de l'article 704 de la présente loi ne peuvent pas être modifiées même par stipulation expresse du contrat d'assurance.

2. Assurance du navire

Article 721

L'assurance du navire couvre la coque du navire, ses machines, installations et équipements, les réserves ordinaires de carburant, lubrifiants et autres fournitures, les provisions de boisson et de nourriture nécessaires pour l'équipage.

Les réserves extraordinaires de carburant, lubrifiants et autres fournitures, les provisions de boisson et de nourriture non destinées aux besoins ordinaires de l'équipage ainsi que les coûts d'armement et d'assurance du navire ne sont couverts par l'assurance du navire que si cela est expressément stipulé dans le contrat.

Article 722

Une assurance du navire pour un voyage spécifique commence au début de l'embarquement de la cargaison dans le port de départ indiqué dans le contrat d'assurance et se poursuit jusqu'à l'achèvement du débarquement dans le port de destination désigné dans le contrat, mais ne se prolonge pas plus de 21 jours après l'arrivée du navire dans ce port.

Si la cargaison a commencé à être chargée au port de départ pour un nouveau voyage avant l'achèvement du débarquement de la cargaison conformément au paragraphe précédent, l'assurance prend fin au début de l'embarquement de la nouvelle cargaison.

Si la cargaison n'est pas embarquée dans le port de départ, l'assurance commence au moment où le navire lève l'ancre ou lorsque l'amarre est détachée dans ce port pour commencer le voyage assuré.

Si la cargaison n'est pas débarquée dans le port de destination, l'assurance prend fin lorsque le navire mouille l'ancre ou s'amarre dans ce port.

Si le voyage est suspendu avant le port de destination, l'assurance prend fin au port où le voyage a été suspendu, les dispositions des premier, deuxième et quatrième paragraphes du présent article s'appliquant *mutatis mutandis*.

Le navire est aussi assuré pendant que des réparations urgentes de dommages couverts par l'assurance sont effectuées lors du passage du navire dans un port sans que le navire soit effectivement retardé ou dans le port de destination immédiatement après la fin du voyage assuré, si le navire ne peut être employé à des fins commerciales ou autres en même temps.

Article 723

Si une assurance du navire pour une durée déterminée se termine alors que le navire est en mer, l'assurance est prolongée jusqu'à l'arrivée du navire au premier port de destination, sauf si la personne assurée a renoncé à ce droit avant l'expiration de l'assurance.

Les dispositions de l'article précédent s'appliquent *mutatis mutandis* pour la fin de l'assurance dans le premier port de destination.

L'assurance est prolongée durant les réparations urgentes de dommages couverts par l'assurance qui ont commencé pendant la période où l'assurance est toujours en vigueur ou immédiatement après l'expiration de l'assurance et qui sont effectuées de façon à éviter un retard injustifié du navire, si le navire ne peut pas être employé à des fins commerciales ou autres en même temps.

Si l'assurance est prorogée conformément au premier paragraphe du présent article, la compagnie d'assurance a droit à une prime supplémentaire correspondant à la durée de prorogation de l'assurance.

Article 724

Les dommages résultant directement ou indirectement d'un défaut du navire ou du fait que le navire n'était pas en état de naviguer sont exclus de l'assurance du navire si la personne assurée en avait connaissance ou aurait pu en avoir connaissance et prévenir les conséquences grâce à la diligence et l'attention requises d'un bon armateur.

Les dispositions du paragraphe précédent ne s'appliquent pas aux dommages résultant d'un défaut ou du fait que le navire n'était pas en état de naviguer et si la compagnie d'assurance en avait été informée ou en avait eu connaissance de toute autre manière au moment de conclure le contrat d'assurance.

Dans le présent article, l'innavigabilité du navire désigne à la fois l'innavigabilité générale et l'incapacité d'effectuer un voyage et un transport particuliers avec le navire, soit en raison de défauts techniques du navire, d'une insuffisance de l'équipement, d'un équipage inadapté, d'un surchargement ou d'un arrimage incorrect, de l'embarquement de passagers en surnombre, soit pour tout autre motif.

Dans une assurance pour une période déterminée, les dommages causés directement ou indirectement du fait de risques créés en dehors des limites de navigation prévues par le contrat d'assurance sont aussi exclus de l'assurance.

Article 725

Si le navire a disparu, on présume qu'une perte totale est survenue le jour où le dernier rapport sur le navire a été reçu.

Si des coûts individuels avaient été assurés avec le navire, comme stipulé dans l'article 721 de la présente loi, les coûts d'assurance que la personne assurée a économisés du fait de la perte du navire sont soustraits de l'indemnité d'assurance de la perte totale.

Article 726

Lorsque le navire endommagé est réparé, ou que des parties de la coque, des machines, des installations, de l'équipement ou des provisions qui ont été perdues sont remplacées, l'indemnité versée correspond

au montant du coût effectif de la réparation du navire ou du remplacement des parties perdues, mais ne couvre pas la dépréciation éventuelle que le navire subirait malgré les réparations effectuées et les pièces remplacées.

Si un navire endommagé fait l'objet de réparations ou si les parties perdues de la coque, des machines, équipements et fournitures sont remplacées, le dommage est remboursé par un montant égal aux coûts réels de réparation ou de remplacement urgent de parties du navire mais pas pour le dommage résultant de la perte de valeur du navire survenue malgré les réparations et remplacements.

Si la valeur réelle du navire augmente du fait des réparations ou remplacements, la valeur additionnelle ainsi créée est déduite de l'indemnité d'assurance.

Si le navire endommagé n'est pas réparé ou que des parties perdues ne sont pas remplacées alors que l'assurance est en vigueur ou immédiatement après, et que la personne assurée demande une compensation avant les réparations ou remplacements, le dommage est remboursé à partir du montant assuré qui correspond au pourcentage de dépréciation de ce navire mais qui ne peut dépasser le coût estimé de la réparation ou du remplacement.

3. Assurance des marchandises

Article 727

Une valeur agréée unique, ou si une valeur n'a pas été convenue, une somme assurée unique, peut, en sus de la valeur des marchandises au lieu de départ, couvrir aussi les coûts d'assurance, le fret, les droits de douane et les autres coûts liés au transport et à la livraison des marchandises ainsi que les bénéfices escomptés. Il n'est pas nécessaire que les coûts et les bénéfices escomptés couverts par le contrat d'assurance soient ceux mentionnés dans le contrat.

Article 728

Une assurance des marchandises pour un voyage spécifique commence à compter du jour où les marchandises sont chargées sur le premier moyen de transport au lieu désigné dans le contrat d'assurance comme étant le lieu de commencement du voyage assuré et prend fin lorsque les marchandises sont débarquées du dernier moyen de transport au lieu de destination désigné dans le contrat d'assurance.

Si un voyage est interrompu, l'assurance prend fin au moment où les marchandises sont débarquées du dernier moyen de transport en ce lieu.

Les dispositions de la présente loi n'ont pas d'effet sur les dispositions de l'article 698 de la présente loi relatives à la fin du voyage assuré.

Article 729

Les dommages résultant d'un défaut ou des propriétés naturelles des marchandises sont exclus de l'assurance, sauf s'il en est convenu autrement.

Les dispositions du paragraphe précédent s'appliquent également aux cas où le dommage a été causé par un retard d'un moyen de transport causé par un risque assuré.

Article 730

Si les marchandises sont entièrement perdues, la valeur des marchandises au lieu de départ, ainsi que la valeur des autres intérêts inclus dans la valeur convenue et/ou dans le même montant assuré mentionné à l'article 727 de la présente loi sont remboursées par l'assurance.

Si, du fait de la perte totale des marchandises ou pour d'autres raisons, la personne assurée a économisé des coûts spécifiques qui étaient assurés en même temps que la valeur des marchandises au lieu de départ, ces coûts sont déduits de la compensation de la perte totale.

Article 731

En vertu du troisième paragraphe de l'article 707 de la présente loi, le pourcentage de dépréciation des marchandises assurées est établi par comparaison de la valeur des marchandises intactes et avariées, au lieu où le voyage assuré se termine.

Si, afin d'éviter un dommage encore plus important, les marchandises avariées sont vendues en accord avec la compagnie d'assurance avant l'arrivée à destination, la différence entre le produit net de la vente et le montant assuré est remboursée par l'assurance. Si les marchandises ont été surassurées, la différence entre le produit net de la vente et la valeur convenue ou la valeur réelle des marchandises est remboursée.

Article 732

Si les marchandises sont débarquées du navire avant leur lieu de destination du fait de la survenance d'un dommage assuré, les coûts d'entreposage et les coûts supplémentaires de nouvel acheminement des marchandises jusqu'à leur lieu de destination qui sont supportés par la partie assurée sont payés par la compagnie d'assurance conformément au troisième paragraphe de l'article 708 de la présente loi, en plus des coûts de déchargement.

Article 733

Outre les cas visés au premier paragraphe de l'article 706 de la présente loi, la personne assurée a le droit de demander une indemnité d'assurance comme si une perte totale des marchandises assurée en vertu de l'article 705 était survenue dans les cas suivants :

1. Si le navire devient innavigable durant le voyage en raison de la survenance d'un risque assuré et les marchandises ne peuvent pas être acheminées au lieu de destination dans les six mois de l'événement, ou si les coûts de nouvel acheminement que la personne assurée devrait assumer dépassent la valeur convenue ou la valeur réelle de l'intérêt assuré des marchandises;
2. Si les marchandises sont endommagées d'une telle manière qu'elles perdent quatre cinquièmes de leur valeur et ne peuvent pas être réparées ou remises dans leur état antérieur;
3. Si les coûts nécessaires pour le sauvetage, la remise en état et de l'acheminement à leur lieu de destination des marchandises endommagées qui aurait été à la charge de la personne assurée dépasse la valeur convenue ou la valeur réelle de l'intérêt assuré des marchandises.

Article 734

Si un seul contrat couvre plusieurs transports qui doivent se dérouler successivement uniquement en termes généraux (contrat général d'assurance), la partie qui contracte l'assurance doit notifier ces transports, au moment où il les exécute, à la compagnie d'assurance en lui donnant tous les renseignements nécessaires pour la détermination définitive des obligations des parties en vertu du contrat général d'assurance.

Si le contrat général d'assurance ne mentionne pas l'étendue de la couverture ou la valeur assurée des transports individuels, la partie qui contracte l'assurance doit notifier ses demandes à cet égard à la compagnie d'assurance, si possible avant le commencement du voyage.

Si la partie contractant l'assurance ne respecte pas ses obligations en vertu du paragraphe précédent pour des transports individuels avant la survenance d'un dommage ou, s'il n'y a pas de dommage, avant la fin du voyage assuré, ces transports sont réputés assurés contre les risques mentionnés au premier paragraphe de l'article 700 de la présente loi, c'est-à-dire pour la valeur réelle conformément à l'article 691 de la présente loi, à laquelle s'ajoute le fret à la charge de la personne assurée et des coûts d'assurance.

Si la partie qui contracte l'assurance, intentionnellement ou par faute grave, ne respecte pas ses obligations conformément au premier paragraphe du présent article, la compagnie d'assurance a le droit de dénoncer le contrat général d'assurance et de refuser de payer l'indemnité d'assurance pour les dommages survenus aux transports non déclarés.

La compagnie d'assurance a droit à la prime d'assurance pour les transports non déclarés s'ils ont été exposés, même brièvement, aux risques couverts par le contrat d'assurance général, même au cas où le contrat a été résilié conformément au paragraphe précédent.

La compagnie d'assurance doit délivrer, sur demande de la partie contractant l'assurance, une police d'assurance pour chaque transport déclaré, conformément à l'article 704 de la présente loi.

4. Assurance du fret

Article 735

Sauf s'il en est convenu différemment, une assurance du fret couvre le montant brut du fret.

Article 736

En cas de perte totale du fret due à la perte totale des marchandises pour lesquelles le fret a été acquitté ou doit être acquitté, le dommage est remboursé conformément au deuxième paragraphe de l'article 705 de la présente loi; toutefois, les droits de la personne assurée sur les marchandises ne sont pas transférés à la partie souscrivant l'assurance du fret.

Article 737

Si le fret qui a été acquitté ou qui doit être acquitté pour certaines marchandises est assuré et que l'indemnité d'assurance ne peut être établie d'aucune autre manière en raison des risques assurés, elle est déterminée par le même pourcentage que l'indemnité des dommages aux marchandises auxquelles le fret s'applique

Article 738

Sauf disposition contraire de la présente loi, les dispositions relatives à l'assurance du fret s'appliquent *mutatis mutandis* à l'assurance de fret pour le transport de marchandises particulières, alors que, pour l'assurance des autres frets, les dispositions relatives à l'assurance du navire s'appliquent.

5. Assurance responsabilité civile

Article 739

Dans le cas d'une assurance responsabilité civile d'une personne pour des dommages causés à d'autres personnes, le montant que la personne assurée doit rembourser à ces personnes en relation avec sa responsabilité couverte par une assurance et les coûts de l'établissement de sa responsabilité sont payés par l'assurance.

Avec l'assurance obligatoire pour la responsabilité civile pour des dommages causés par un navire, la partie subissant le dommage peut réclamer une indemnité pour le dommage dont la personne assurée est responsable directement à la compagnie d'assurance, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de l'obligation de la compagnie d'assurance.

La compagnie d'assurance est aussi utilisée pour rembourser les coûts des mesures prises à sa demande ou à la demande de ses représentants ou en accord avec ceux qui ont souscrit l'assurance pour contester des prétentions injustifiées ou excessives de tiers ainsi que les coûts des mesures rationnelles prises par la personne assurée aux mêmes fins mais sans l'accord de la compagnie d'assurance ou de ses représentants, lorsque cet accord ne pouvait pas être obtenu à temps.

Si la compagnie d'assurance spécifie le montant de la responsabilité civile couverte, l'indemnité d'assurance mentionnée au premier paragraphe du présent article n'est versée qu'à concurrence du montant assuré.

Article 740

Si la responsabilité civile de l'exploitant du navire est couverte par le même contrat que le navire, l'indemnité d'assurance pour l'assurance de responsabilité visée à l'article précédent est indépendante du montant de l'indemnité d'assurance pour les autres dommages couverts par l'assurance du navire.

Sauf si un montant spécial est déterminé dans le contrat pour l'assurance responsabilité civile de l'armateur, on considère que sa responsabilité civile est assurée pour le même montant que le navire.

Article 741

En cas de collision entre des navires appartenant à la même personne assurée, les dispositions relatives à l'assurance responsabilité civile de l'armateur s'appliquent de la même façon que si les navires appartenaient à des personnes différentes.

Le paragraphe précédent s'applique *mutatis mutandis* au cas où le navire assuré cause des dommages à d'autres biens ou propriétés du même assuré.

6. Assurances diverses

Article 742

En cas de perte totale du bénéfice escompté résultant de la perte totale des marchandises, le dommage est remboursé conformément au deuxième paragraphe de l'article 705 de la présente loi, en vertu duquel les droits de la personne assurée sur les marchandises ne sont pas transférés à la compagnie d'assurance assurant le bénéfice escompté.

Les dispositions relatives à l'assurance des marchandises s'appliquent *mutatis mutandis* à l'assurance du bénéfice escompté.

Article 743

Les coûts d'assurance peuvent être assurés par un montant convenu et, si le montant n'est pas convenu, par une somme assurée en même temps que l'objet pour lequel les coûts d'assurance ont été payés ou doivent être payés. Il n'est pas nécessaire que ces coûts soient explicitement mentionnés dans le contrat d'assurance.

SEPTIÈME PARTIE — ACCIDENTS EN MER

Section I.— Abordages entre navires

Article 744

Les dispositions de la présente section s'appliquent à tous les bateaux et hydroglisseurs.

Article 745

Les dispositions de la présente section s'appliquent à la responsabilité des dommages :

1. Causés au navire, aux personnes et aux marchandises qui se trouvent à son bord lors d'un abordage;
2. Causés par un navire à un autre par suite de manœuvres, de l'absence d'exécution d'une manœuvre ou du non-respect des règlements en matière de sécurité de navigation, 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 navire en remorquage.

Article 746

La responsabilité des dommages survenant dans les occasions stipulées à l'article précédent incombe au navire ou aux navires dont il a été prouvé qu'il est ou qu'ils sont en faute et responsables du dommage.

La responsabilité du navire doit être comprise comme signifiant la responsabilité du propriétaire ou de l'armateur.

Article 747

En vertu des dispositions de la présente loi, il y a responsabilité du navire lorsque le dommage est causé par l'action du pilote ou la non-exécution d'une action, que le pilotage ait été ou non obligatoire.

Article 748

Si deux navires ou plus sont coupables du dommage, chacun est tenu responsable en proportion de son niveau de responsabilité respectif.

Si le degré de responsabilité ne peut être établi, la responsabilité du dommage est divisée également entre les navires concernés.

Article 749

En cas de dommage causé par un abordage entre navires, le manque à gagner est compensé, indépendamment du degré de responsabilité.

Article 750

Au cas où la collision entre les navires occasionne un décès ou des dommages corporels, les navires responsables en sont tenus conjointement et solidairement responsables.

Article 751

Un navire qui, dans les cas visés à l'article précédent, paie une plus large indemnité que celle qu'il aurait dû payer en proportion de sa responsabilité a le droit de réclamer à l'autre navire toute l'indemnité que l'autre devrait avoir la charge de payer en proportion de sa responsabilité.

Un navire qui, pour des raisons au-delà de son contrôle, ne peut récupérer d'un autre navire ou d'autres navires la somme à laquelle il a droit en vertu du paragraphe précédent peut réclamer ce montant aux autres navires responsables de la survenance du dommage en proportion de leurs degrés de responsabilité respectifs.

Article 752

Si l'abordage est accidentel ou s'il est occasionné par un cas de force majeure, ou si les causes de l'abordage ne peuvent être établies, les dommages en sont supportés par les navires qui les ont subis.

Article 753

En cas d'abordage, le capitaine doit accorder la priorité au sauvetage des personnes, avant de s'occuper du navire avec lequel son navire est entré en collision s'il est possible pour lui de le faire sans menacer gravement le navire sous son commandement et les personnes à bord.

Si possible, le capitaine informe le navire avec lequel il est entré en collision du nom de son propre navire et de son port d'enregistrement, du nom du dernier port à partir duquel il a appareillé et du nom du port vers lequel il fait route.

Le navire n'est pas responsable des dommages causés par le non respect par le capitaine de l'obligation visée au paragraphe précédent.

L'obligation visée au deuxième paragraphe n'est pas contraignante pour le commandant d'un navire militaire, mais ce dernier est tenu de respecter l'obligation visée au premier paragraphe du présent article.

Article 754

Le délai de prescription des demandes d'indemnités pour un dommage du à une collision entre navires est de deux ans à compter du jour de la collision.

Le délai de prescription pour exercer un recours prévu à l'article 751 de la présente loi est d'un an.

Le délai de prescription pour les demandes prévues aux premier et deuxième paragraphes du présent article court à compter :

1. Du jour où la décision de justice fixant le montant de la responsabilité conjointe et solidaire devient définitive;
2. Du jour de paiement, dans les cas où aucune procédure légale n'a été intentée;
3. En cas de demande de division du montant dû par un débiteur insolvable (deuxième paragraphe de l'article 751 de la présente loi), du jour où le créancier a eu connaissance de l'insolvabilité du débiteur, la période en question ne pouvant pas être de plus de deux ans à compter du jour de paiement ou du jour où le jugement devient définitif.

Article 755

Les dispositions de la présente section n'interfèrent pas avec les dispositions de la présente loi relatives aux limites de responsabilité des armateurs, ni avec les droits et obligations découlant de contrats pour l'utilisation de navires ou de tout autre contrat.

Section II. — Sauvetage

Article 756

Aux fins de la présente section, on considère que le sauvetage comprend le sauvetage des personnes et des navires, ainsi que des marchandises se trouvant à leur bord, et la fourniture d'assistance dans le cadre d'un sauvetage.

Article 757

Les dispositions de la présente section s'appliquent à tous les navires et objets flottants.

Les dispositions des articles 770 à 773 et les dispositions du deuxième paragraphe de l'article 774 de la présente loi ne s'appliquent pas aux navires de guerre.

Article 758

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

Le capitaine ou l'armateur d'un navire en danger est habilité à conclure un contrat de sauvetage au nom du propriétaire des marchandises se trouvant à bord du navire.

Le contrat ne peut pas exclure ou diminuer les obligations des parties relatives à la protection de l'environnement marin, comme stipulés à l'article 767 de la présente loi, ni écarter les dispositions de l'article 761 de la présente loi.

Article 759

Il n'y a pas de récompense pour le sauvetage de personnes.

Nonobstant le paragraphe précédent, une personne s'étant occupée uniquement du sauvetage des personnes en tant que membre d'une équipe de sauvetage parmi laquelle certains sauvent des personnes et d'autres sauvent le navire et la cargaison à son bord a droit à une part équitable de la récompense octroyée au sauveteur du navire et de la cargaison qui s'y trouve.

Article 760

Un sauveteur a droit à une récompense équitable pour chaque sauvetage réussi d'un navire ou de marchandises à son bord.

La récompense ne peut être supérieure à la valeur du navire ou des marchandises sauvés.

Article 761

À la demande d'une partie, le tribunal peut déclarer non valide un contrat de sauvetage ou le modifier, dans les cas suivants :

1. Si le contrat a été conclu au moment et sous l'influence d'un danger imminent et si le tribunal estime que les conditions du contrat sont inéquitables;
2. S'il établit qu'une partie a été forcée de conclure le contrat par fraude ou dissimulation intentionnelle de faits;
3. S'il établit que la récompense convenue est exagérément élevée ou exagérément basse en regard du service en question.

Article 762

Si les parties n'ont pas conclu d'accord de sauvetage ou si un tel accord a été conclu sans que soit indiqué le montant de la récompense et qu'un différend surgisse entre elles à propos de la récompense, le montant de celle-ci est fixé par le tribunal.

Pour déterminer le montant de la récompense, le tribunal prend en compte les critères suivants :

1. La valeur du navire et des marchandises sauvés;
2. La compétence du sauveteur et les efforts qu'il a 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. La compétence du sauveteur et les efforts qu'il a déployés pour sauver les personnes, le navire et les marchandises se trouvant à bord;
6. Le temps consacré au sauvetage et les dépenses et pertes encourues par le sauveteur;
7. Les risques auxquels le sauveteur et son équipement ont été exposés;
8. La rapidité avec laquelle le service a été rendu;
9. La disponibilité du navire et l'utilisation d'un autre navire ou équipements pour les opérations de sauvetage;
10. L'état de préparation et l'efficacité de l'équipement du sauveteur et la valeur de son équipement.

Les dispositions du paragraphe précédent s'appliquent aussi dans les cas où le tribunal, conformément à l'article précédent, modifie le montant convenu de la récompense de sauvetage.

Article 763

Si le sauvetage a été effectué par plusieurs sauveteurs et s'ils ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la façon de répartir entre eux la récompense pour le sauvetage d'un navire et de sa cargaison, cette répartition est décidée par le tribunal, conformément à l'article précédent.

Si plusieurs sauveteurs ont été impliqués, chacun peut présenter séparément sa demande de récompense.

Article 764

Le tribunal peut réduire la récompense ou décider qu'un sauveteur particulier n'y a pas droit si les opérations de sauvetage n'étaient pas indispensables ou ont été rendues plus difficiles intentionnellement ou par négligence grave ou si le sauveteur a été jugé coupable de fraude, de détournement ou de vol.

Article 765

Un sauveteur qui commence le sauvetage d'un navire ou des marchandises qui s'y trouvent malgré l'interdiction expresse et raisonnable du capitaine, de l'armateur ou du propriétaire du navire objet du sauvetage n'a pas droit à récompense.

Article 766

Si un contrat de sauvetage a été conclu par le capitaine ou l'armateur du navire en danger et que ce contrat n'en dispose pas autrement, la récompense est versée par l'armateur du navire sauvé.

Si un contrat de sauvetage a été conclu, le propriétaire des biens sauvés ou la personne pouvant en disposer sont conjointement et solidairement responsables, de même que la personne obligée à verser la récompense de sauvetage, uniquement de la partie de la récompense qui se rapporte aux marchandises sauvées.

Si un accord de sauvetage n'a pas été conclu, la récompense de sauvetage pour le navire sauvé est versée par l'armateur et la récompense pour les marchandises sauvées est versée par leur propriétaire ou la personne ayant le droit d'en disposer.

Article 767

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'est pas parvenu à recevoir une récompense équivalant à au moins la rémunération spéciale prévue au deuxième paragraphe de l'article 762 de la présente loi, l'armateur est tenu de lui verser une rétribution spéciale d'un montant équivalant aux dépenses qu'il a encourues.

Si, dans les circonstances décrites au paragraphe précédent, le sauveteur, par ses propres actions, a empêché qu'un dommage soit causé à l'environnement ou en a limité l'ampleur, la rémunération spéciale payable par l'armateur au sauveteur peut être majorée à concurrence de 30 % des frais encourus par le sauveteur. S'il juge équitable et légitime de le faire et en application des critères définis au deuxième paragraphe de l'article 762 de la présente loi, le tribunal peut encore accroître cette rémunération spéciale jusqu'à concurrence de 100 % des dépenses encourues par le sauveteur.

Par dépenses encourues par le sauveteur aux fins des premier et deuxième paragraphes du présent article, on entend les dépenses en espèces raisonnablement encourues par le sauveteur durant le sauvetage et un montant équitable pour l'équipement et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans l'opération de sauvetage, compte tenu des critères définis aux points 8, 9 et 10 du deuxième paragraphe de l'article 762 de la présente loi.

Le montant total de la rémunération spéciale prévue par le présent article n'est versé que si et dans la mesure où cette rémunération est supérieure à la récompense normalement due au sauveteur en vertu de l'article 770.

Si, par sa propre faute, le sauveteur n'a pas réussi à empêcher ou limiter le dommage à l'environnement, le tribunal peut réduire ou supprimer la rémunération spéciale mentionnée dans le présent article.

Les dispositions du présent article n'excluent ou n'affectent pas la possibilité du propriétaire du navire qui a mis en danger l'environnement d'introduire un recours.

Article 768

Sur demande du sauveteur, la personne tenue d'effectuer le paiement pour sauvetage prévu au titre de l'article 766 de la présente loi est tenue de fournir une assurance satisfaisante pour les réclamations du sauveteur, y compris les éventuels intérêts et frais de justice.

En supplément de la responsabilité personnelle mentionnée au paragraphe précédent, l'armateur et le propriétaire du navire sauvé sont tenus de prendre toutes mesures raisonnables pour s'assurer que les propriétaires des marchandises à bord ou les personnes autorisées à en disposer disposent de garanties satisfaisantes pour couvrir leurs responsabilités à l'égard du sauveteur, y compris d'éventuels intérêts et les frais de justice.

Sans le consentement du sauveteur, un navire sauvé et les marchandises se trouvant à son bord ne peuvent pas être retirés du port ou du lieu où ils ont été conduits immédiatement après le sauvetage avant qu'une sûreté adéquate n'ait été fournie au sauveteur pour ses recours à leur rencontre.

Article 769

Le sauveteur peut réclamer le montant de la récompense ou de la récompense spéciale (article 767 de la présente loi) tel que fixé par une décision finale directement à la compagnie d'assurance qui assure le navire et les biens se trouvant à son bord.

Article 770

La récompense nette est le montant restant après déduction du dommage causé au navire de sauvetage durant le sauvetage et des dépenses encourues durant le sauvetage.

L'équipage du navire du sauveteur a droit à une part de la récompense nette.

Article 771

Le sauveteur ne peut pas renoncer à la part de la récompense qui appartient à l'équipage sans le consentement de celui-ci.

Article 772

Si l'armateur du navire de sauvetage n'a pas engagé d'action pour le versement de la récompense dans un délai d'un an à compter du jour où le sauvetage a été terminé, chaque membre de l'équipage du navire de sauvetage peut intenter une action contre l'armateur du navire sauvé pour réclamer la part de la récompense qui lui est due.

Article 773

Les dispositions de la présente section de la loi concernant la récompense pour sauvetage s'appliquent également au sauvetage impliquant des navires appartenant au même propriétaire ou armateur.

Article 774

Le délai de prescription des demandes de récompense pour sauvetage est de deux ans à compter du jour où le sauvetage s'est achevé.

Le délai de prescription pour les demandes des membres de l'équipage visées à l'article 772 de la présente loi est d'un an.

Après la présentation d'une demande, les parties peuvent convenir par écrit de prolonger les délais de prescription au-delà de ceux mentionnés aux premier et deuxième paragraphes du présent article.

Section III. — Récupération d'objets engloutis

Article 775

Les dispositions de la présente section s'appliquent à la récupération de navires, objets flottants et aéronefs, à des fragments de ceux-ci, à leurs cargaisons et à d'autres objets (ci-après objets engloutis) engloutis ou jetés à la côte dans la mer territoriale et les eaux intérieures de la République de Slovaquie.

Article 776

La récupération d'objets engloutis lors d'opérations de sauvetage ou immédiatement avant que le sauvetage ne commence est soumise aux dispositions de la présente loi relatives au sauvetage.

Article 777

Les objets engloutis peuvent être récupérés par la personne qui en est propriétaire ou a le droit d'en disposer d'une autre manière (ayant droit). Les objets engloutis peuvent être récupérés avec la permission de la Direction maritime de la République de Slovénie. Dans cette permission la Direction maritime de la République de Slovénie détermine les conditions de sécurité de la navigation et la date butoir pour le commencement et l'achèvement des opérations de récupération.

La Direction maritime de la République de Slovénie ou l'inspecteur maritime peut ordonner que les objets reposant dans une position où ils gênent la navigation ou posent un risque de pollution du milieu marin soient récupérés, enlevés ou détruits immédiatement.

Si l'ayant droit ne se conforme pas à la décision de la Direction maritime de la République de Slovénie ou de l'inspecteur maritime, la Direction maritime peut, aux frais et aux risques de l'ayant droit, faire procéder à la récupération des objets engloutis de l'endroit où ils reposent elle-même ou par ses agents autorisés.

Article 778

Si l'ayant droit des biens engloutis n'est pas connu de la Direction maritime de la République de Slovénie ou de l'inspecteur maritime, ou s'il leur est connu mais qu'il n'a pas l'intention de récupérer les biens engloutis, ou si cette partie cesse la récupération pour des raisons non justifiées ou abandonne les opérations de récupération en cours, une autre personne autorisée par la Direction maritime de la République de Slovénie peut prendre en charge la récupération.

On considère que l'ayant droit connu n'a pas l'intention de récupérer les biens engloutis ou qu'il a arrêté ou abandonné la récupération s'il n'annonce pas dans les 90 jours qu'il a l'intention de récupérer les biens engloutis ou s'il ne commence pas la récupération dans le même délai ou ne reprend pas les opérations de récupération commencées ou abandonnées sans raison valable.

On considère qu'un ayant droit inconnu n'a pas l'intention de récupérer les biens engloutis si, dans le délai mentionné au paragraphe précédent, il ne présente pas une demande de récupération ou ne produit pas de preuve de son droit de récupérer les biens engloutis.

Article 779

Si la récupération de biens engloutis nécessite un équipement nautique et technique spécial et des compétences spéciales, l'ayant droit qui ne dispose pas de ces équipements et compétences peut laisser une autre personne procéder à la récupération de ses biens engloutis.

Article 780

Une personne autorisée qui a commencé la récupération de biens engloutis en vertu de l'article 778 de la présente loi ne peut pas, sans motif valable, arrêter temporairement ou abandonner la récupération si cet arrêt ou abandon est susceptible d'entraîner des dommages pour l'ayant droit.

Article 781

Si les objets engloutis sur lesquels une personne a des droits ne sont pas récupérés dans les 10 ans à compter de la date où ils ont coulé, ces objets deviennent la propriété de l'État.

Si la date où un navire ou un aéronef a sombré ne peut être établie, on présume qu'ils ont sombré le jour où la dernière information a été reçue du navire ou de l'aéronef. En ce qui concerne les autres objets, ils sont réputés avoir sombré le jour où leur localisation en mer a été effectuée.

Article 782

Le contractant qui récupère des objets engloutis en vertu d'une décision de la Direction maritime de la République de Slovénie ou de l'inspecteur maritime est responsable des dommages causés par les opérations réalisées, sauf s'il prouve que, malgré les soins et la diligence voulue, les dommages ne pouvaient être évités.

Sauf s'il en est convenu autrement entre l'ayant droit et le contractant, les dispositions du paragraphe précédent s'appliquent aussi aux objets engloutis récupérés en vertu d'un contrat entre l'ayant droit et le contractant.

La responsabilité pour les dommages causés par la récupération d'objets engloutis autres que ceux cités aux premier et deuxième paragraphes du présent article incombe au contractant, sauf s'il prouve que les dommages ont été causés par l'ayant droit ou par une personne dont celui-ci est responsable.

Article 783

Le contractant a droit à une rémunération pour la récupération des objets engloutis.

Le contractant n'a pas droit à rémunération pour la récupération d'objets engloutis s'il a entrepris la récupération malgré une interdiction explicite de l'ayant droit.

Sauf accord contraire des parties, la rémunération pour la récupération d'objets engloutis ne peut dépasser la valeur des objets concernés.

La limitation visée au paragraphe précédent ne s'applique pas au paiement pour récupération, enlèvement ou destruction des objets engloutis effectué sur ordre de l'autorité compétente mentionnée au deuxième paragraphe de l'article 777 de la présente loi.

Article 784

Sauf s'il en est convenu autrement, le contractant peut disposer d'un privilège sur les objets récupérés comme garantie de la rémunération due pour la récupération et l'entreposage des objets. Il peut garder les objets récupérés jusqu'à ce que le propriétaire des objets ait effectué le paiement.

Article 785

Le délai de prescription des demandes de paiement pour la récupération, l'enlèvement ou la destruction d'objets engloutis est de trois ans à compter du jour où a été effectuée la récupération, l'enlèvement ou la destruction.

Article 786

Si des objets engloutis appartiennent à une personne étrangère, la Direction de la marine de la République de Slovénie ou l'inspecteur maritime est tenu d'envoyer sa décision ordonnant la récupération, l'enlèvement ou la destruction de ces objets au ministre chargé des affaires étrangères.

Article 787

La récupération d'objets ayant une importance militaire est soumise à l'approbation du ministre responsable de la défense.

La permission de récupérer des objets engloutis qui ont ou sont supposés avoir le caractère d'objets précieux culturels protégés est donnée par le ministre responsable de la culture.

SECTION IV. — AVARIE COMMUNE

1. Dispositions générales

Article 788

Les dispositions de la présente section s'appliquent au règlement des dommages subis du fait d'une avarie commune.

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux navires, sauf accord contraire entre les parties, et aux bateaux, si les parties en sont expressément convenues.

Article 789

Les expressions particulières employées dans la présente section ont les significations suivantes :

1. L'avarie commune désigne tout coût extraordinaire rationnel et intentionnel et tout dommage extraordinaire et rationnel causé par le capitaine ou son remplaçant aux fins de préserver la valeur des biens des participants engagés dans une aventure maritime commune face à un danger réel qui les menace tous;
2. Une partie à une aventure maritime est le propriétaire ou l'armateur du navire ou la personne habilitée à disposer de la cargaison se trouvant à son bord;
3. L'aventure maritime désigne le voyage d'un navire depuis le début du chargement de la cargaison jusqu'à la fin de son déchargement pour chaque partie à l'aventure;
4. Les valeurs et intérêts de base sont les biens dont la valeur, en vertu des dispositions de la présente loi, est le critère de contribution pour la compensation des dommages ou le remboursement des coûts dus à l'avarie commune;
5. La valeur remboursable désigne les dommages ou les coûts dus à l'avarie commune qui, en vertu des dispositions de la présente loi, doivent être remboursés sur les valeurs et intérêts de base;
6. Le dernier port de destination est le port ou la dernière partie de la cargaison se trouvant à bord du navire à été déchargée en cas d'avarie commune.

Article 790

Conformément aux dispositions de la présente loi, les dommages et coûts constituant une avarie commune sont partagés par toutes les parties à l'aventure maritime au prorata de la valeur des biens inclus dans les valeurs et intérêts de base visés au point 1 de l'article 794 de la présente loi.

Le capitaine est tenu de présenter au notaire du port de destination un rapport sur l'avarie commune encourue. Le notaire, par un acte notarié, rassemble le journal des événements de navigation du capitaine; la responsabilité du capitaine pour le dommage causé n'y figure pas.

Le notaire est tenu de joindre au rapport notarié les extraits des livres de bord du navire pour les jours durant lesquels se sont déroulés les événements objet du rapport d'accident maritime.

Article 791

À moins que la présente loi ou qu'un accord entre les parties n'en dispose autrement, l'avarie commune est supposée comprendre les sacrifices, dommages et coûts découlant immédiatement ou inévitablement d'une avarie commune, en excluant uniquement les sacrifices, dommages et coûts qui, dans la pratique maritime internationale universellement acceptée, ne sont pas considérés comme avarie commune.

Les sacrifices, dommages et coûts qui n'entrent pas dans la catégorie mentionnée au paragraphe précédent sont néanmoins reconnus comme avarie commune si, dans la pratique maritime internationale universellement acceptée, ils sont traités comme un accident.

Article 792

Tout coût qui ne correspond pas de par sa nature à une avarie commune et qui a été remboursé à la place d'un autre coût qui, s'il avait été supporté, aurait été admis comme avarie commune, est considéré comme une avarie commune et admis à ce titre, sans qu'il soit tenu compte de l'économie éventuelle, mais seulement à hauteur du montant du coût de la dépense générale évitée.

2. Contribution à l'avarie commune

Article 793

On considère que l'obligation de contribuer à l'avarie commune existe même si les dommages ou les coûts ont été occasionnés par la faute de l'une des parties à l'aventure maritime.

Les dispositions du paragraphe précédent sont sans effet sur les droits d'un participant à une aventure maritime ayant contribué à l'avarie commune à l'égard des personnes responsables de la survenance des dommages ou des coûts.

Article 794

À moins que la présente loi n'en dispose autrement, il est considéré que :

1. Les valeurs et intérêts de base consistent en les biens sauvés par l'avarie commune, la valeur des biens sacrifiés et la valeur réduite des biens endommagés;
2. La valeur remboursable d'une avarie commune consiste en la valeur sacrifiée ou la valeur réduite des biens endommagés sacrifiés par l'avarie générale et les coûts considérés comme avarie commune, y compris les dépenses d'ajustement liées à l'avarie commune.

Article 795

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, il est considéré que :

1. Les objets à usage personnel de l'équipage et les bagages des passagers pour lesquels aucun ticket de bagage ou connaissance n'a été établi ne font pas partie de la valeur et des intérêts de base;
2. La perte ou les dommages subis par la cargaison larguée qui a été chargée à bord contrairement aux usages reconnus, la cargaison chargée à bord sans que l'armateur le sache et la cargaison qui a été volontairement enregistrée incorrectement ne font pas partie du montant remboursable.

Si la cargaison qui a été sauvée a été chargée sans que l'armateur le sache ou a été volontairement enregistrée incorrectement, elle n'est pas comptabilisée dans les valeurs et intérêts de base.

Article 796

À l'exclusion des coûts, la valeur des biens pris en compte dans le montant à rembourser et dans les valeurs et intérêts de base est déterminée sur la base de leur valeur à la date et au port où l'aventure maritime est décidée, sauf disposition contraire de la présente loi.

Les coûts dépendent de leur valeur réelle.

Article 797

En vertu du principe « sans déduction pour dépréciation », il n'y a pas de déduction pour les coûts de réparation d'un navire qui sont inclus dans le montant devant être remboursé dans les cas où le matériel ancien ou les anciennes parties sont remplacés par des neuves, sauf lorsque le navire a 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, qui est calculé à partir du 31 décembre de l'année d'achèvement de sa construction et jusqu'à la date de l'acte d'avarie commune, à l'exception des instruments d'isolation, des chaloupes de sauvetage et des embarcations similaires, des instruments et équipements de communication et de navigation, des machines et des chaudières, pour lesquels les déductions sont fonction de l'âge des parties auxquelles elles se rapportent.

Les déductions ne sont opérées que sur le prix des nouveaux matériels ou équipements qui ont déjà été achevés et qui sont prêts à être installés à bord du navire.

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

Les redevances et dépenses d'utilisation de cales sèches et les redevances et dépenses de déplacement du navire sont pleinement prises 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, sauf lorsque la coque avait été peinte ou revêtue d'un enduit dans l'année précédant l'avarie commune, auquel cas la moitié de ces coûts est prise en compte.

En cas de réparations temporaires, il n'y a pas de déductions en fonction du principe « sans déduction pour dépréciation ».

Article 798

En cas de perte totale du navire, le montant à rembourser est déterminé sur la base de la valeur estimée du navire en bon état, déduction faite du montant estimé des réparations non admises au titre de l'avarie commune et du montant éventuel reçu sur la vente de l'épave.

Article 799

La valeur de la cargaison endommagée qui est incluse dans l'avarie commune est déterminée sur la base de la valeur de la cargaison au déchargement, établie à partir d'une facture commerciale adressée au destinataire. Faute d'une telle facture, la valeur est déterminée sur la base de la valeur au moment de l'embarquement. Les coûts d'assurance et le fret sont inclus dans la valeur de la cargaison à l'embarquement, sauf lorsque le risque de perte du fret est assumé par des personnes ayant un intérêt dans la cargaison.

Si la cargaison ainsi endommagée est vendue, le dommage est égal à la différence entre le produit net de la vente et la valeur nette de la cargaison non endommagée le dernier jour de débarquement au port de destination ou le jour où s'est terminée l'aventure maritime, si celle-ci s'est terminée dans un autre port.

Nonobstant le premier paragraphe du présent article, le dommage causé à la cargaison ou la perte de cargaison dont la valeur au moment du chargement a été déclarée de façon incorrecte comme étant inférieure à la valeur mentionnée dans le premier paragraphe du présent article est déterminé conformément à la valeur qui a été ainsi déclarée.

Article 800

Si la cargaison sacrifiée est sauvée par la suite, sa valeur est calculée sur la base de sa valeur commerciale au jour de son sauvetage dans la région où elle a été sauvée, après déduction des frais de sauvetage nécessaires et utiles.

Les dispositions du deuxième paragraphe de l'article précédent s'appliquent *mutatis mutandis* à la cargaison visée au paragraphe précédent.

Article 801

Dans le montant à rembourser figure une commission de 2 % sur les dépenses d'avarie commune, à l'exception des dépenses au titre des salaires et de l'entretien de l'équipage et au titre des carburants, des lubrifiants et des fournitures non reconstituées pendant le voyage. Cependant, si les montants nécessaires pour ces dépenses ne sont pas fournis par l'une des parties à une aventure maritime mais proviennent de la vente de la cargaison, le coût encouru pour l'obtention des fonds nécessaires ou la perte subie par la partie habilitée à disposer de la cargaison qui a été vendue à cette fin sont inclus dans le montant à rembourser.

Article 802

Jusqu'à la date de règlement de l'avarie commune, un intérêt annuel de 7 % est autorisé sur les montants inclus dans la somme à rembourser.

À compter de la date de règlement de l'avarie commune, le créancier a le droit d'appliquer le taux d'intérêt statutaire pour défaut de paiement.

Article 803

Les valeurs comprises dans les valeurs et intérêts de base sont :

1. Pour le navire — la valeur nette du navire à la fin de l'aventure maritime, déterminée sans tenir compte de l'influence plus favorable ou moins favorable d'un contrat d'affrètement coque nue ou à temps pour le navire en question;

2. Pour la cargaison — la valeur établie conformément au premier paragraphe de l'article 779 de la présente loi, déduction faite de chaque perte ou de chaque dommage causé(e) à la cargaison pendant ou avant son déchargement.

3. Pour le fret ou les frais de transport — la valeur du fret et/ou des frais de transport moins toutes les dépenses, y compris les salaires des membres de l'équipage, qui n'auraient pas été effectuées 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 et qui n'ont pas été admises comme avarie commune;

4. Pour les déductions pour avarie commune — le montant établi conformément aux articles 797 à 800 de la présente loi.

Les dépenses additionnelles encourues en relation avec les valeurs qui, en vertu de l'avarie commune, sont prise en compte dans les valeurs et intérêts de base sont déduites de la valeur mentionnée au paragraphe précédent, sauf pour celles des dépenses qui ont été admises comme avarie commune.

Si la cargaison est vendue avant son lieu de destination, elle contribue à l'avarie commune à raison du produit net de la vente. La somme considérée comme avarie commune est ajoutée à ce montant.

Article 804

Le montant admis comme avarie commune pour les dommages au navire ou la perte du navire ou de ses éléments du fait d'une avarie commune est le suivant :

1. En cas de réparation ou de remplacement d'éléments — le coût réel raisonnable de réparation ou de remplacement ou de perte, avec les déductions prévues à l'article 798 de la présente loi;

2. Si aucune réparation ou remplacement n'a été réalisé(e) — une valeur raisonnablement réduite du fait de ces dommages ou perte qui ne dépasse pas le coût estimé de la réparation.

Si le navire est complètement détruit ou si les coûts de réparation dépassent la valeur du navire réparé, le montant reconnu comme avarie commune est la différence entre la valeur estimée d'un navire non endommagé, diminuée des coûts de réparation qui ne sont pas reconnus dans l'avarie commune, et la valeur estimée du navire endommagé. Si le navire est vendu, cette valeur peut être déterminée sur la base du produit net de la vente.

Article 805

L'armateur a le droit de conserver la cargaison qui, en vertu de l'article 794 de la présente loi, représente une partie de la valeur et des intérêts de base jusqu'à ce qu'il reçoive une garantie que le débiteur paiera sa contribution à l'avarie commune.

L'armateur est tenu de conserver la cargaison ou de fournir une garantie adéquate pour les créances d'autres participants à l'aventure maritime et d'agir avec la précaution voulue pour protéger ces intérêts.

Si l'armateur n'applique pas les dispositions du paragraphe précédent, il est tenu de payer une partie de la contribution qu'un créancier d'avarie commune est habilité, selon les preuves qu'il a fournies, à recevoir de la personne chargée de disposer de la cargaison.

Les dispositions des premier, deuxième et troisième paragraphes du présent article n'affectent pas le droit de l'armateur et d'autres participants à l'aventure maritime de récupérer les montants déboursés auprès d'un ayant droit auquel la cargaison a été livrée sans qu'il ait donné une garantie.

Article 806

Un créancier d'avarie commune qui ne reçoit pas la garantie que sa créance sera réglée a le droit d'arraisonner le navire et la cargaison afin de recouvrer son dû.

3. Règlement de l'avarie commune

Article 807

Un règlement de l'avarie commune est effectué par l'expert répartiteur d'avarie commune (ci-après dénommé le répartiteur), conformément aux dispositions de la présente loi.

Article 808

Le répartiteur d'avarie commune est une personne qualifiée autorisée à effectuer le règlement de l'avarie commune.

Article 809

L'armateur est en droit de nommer un répartiteur d'avarie commune jusqu'à la fin du délai de prescription de l'article 823 de la présente loi. Il est tenu de prévenir le tribunal mentionné au deuxième paragraphe de l'article 819 de la présente loi de la nomination du répartiteur durant cette période.

Si, dans les 30 jours de l'arrivée du navire au port où se termine l'aventure commune, l'armateur n'agit pas conformément au paragraphe précédent, les participants à l'aventure commune au cours de laquelle est survenue une avarie commune ont, jusqu'à la fin du délai de prescription, le droit de demander au tribunal de nommer un répartiteur.

Chaque participant à l'entreprise commune a le droit, dans les 10 jours de la réception d'une notification de nomination d'un répartiteur, d'introduire un recours contre cette nomination devant le tribunal mentionné au deuxième paragraphe de l'article 819 de la présente loi. Le tribunal examine le recours conformément aux règles de procédure civile applicables au dépôt de plaintes contre la nomination d'experts par un tribunal.

Article 810

Le répartiteur établit une base de répartition pour le règlement d'avarie générale.

Article 811

Chaque partie à un règlement d'avarie générale est tenue de mettre à la disposition du répartiteur les documents et autres preuves que celui-ci demande.

Article 812

Après réception des documents mentionnés à l'article précédent, le répartiteur établit la base de répartition du règlement d'avarie générale.

Si, dans un délai de 60 jours ou un délai plus long fixé par le répartiteur, une partie ne lui fournit pas les informations et documents demandés, le répartiteur établit une base de répartition à partir des informations dont il dispose.

Article 813

La base de répartition consiste en une liste indiquant les déductions pour avarie commune, les valeurs et intérêts de base, la valeur de chaque élément individuel et leur valeur totale, le pourcentage de contribution et le montant payable par chaque participant à l'aventure à titre de contribution à l'avarie commune.

Chaque participant à une aventure maritime dans laquelle une avarie commune est survenue a droit à demander au répartiteur des explications sur la part qui le concerne de la valeur répartie.

Article 814

La base de répartition est établie en autant de copies qu'il y a de participants à l'aventure maritime.

Si les participants à l'aventure maritime sont nombreux, la base de répartition est communiquée uniquement à l'armateur qui a nommé le répartiteur, ou au participant qui a le premier demandé au tribunal de nommer le répartiteur (deuxième paragraphe de l'article 809 de la présente loi). Dans ce cas, la base de répartition comprend en annexe des extraits relatifs à chaque participant à l'aventure maritime.

Dans tout extrait de la base de répartition figurent la somme totale des montants devant être perçus et les intérêts et valeurs de base, le pourcentage de contribution, la valeur de la contribution due par le participant en question et le montant dû par lui à titre de contribution à l'avarie commune.

Article 815

Un participant à une aventure maritime est en droit, dans les 30 jours qui suivent la réception de la base de répartition ou de l'extrait mentionné au deuxième paragraphe de l'article précédent, de présenter des objections concernant ladite base de répartition.

La base de répartition ou l'extrait de la base de répartition comporte une note indiquant que le participant à l'aventure maritime a le droit de déposer un recours au sens du paragraphe précédent.

Article 816

Les recours sont traités par le répartiteur, qui établit par la suite la base de répartition finale, comme prévu à l'article 813 de la présente loi.

Article 817

La base de répartition finale ou son extrait est communiqué(e) aux participants à l'aventure maritime, conformément à l'article 814 de la présente loi.

Article 818

Si, dans les 30 jours qui suivent la réception de la base de répartition finale ou de son extrait, aucun participant à l'aventure maritime n'a introduit un recours devant le tribunal en vertu de l'article 819 de la présente loi, la base de répartition devient applicable.

Le répartiteur et chaque participant à l'aventure maritime peut demander au tribunal d'établir un certificat d'applicabilité de la base de répartition finale.

Article 819

Les participants à une aventure commune ont le droit de déposer un recours devant le tribunal contre la base de répartition finale dans les 30 jours suivant la réception de celle-ci.

La procédure d'examen du recours contre la base de répartition finale se déroule devant le tribunal de Koper ayant compétence en la matière.

Le tribunal transmet au notaire la base de répartition finale et le recours du participant.

Pour examiner le recours du participant contre la base de répartition finale, le notaire doit tenir des audiences, auxquelles il convoque le répartiteur d'avarie commune et tous les participants à l'aventure maritime pour procéder à l'examen du recours contre la base de répartition finale.

Tous les participants à l'aventure maritime ont le droit de participer à l'audience et de faire des déclarations à propos du recours de participants particuliers. Si un participant qui a introduit un recours contre la base de répartition finale ne se présente pas à l'audience, on considère qu'il a retiré son recours.

À l'audience, le notaire doit présenter aux participants à l'aventure maritime les recours contre la base de répartition finale qui ont été introduits en temps voulu.

Si, lors de l'audience d'examen des recours, un accord est réalisé sur le contenu de la base de répartition finale ou la partie de celle-ci qui est contestée, le notaire établit un protocole notarié sur la base de répartition finale ou la partie de celle-ci qui a été agréée et ce protocole a force exécutoire.

En l'absence d'accord entre les participants à l'aventure maritime, le notaire renvoie au tribunal compétent la base de répartition finale ainsi que les recours et le protocole notarié relatif à l'examen des recours.

Le notaire tient l'audience même si aucun des participants à l'aventure maritime ne se présente.

On considère que les participants à l'aventure maritime qui ne sont pas venus à l'audience ne reconnaissent pas les recours des autres participants.

Article 820

Faute d'un accord total ou partiel entre les participants lors de l'audience, le tribunal doit, par une décision, ordonner à la partie qui a introduit le recours d'entamer une action, dans les 30 jours suivant la notification de la décision, afin d'établir que le recours contre le participant à l'aventure maritime dont les droits sont contestés est justifié.

Si, dans le délai prévu au paragraphe précédent, la partie ayant introduit le recours n'agit pas conformément à la décision du tribunal ou retire son recours, on considère qu'elle a retiré son recours.

À la demande de l'un quelconque des participants à l'aventure maritime, le tribunal établit un certificat d'applicabilité pour la partie non contestée de la base de répartition finale, même avant que le jugement au civil mentionné au deuxième paragraphe du présent article ne devienne final.

Article 821

Le tribunal compétent pour les différends visés à l'article précédent est le tribunal mentionné au deuxième paragraphe de l'article 819 de la présente loi.

Si, lors du procès au civil institué au titre du deuxième paragraphe de l'article précédent, il est finalement déterminé que les recours ne sont pas fondés, la base de répartition finale ou la partie de celle-ci qui est contestée devient applicable.

Si, lors du procès au civil mentionné au deuxième paragraphe de l'article précédent, il est déterminé que les recours sont fondés en tout ou en partie, le tribunal visé au deuxième paragraphe de l'article 819 de la présente loi doit déterminer une nouvelle base de répartition, une fois que le jugement est devenu définitif.

Dans le cadre de la procédure mentionnée au paragraphe précédent, il n'est pas possible d'invoquer des exceptions concernant l'existence d'une réclamation et son montant ainsi que la contribution à l'avarie commune.

Si la proposition de nouvelle base de répartition finale nécessite des compétences techniques dont le tribunal ne dispose pas, celui-ci peut demander à un expert de préparer le document.

Article 822

Dans la procédure de règlement d'avarie commune, un armateur étranger peut désigner comme répartiteur une personne physique étrangère qui, en vertu des règlements de son pays de résidence, est habilitée à procéder au règlement d'avarie commune.

Aucune révision n'est autorisée dans la procédure de règlement d'avarie commune.

4. Délai de prescription

Article 823

Le délai de prescription pour la demande de versement d'une contribution d'avarie commune est d'un an à compter du jour où le navire est arrivé au dernier port de l'aventure durant laquelle est survenu l'événement justifiant la demande de contribution à l'avarie commune.

La prescription en vertu du précédent paragraphe court entre la date à laquelle l'armateur a nommé un répartiteur, ou à partir de la date où un autre participant à l'aventure maritime a demandé à un tribunal de nommer un répartiteur conformément à l'article 809 de la présente loi, et celle où la base de répartition finale est devenue définitive.

Section V. — Responsabilité non contractuelle de l'armateur

1. Dispositions générales

Article 824

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux demandes d'indemnité pour dommages ou perte causés par le navire à des personnes ou des biens non transportés à bord ou à l'environnement (responsabilité non contractuelle).

Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas aux abordages ou aux dommages nucléaires.

Article 825

Les dispositions de la présente section s'appliquent à tous les bateaux et aux hydroglisseurs en mer.

Les dispositions des articles 829 à 837 ne s'appliquent pas aux navires de guerre.

2. Responsabilité en cas de décès et de dommages corporels

Article 826

Le propriétaire d'un navire, son exploitant et la personne qui commande le navire au moment du sinistre est responsable des atteintes, fatales ou non, infligées par le navire à des baigneurs et à d'autres personnes se trouvant dans la mer si :

1. Ces atteintes sont intervenues dans une 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 intentionnellement ou par une faute grave;

2. Ces atteintes sont intervenues dans une zone maritime de 150 mètres au large, à l'exception des zones visées aux points 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. Ces atteintes sont intervenues 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. Ces atteintes sont intervenues dans une zone maritime réservée (ou 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 ministre propose les conditions dans lesquelles on peut réduire ou élargir la zone maritime visée au point 2 du paragraphe précédent.

Conformément au premier paragraphe du présent article, le propriétaire et l'exploitant du navire voient leur responsabilité limitée s'ils ont été illégalement dépossédés du navire.

Dans le cas visé au paragraphe précédent, 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 827

Le propriétaire du navire et l'armateur sont responsables des dommages causés dans une zone opérationnelle de la côte aux brise-lames, installations portuaires, objets flottants et équipements sous-marins et autres se trouvant dans le port ou en mer, sauf si ces dommages sont causés par la personne gérant ces installations.

Article 828

Le propriétaire du navire et l'armateur sont responsables des dommages causés par un navire polluant l'environnement.

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

Article 829

Le propriétaire du navire est responsable de tout dommage dû à des déversements par un navire pétrolier de carburant non utilisé pour la propulsion du navire, à moins qu'il ne prouve que l'incident :

1. 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;

2. A été causé entièrement par un acte ou une omission d'un tiers inspiré par l'intention de causer un dommage;

3. A été causé entièrement par un acte ou une omission d'une 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 a été causé entièrement ou partiellement par la personne qui l'a subi, il peut être lavé entièrement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.

Une demande d'indemnisation aux termes du premier paragraphe du présent article ne peut être présentée contre des membres de l'équipage ou d'autres personnes travaillant pour l'armateur.

Les dispositions du paragraphe précédent n'affectent en rien le droit de recours du propriétaire du navire contre la personne qui a causé le dommage.

Article 830

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 précédent ne préjugent pas des responsabilités visées à l'article précédent.

Article 831

Le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité pour les dommages visés à l'article 829 de la présente loi aux montants spécifiés au deuxième paragraphe du présent article en constituant un fonds consigné en cas de dommages dus à des déversements ou rejets de pétrole.

Aux fins de se prévaloir du bénéfice de la limitation prévue à l'article 829, le propriétaire limite sa responsabilité à un montant global égal à 133 DTS pour chaque tonne du tonnage du navire. Toutefois, le montant global ne peut en aucun cas dépasser 14 millions de DTS.

Si l'incident s'est produit par suite d'une faute ou omission effective du propriétaire, celui-ci ne peut se prévaloir du bénéfice de la limitation prévue aux premier et deuxième paragraphes du présent article.

Article 832

Le propriétaire peut récupérer auprès du fonds consigné visé au paragraphe précédent les dépenses qu'il a encourues volontairement pour éviter ou réduire la pollution de l'environnement.

Article 833

La détermination du tonnage d'un navire en application de l'article 831 de la présente loi est effectuée comme indiqué au quatrième paragraphe de l'article 388 de la présente loi.

Si le tonnage du navire ne peut pas être déterminé en application du paragraphe précédent, on considèrera, en application des dispositions des articles 829 à 837, qu'il représente 40 % de la capacité de transport de l'espace conçu pour le transport de pétrole comme fret.

En application du paragraphe précédent, une tonne de capacité de charge est égale à 100 kg.

Article 834

Le fonds consigné visé à l'article 831 de la présente loi peut aussi être établi par une compagnie d'assurance ou toute autre personne offrant une garantie financière.

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

Le fonds visé au premier paragraphe peut aussi être constitué dans les cas où le dommage est dû à une faute du propriétaire du navire, à condition que cela ne préjuge pas des droits des requérants vis-à-vis du propriétaire.

Article 835

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

La compagnie d'assurance ou le garant peuvent se prévaloir de toute défense à laquelle le propriétaire du navire a droit, à l'exception de la demande de mise en faillite ou de cessation d'activité du propriétaire.

Sous réserve des dispositions du paragraphe précédent, la compagnie d'assurance ou le garant peuvent invoquer pour leur défense le fait que les dommages dus à la pollution sont le résultat d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même.

La compagnie d'assurance ou le garant ont le droit d'exiger la présence du propriétaire aux débats.

Article 836

Le Tribunal de district de Koper est seul compétent pour connaître des questions relatives à la répartition des ressources d'un fonds consigné établi en République de Slovénie.

Article 837

Le droit à indemnisation visé aux articles 829 à 836 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 829 à 836 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 précédent commence à la date du premier sinistre.

3. Kenya

*Proclamation du Président de la République du Kenya,
9 juin 2005¹*

ANNEXE

*Kenya Gazette Supplement, n° 55, 22 juillet 2005
(Legislative Supplement, n° 34)—Legal Notice, n° 82*

Attendu que la Troisième Convention des Nations Unies sur le droit de la mer reconnaît le droit d'un État côtier d'établir, au-delà de sa mer territoriale et adjacente à celle-ci, une zone économique exclusive et d'exercer dans cette zone des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, renouvelables ou non, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol.

Et attendu qu'il est déjà admis dans ladite Convention que la largeur de ladite zone économique exclusive ne s'étend pas au-delà de deux cents milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale.

Et attendu qu'il est nécessaire de faire une déclaration fixant l'étendue de la zone économique exclusive de la République du Kenya.

Par les présentes, moi, Mwai Kibaki, président et commandant en chef des forces armées de la République du Kenya, déclare et proclame en vertu de la Constitution de la République du Kenya que :

1. Nonobstant toute règle de droit ou toute pratique pouvant avoir été observée jusqu'ici à propos du Kenya ou des eaux situées au-delà de la mer territoriale du Kenya ou adjacentes à celle-ci, la zone économique exclusive de la République du Kenya s'étend en mer sur une distance de deux cents milles marins mesurée depuis les lignes de base pertinentes à partir desquelles est mesurée la mer territoriale, comme indiqué dans la carte qui figure en annexe de la présente Proclamation*. Sous réserve de ce qui précède, la zone économique exclusive du Kenya est délimitée comme suit :

- a. À la frontière sud des eaux territoriales avec la République-Unie de Tanzanie, par une ligne de latitude passant au nord-est de l'île Pemba et commençant en un point obtenu par l'intersection septentrionale de deux arcs, partant pour l'un du phare de Ras Kigomasha.
- b. À la frontière nord des eaux territoriales avec la République de Somalie, par une ligne de latitude passant au sud-est de l'île Diua Damascian en un point de latitude 1°39'34" sud.

2. La présente Proclamation remplace la précédente Proclamation du Kenya mais ne contrevient ni ne déroge aux droits établis de la République du Kenya sur le plateau continental, tels que définis dans la loi de 1973 relative au plateau continental.

3. Tous les États jouissent dans la zone économique exclusive, sous réserve des droits et réglementations du Kenya applicables, des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites se rapportant à la navigation et aux communications.

4. L'étendue et le régime de la zone économique exclusive sont définis dans l'annexe à la présente Proclamation.

¹ Texte transmis par une note verbale en date du 11 avril 2006 adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par la Mission permanente de la République du Kenya auprès de l'Organisation des Nations Unies. Le texte de la Proclamation présidentielle a été publié dans la *Kenya Gazette*, n° 55 du 22 juillet 2005 [Legal Notice, n° 82 (Legislative Supplement, n° 34)]. Les première et deuxième annexes, ainsi que la carte illustrative, modifient et remplacent la Proclamation du Président de la République du Kenya du 28 février 1979.

* Pour des raisons techniques, la carte à laquelle il est fait référence n'est pas incluse dans le présent volume.

PREMIÈRE ANNEXE

La zone de la mer territoriale de la République du Kenya s'étend jusqu'à une ligne située à douze milles marins des lignes de base droites, telles que décrites ci-dessous :

Diua Damasciaca	1°39'34.25344" S	41°34'44.19626" E
Kiungamwina Drying	1°46'39.55824" S	41°30'09.02159" E
Mwamba Haasani	2°07'04.15178" S	41°11'50.25051" E
Mwamba wa Punju	2°36'51.85347" S	40°37'01.06070" E
Ras Ngomeni	2°58'46.46191" S	40°14'24.69583" E
Leopard Reef	3°16'18.11141" S	40°09'42.26120" E
Jumba la Mtwana	3°56'23.60363" S	39°47'18.81358" E
Leven Reef	4°03'03.42975" S	39°43'21.75929" E
Chale Reef	4°27'37.64311" S	39°32'01.50853" E
Mwamba Kitungamwe	4°48'25.43385" S	39°21'32.85192" E

SECONDE ANNEXE

La zone économique exclusive de la République du Kenya est la zone délimitée par les points suivants et sa largeur est de deux cents milles marins mesurée à partir des lignes de base.

Diua Damasciaca	1°39'34.253" S	41° 34'44.196" E
E- Diua Damasciaca	1°39'36.000" S	44°54'47.520" E
E- Diua Damasciaca	1°39'36.000" S	44°54'47.520" E
E-A	2°39'36.000" S	44°43'19.092" E
E-B	3°39'36.000" S	44°15'13.896" E
E-C	4°40'53.004" S	43°20'36.204" E
T-C	4°40'55.740" S	39°36'30.240" E
T-B	4°40'52.000" S	39°36'18.000" E
T-A	4°49'56.000" S	39°20'58.000" E
B-MK	4°49'51.636" S	39°20'59.244" E

Les lignes de base sont décrites dans la première annexe.

Signé et revêtu du sceau de la République du Kenya
ce neuf juin deux mille cinq.

Mwai KIBAKI
Président de la République du Kenya

4. *Italie*

Loi 61 relative à l'établissement d'une zone de protection écologique au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale¹

La Chambre des députés et le Sénat de la République d'Italie ont approuvé; et
Le Président de la République promulgue
la loi ci-après :

Article premier

Établissement d'une zone de protection écologique et fixation des limites extérieures

1. En application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de ses annexes et de l'Acte final, signés à Montego Bay le 10 décembre 1982, ainsi que de l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention, avec ses annexes, signé à New York le 29 juillet 1994, qui ont été ratifiés et rendus opérationnels en vertu de la loi 689 du 2 décembre 1994, est autorisé par la présente l'établissement ou la réactivation d'une zone de protection écologique commençant à la limite extérieure de la mer territoriale de l'Italie et s'étendant jusqu'à la limite déterminée au paragraphe 3.

2. L'établissement de la zone de protection écologique sera effectué par un décret du Président de la République pris, après délibération du Conseil des ministres, sur proposition du Ministre de l'environnement et de la protection du territoire, en concertation avec le Ministre des affaires étrangères et après consultation du Ministère des biens et activités culturels, qui sera transmis, sous la responsabilité du Ministère des affaires étrangères, aux États dont le territoire est adjacent ou fait face au territoire italien.

3. Les limites extérieures de la zone de protection écologique sont fixées sur la base d'accords avec les États visés au paragraphe 2. Jusqu'à la date d'entrée en vigueur de ces accords, ces limites suivent le tracé de la ligne médiane, dont chaque point est équidistant des points les plus proches des lignes de base de la mer territoriale de l'Italie et de l'État concerné, tel que visé au paragraphe 2.

Article 2

Application de la loi dans la zone de protection écologique

1. Dans la zone de protection écologique établie conformément à l'article premier, l'Italie exerce sa juridiction dans le domaine de la protection et de la conservation de l'environnement marin, y compris le patrimoine archéologique et historique, conformément aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer susmentionnée et de la Convention de l'UNESCO de 2001 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique, adoptée à Paris le 2 novembre 2001, à compter de sa date d'entrée en vigueur en Italie.

2. Dans la zone de protection écologique, les dispositions du droit italien, du droit de l'Union européenne et des traités internationaux en vigueur en Italie relatives à la prévention et à la répression de tous les types de pollution marine, notamment la pollution par les navires et les eaux de ballast, la pollution par

¹ Original : italien. La traduction anglaise a été fournie par l'Italie. Textes transmis par une note verbale en date du 12 mai 2006 adressée par la Mission permanente de l'Italie au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

immersion de déchets, la pollution résultant des activités d'exploration et d'exploitation des fonds marins et la pollution d'origine atmosphérique, seront appliquées également aux navires battant pavillon d'un autre pays et aux personnes de nationalité étrangère.

3. La présente loi ne s'applique pas aux activités de pêche.

La présente loi, revêtue du sceau de l'État, sera incorporée au recueil officiel des lois de la République d'Italie. Il est demandé à tous de la respecter et de faire en sorte qu'elle soit appliquée en tant que loi de l'État.

Rome, le 8 février 2006.

CIAMPI
Président de la République

BERLUSCONI
Président du Conseil des ministres

MATTELOI
Ministre de l'environnement et de la promotion du territoire

B. DISPOSITIF DE LA SENTENCE DU TRIBUNAL ARBITRAL CONSTITUÉ EN APPLICATION DE L'ARTICLE 287, ET CONFORMÉMENT À L'ANNEXE VII DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER, DANS LA PROCÉDURE ARBITRALE ENTRE LA BARBADE ET LA RÉPUBLIQUE DE TRINITÉ-ET-TOBAGO¹

380. [...], le Tribunal conclut que la frontière maritime entre la Barbade et la Trinité-et-Tobago suivra le tracé qui est indiqué ci-après. La carte V est une illustration de la ligne de délimitation maritime; les coordonnées directrices précises sont indiquées ci-dessous et sont expliquées dans l'annexe de la présente Sentence.

381. La description littérale de la limite maritime est la suivante. La délimitation part de la jonction de la ligne d'équidistance entre la laisse de basse mer de la Barbade et le point d'inflexion le plus proche des lignes de base archipélagiques de la Trinité-et-Tobago avec la zone maritime d'un État tiers qui se trouve à l'ouest de la Trinité-et-Tobago et de la Barbade. La ligne de délimitation s'oriente ensuite généralement vers le sud-est par une série de segments de ligne géodésique, chaque point d'inflexion étant équidistant de la laisse de basse mer de la Barbade et du point d'inflexion le plus proche de la ligne de base archipélagique de la Trinité-et-Tobago jusqu'à ce que la ligne de délimitation rejoigne la ligne géodésique allant du point d'inflexion de la ligne de base archipélagique de l'île de Petite Tobago jusqu'au point d'intersection de la limite maritime sud de la Trinité-et-Tobago, mentionné au paragraphe 374 ci-dessus², avec la limite de sa zone économique exclusive de 200 milles marins. La ligne de délimitation continue ensuite suivant cette ligne géodésique jusqu'au point d'intersection qui vient d'être décrit.

382. Les coordonnées de la ligne de délimitation sont les suivantes.

1. La ligne de délimitation est une série de lignes géodésiques reliant les points dans l'ordre indiqué :
 2. 12° 19,56' N, 60° 16,55' O
 3. 12° 10,95' N, 59° 59,53' O
 4. 12° 09,20' N, 59° 56,11' O
 5. 12° 07,32' N, 59° 52,76' O
 6. 11° 45,80' N, 59° 14,94' O
 7. 11° 43,65' N, 59° 11,19' O
 8. 11° 32,89' N, 58° 51,83' O
 9. 11° 08,62' N, 58° 07,57' O
 10. 11° 03,70' N, 57° 58,72' O
 11. Le point n° 11 est la jonction entre la frontière maritime sud de la Trinité-et-Tobago et la limite de sa zone économique exclusive de 200 milles marins, dont les coordonnées géographiques approximatives sont 10° 58,59' N, 57° 07,05' O (référence est faite au paragraphe 13 du rapport technique ci-joint de l'Hydrographe du Tribunal).

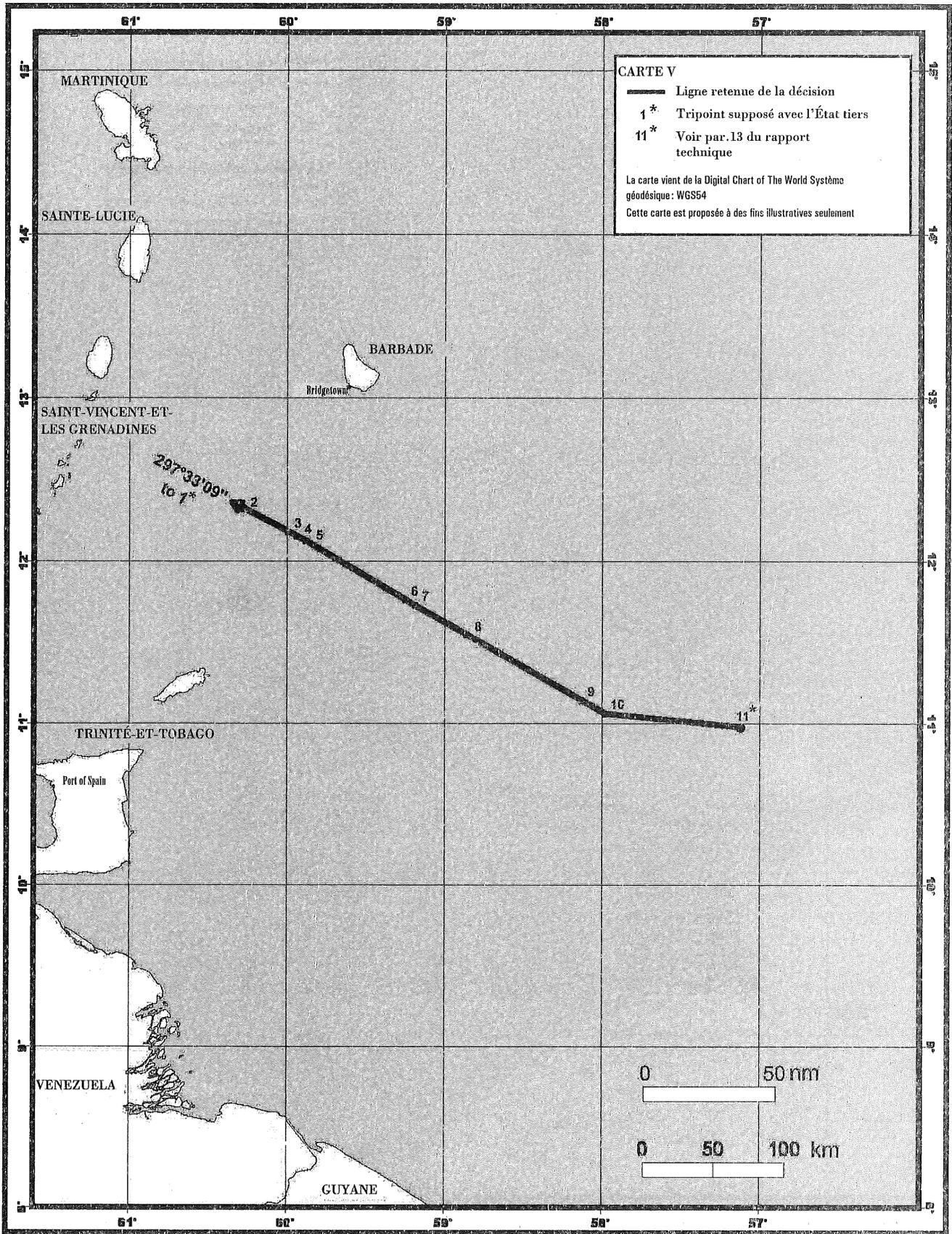
2. La ligne de délimitation part du point n° 2 mentionné ci-dessus, en suivant la ligne géodésique dont l'azimut initial est de 297° 33' 09" jusqu'à ce qu'elle atteigne la jonction avec la zone maritime d'un État tiers, ce point de jonction étant le point n° 1 de la présente décision.

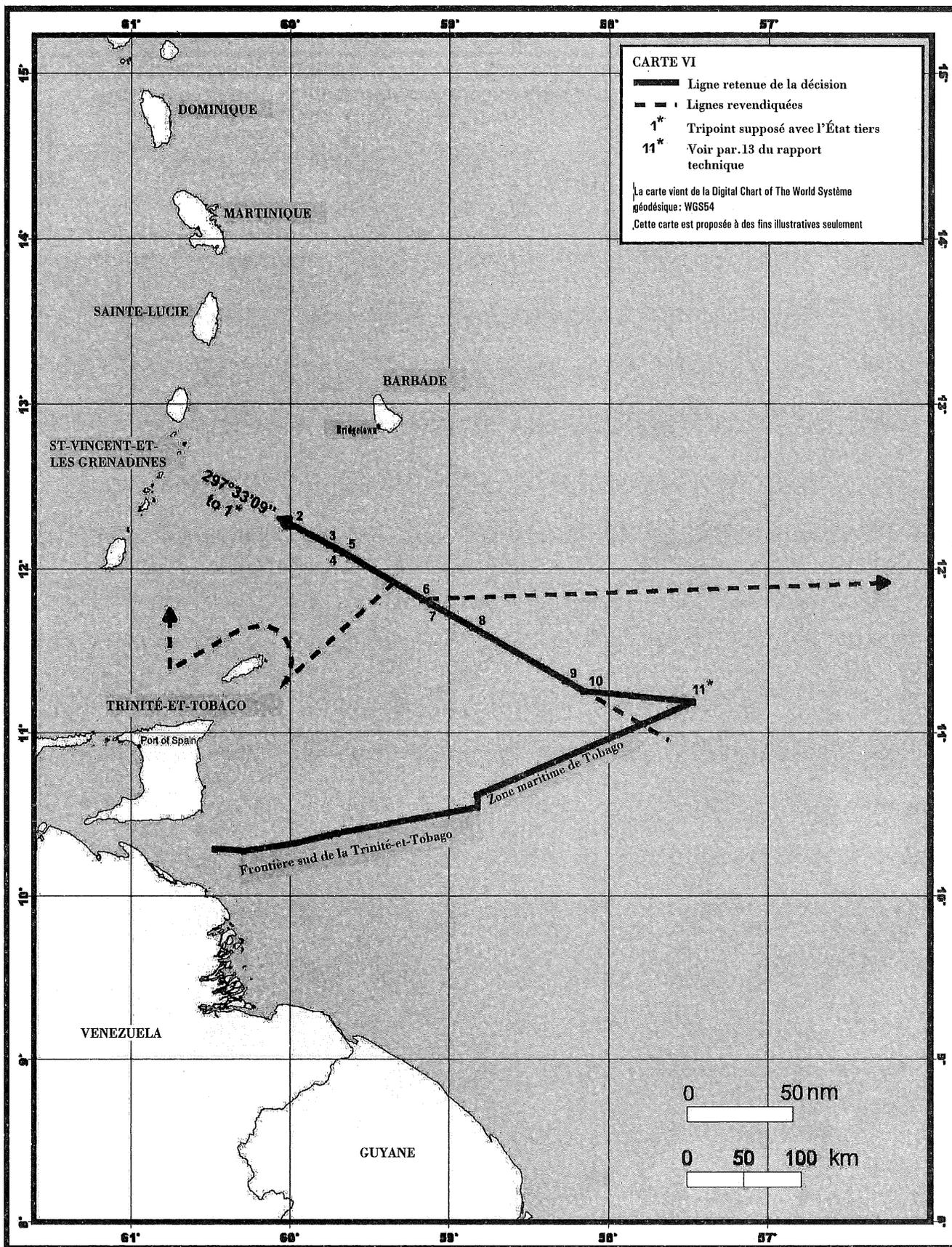
3. Les coordonnées géographiques et azimuts sont fondés sur les données géodésiques du Système géodésique mondial (WGS84).

4. Les valeurs des coordonnées géographiques ont été arrondies à 0,01 minute à la demande des Parties afin de refléter l'exactitude des points de la ligne de la laisse de basse mer et des points d'inflexion des lignes de base archipélagiques.

¹ Source : <http://www.pca-cpa.org/>. Le texte intégral de la sentence est disponible sur le site.

² Note de l'éditeur : Le paragraphe 374 stipule, entre autres, que « [c]e point, correspondant au chiffre « 11 » dans la ligne de délimitation du Tribunal, a les coordonnées géographiques approximatives suivantes 10° 58,59' N, 57° 07,05' O.

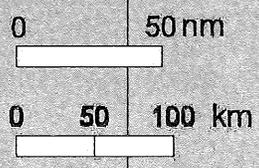




CARTE VI

- Ligne retenue de la décision
- - - -** Lignes revendiquées
- 1*** Tripoint supposé avec l'État tiers
- 11*** Voir par.13 du rapport technique

La carte vient de la Digital Chart of The World Système géodésique: WGS54
 Cette carte est proposée à des fins illustratives seulement



383. Aux fins d'une meilleure compréhension des effets de la Sentence arbitrale, la carte ci-contre (carte VI) indique les lignes pertinentes, y compris celles de la frontière maritime sud de la Trinité-et-Tobago décrite au paragraphe 6 du rapport technique joint à la présente Sentence.

DISPOSITIF

384. Pour les raisons invoquées aux paragraphes 188-218 de la présente Sentence, le Tribunal décide qu'il a compétence selon les termes suivants :

- i) Il a compétence pour délimiter, en traçant une limite maritime unique, le plateau continental et la zone économique exclusive relevant de chacune des Parties dans les eaux où elles prétendent que ces zones maritimes se chevauchent;
- ii) Sa compétence à cet égard inclut la délimitation de la limite maritime pour ce qui est de la partie du plateau continental qui s'étend au-delà de 200 milles marins; et
- iii) Tout en étant compétent pour examiner l'impact possible sur une ligne de délimitation prospective de l'activité de pêche de la Barbade dans les eaux concernées par la juridiction, il n'a pas la compétence pour prendre une décision de substance quant au régime approprié de pêche à appliquer dans les eaux dont il peut être décidé qu'elles font partie de la zone économique exclusive de la Trinité-et-Tobago.

385. En conséquence, prenant en compte les considérations et raisons susmentionnées,

Le Tribunal arbitral décide à l'unanimité que :

1. La frontière maritime internationale entre la Barbade et la République de Trinité-et-Tobago est une série de lignes géodésiques reliant les points dans l'ordre prévu comme indiqué au paragraphe 382 de la présente Sentence;

2. Les revendications des Parties incompatibles avec cette frontière ne sont pas acceptées; et

3. La Trinité-et-Tobago et la Barbade ont le devoir de se mettre d'accord sur les mesures nécessaires pour coordonner et garantir la conservation et le développement des stocks de poissons volants et de négocier de bonne foi et conclure un accord qui donnera aux populations de la Barbade vivant de la pêche accès aux zones de pêche dans la zone économique exclusive de la Trinité-et-Tobago, sous réserve des limitations et des conditions dudit accord et des droits et devoirs de la Trinité-et-Tobago en matière de conservation et de gestion des ressources biologiques des eaux sous sa juridiction.

FAIT à La Haye, ce 11 avril 2006.

Juge Stephen M. SCHWEBEL, *Président*

M. Ian BROWNLIE CBE QC

Professeur Vaughan LOWE

Professeur Francisco ORREGO VICUÑA

Sir Arthur WATTS KCMG QC

ANNEXE

Rapport technique de l'Hydrographe du Tribunal David H. Gray, M.A.Sc., P. Eng., C.L.S.

1. Les coordonnées géographiques des points pertinents le long de la laisse de basse mer de la côte de la Barbade sont :

Barbade 1	B1	13°04'41,24542"N,	59°36'48,90963"O
Barbade 2	B2	13°04'31,57388"N,	59°36'25,42871"O
Barbade 3	B3	13°02'46,75981"N,	59°31'55,69412"O
Barbade 4	B4	13°02'40,24680"N,	59°31'37,86967"O
Barbade 5	B5	13°02'40,05335"N,	59°31'37,24482"O
Barbade 6	B6	13°02'40,21456"N	59°31'36,25823"O
Barbade 7	B7	13°02'46,21169"N,	59°31'07,18662"O
Barbade 8	B8	13°03'08,29753"N	59°30'14,79852"O
Barbade 9	B9	13°03'08,78115"N	59°30'14,10790"O
Barbade 10	B10	13°05'00,20132"N	59°27'47,69746"O
Barbade 11	B11	13°05'11,90349"N	59°27'34,34557"O

Ces coordonnées géographiques ont été fournies par les Parties, avec leur accord, et il a été indiqué qu'elles se rapportaient au Système géodésique mondial WGS84.

2. Les coordonnées géographiques des points d'inflexion pertinents de la ligne de base archipélagique de la Trinité-et-Tobago sont :

Trinité 1	T1	11°17'45,49028"N	60°29'33,99944"O
Trinité 2	T2	11°21'34,49088"N	60°30'46,02075"O
Trinité 3	T3	11°21'45,49173"N	60°31'31,00940"O
Trinité 4	T4	11°20'03,49398"N	60°38'36,00089"O

Ces coordonnées géographiques ont été fournies par les Parties, avec leur accord, et il a été indiqué qu'elles se rapportaient au Système géodésique mondial WGS84.

3. Les points d'inflexion sur la ligne d'équidistance entre la Barbade et la Trinité-et-Tobago sont :

<i>Point</i>	<i>De</i>	<i>De</i>	<i>De</i>	<i>Latitude</i>	<i>Longitude</i>
A.	T4	T3	B1	12°38'53,80651"N,	60°54'22,44157"O
B.	T3	T2	B1	12°19'33,70864"N,	60°16'33,00194"O
C.	T2	B1		12°13'09,28660"N,	60°03'52,68858"O
D.	T2	B1	B2	12°10'57,11540"N,	59°59'31,68810"O
E.	T2	B2	B3	12°09'12,13386"N,	59°56'06,33455"O
F.	T2	B3	B4	12°07'19,07138"N,	59°52'45,59547"O
G.	T2	B4	B5	12°05'41,88429"N,	59°49'54,18423"O
H.	T2	B5	B6	11°48'07,35321"N,	59°19'00,16556"O
I.	T2	B6	B7	11°45'48,23439"N,	59°14'56,37611"O
J.	T2	B1	B7	11°43'38,75334"N,	59°11'11,23435"O
K.	T1	B7	B8	11°32'53,69120"N,	58°51'26,05872"O
L.	T1	B8	B9	11°08'37,26750"N,	58°07'34,14883"O
M.	T1	B0	B10	10°59'42,54270"N,	57°51'32,71969"O

4. Comme le point «C» se situe sur la ligne géodésique allant du point «B» au point «D», il peut être éliminé en tant que point d'inflexion de la ligne de délimitation. De même, comme les points «G» et «H» sont à moins de un mètre de la ligne géodésique entre les points «F» et «I», ils peuvent être éliminés en tant que points d'inflexion de la ligne de délimitation.

5. L'azimut géographique du point «B» vers le point «A» est 297°33'08,97".

6. L'Accord entre la Trinité-et-Tobago et le Venezuela établissant la délimitation maritime entre les deux pays définit les points géographiques d'après la Référence provisoire sud-américaine de 1956³. Les points 1 à 22 sont décrits par les latitudes et longitudes sur cette base. Cependant, le point «21-a» est défini comme étant sur un azimut de 67° à partir du point 21 et sur la limite extérieure de la zone économique exclusive. L'azimut géodésique est supposé, car toutes les lignes sont décrites comme étant des lignes géodésiques. L'Accord n'indique pas de la zone exclusive économique de quel État il s'agit dans la définition du point «21-a».

7. La conversion des coordonnées géographiques des points 21 et 22 de la Référence provisoire sud-américaine au Système géodésique WSG-84 a été effectuée en utilisant les constantes mathématiques pour la formule type de Molodensky indiquée dans le *User's Handbook on Datum Transformations Involving WGS84*⁴. Les coordonnées de la Référence provisoire sud-africaine et les coordonnées transformées qui en résultent sont :

21. 10°16'01"N, 58°49'12"O 1956 PSAD

22. 11°24'00"N 56°06'30"O 1956 PSAD

21. 10°15'49,82297"N, 58°49'17,35061"O WGS84

22. 11°23'48,99715"N, 56°06'34,89543"O WGS84

8. La localisation approximative du point pertinent sur la laisse de basse mer du Venezuela – déterminée à partir de la carte de l'Amirauté britannique 517⁵, qui se réfère au WGS84 — utilisé pour établir la zone économique exclusive du Venezuela à proximité de la ligne de l'Accord entre la Trinité-et-Tobago et le Venezuela est de 8°31'N, 59°58'O.

9. L'intersection de la zone économique exclusive du Venezuela et de la ligne géodésique partant du point 21 avec un azimut initial de 67° se situe au point 21-a 10°48'43,05918"N, 57°30'32,28158"O.

10. L'azimut géographique à partir du point 21-a au point 22 est de 66°55'25,876".

11. L'intersection de la limite de la zone économique exclusive de 200 milles marins de la Trinité-et-Tobago et de la ligne géodésique partant du point 21-a avec un azimut initial de 66°55'25,876" se situe à T 10°58'35,53602"N, 57°07'02,73864"O.

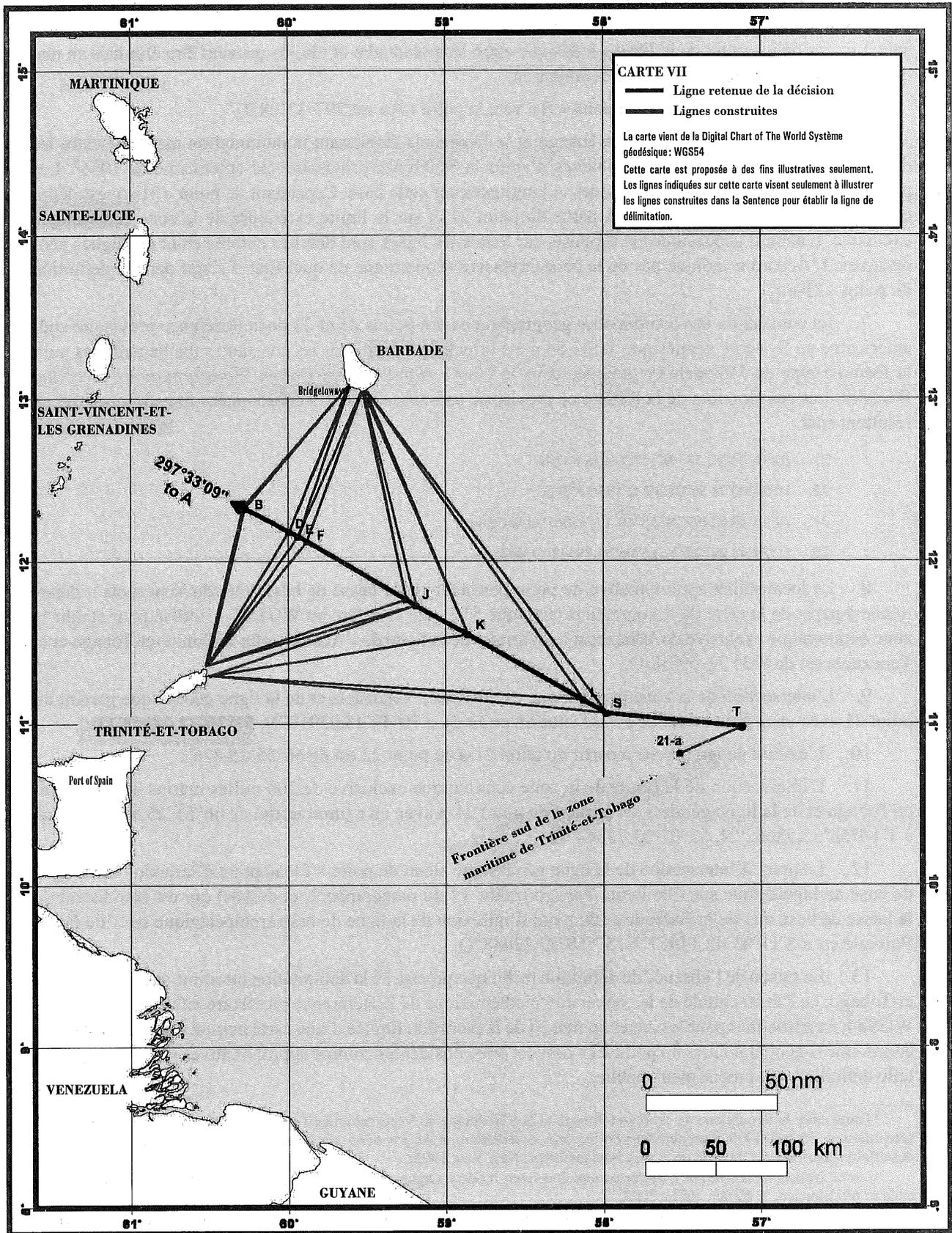
12. Le point d'intersection de la ligne géodésique allant du point «T» au point d'inflexion de la ligne de base archipélagique sur l'île Petite Tobago (point T1 du paragraphe 2, ci-dessus) qui est équidistant de la laisse de base mer de la Barbade et du point d'inflexion de la ligne de base archipélagique sur l'île Petite Barbade est à S 11°03'42,14967"N, 57°58'43,22048"O.

13. En raison de l'absence de définition technique précise de la délimitation maritime sud de la Trinité-et-Tobago, de l'inexactitude de la conversion mathématique de la Référence provisoire latino-américaine au WGS84, en particulier pour les zones en mer, et de la précision limitée d'une carte marine à petite échelle, les coordonnées géographiques du point «T» doivent être considérées comme approximatives jusqu'à ce qu'une telle définition soit précisément établie.

³Traité entre la République de Trinité-et-Tobago et la République du Venezuela relatif à la délimitation des régions marines et sous-marines, 18 avril 1990, reproduit dans *Les accords de délimitation des frontières maritimes (1985-1991)*, pages 28 -33, (Bureau des affaires maritimes et du droit de la mer, Nations Unies, New York 1992).

⁴*Users' Handbook on Datum Transformations Involving WGS84*, Organisation hydrographique internationale, publication spéciale n° 60 (Monaco, 3^e édition, juillet 2003).

⁵British Admiralty Chart 517, «Trinidad to Cayenne», échelle 1:1.500.000, Taunton, Royaume-Uni, 6 mars 2003, corrigé pour les *Notes aux navigateurs* jusqu'au 4715/05.



14. Comme les Parties ont demandé que les coordonnées utilisées dans le Dispositif soient exprimées en 0,01 minute d'arc de latitude et de longitude et comme des points sélectionnés ont maintenant été omis, la corrélation des points du présent rapport technique et du Dispositif est indiquée dans le tableau suivant :

<i>Point de la décision</i>	<i>Point du rapport technique</i>	<i>Latitude</i>	<i>Longitude</i>
2.	B	12°19,56'N	60°16,55'O
3.	D	12°10,95'N	59°59,53'O
4.	E	12°09,20'N	59°56,11'O
5.	F	12°07,32'N	59°52,76'O
6.	I	11°45,80'N	59°14,94'O
7.	J	11°43,65'N	59°11,19'O
8.	K	11°32,89'N	58°51,43'O
9.	L	11°08,62'N	58°07,57'O
10.	S	11°03,70'N	57°58,72'O
11.	T	10°58,59'N (approx)	57°07,05'O (approx)

Voir aussi la carte VII ci-contre.

III. AUTRES INFORMATIONS

Conférence des Caraïbes sur la délimitation des zones maritimes Troisième Réunion plénière, ville de Mexico, 27 et 28 septembre 2005¹

Acte final de la Réunion plénière

La troisième Réunion plénière de la Conférence des Caraïbes sur la délimitation des zones maritimes a commencé ses travaux le 27 septembre dans la Sala Magna du Ministère des affaires étrangères du Mexique, dans la ville de Mexico, et les a clos le 28 septembre à 14 heures. Le Comité d'accréditation a indiqué que 72 participants de 24 délégations assistaient à la réunion, ainsi qu'un représentant de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'Organisation des Nations Unies et le Secrétaire général de l'Institut Panaméricain de géographie et d'histoire. Comme lors d'années précédentes, la délégation de la République du Salvador a été accréditée en qualité d'observateur. De même, parmi les États figurant dans les annexes I et II du Règlement, 18 délégations ont été accréditées en qualité de participants et 6 en qualité d'observateurs.

I. Les travaux de la troisième Réunion plénière ont été inaugurés par M. Miguel Hakim Simon, ministre délégué aux affaires d'Amérique Latine et des Caraïbes du Ministère des affaires étrangères du Mexique. Au terme de la cérémonie d'inauguration, le Président de la Conférence (l'ambassadeur Alberto Székely) a sollicité l'adoption du Programme de la réunion et a proposé une pause afin que les délégations présentes aient la possibilité d'effectuer des consultations en vue de l'élection du Bureau de la Conférence. Une fois terminées ces consultations, s'est déroulée l'élection par acclamation du nouveau Président, des Vice-Présidents et du Rapporteur de la Conférence. Le bureau a été constitué comme suit :

Président : Professeur Stephen Vascianne (Jamaïque)
Vice-président : Ambassadeur Carlos Michelén (République Dominicaine)
Vice-président : Mlle Yaneth Santamaria Tapia (Panama)
Rapporteur : Ambassadeur Rolando Palomo (Guatemala)
Secrétaire exécutif : Guillaume Michel (Mexique)

Après l'installation du Bureau, plusieurs délégations ont rendu hommage à l'excellence avec laquelle l'ambassadeur Székely avait dirigé les travaux.

II. Le Président a formalisé l'établissement du Bureau du Registre de négociations et a invité les États à inscrire les délimitations maritimes non encore définies. Les délégations du Honduras et de Belize ont mentionné qu'elles étudiaient actuellement la possibilité d'inscrire une délimitation maritime entre eux dans le Registre de la Conférence.

III. Ensuite, la délégation du Mexique a porté à l'examen de la Réunion plénière de la Conférence une proposition d'amendement des articles 2, 3 et des annexes du Règlement. La proposition a suscité l'intervention de plusieurs délégations, ce qui a incité le Président à proposer à la Réunion de reprendre la discussion le lendemain, afin que les États aient la possibilité de procéder à des consultations. À la reprise des débats le lendemain, la Réunion a décidé de reporter la discussion à la Réunion plénière suivante.

IV. Par la suite, le Secrétaire exécutif a procédé à la lecture de son rapport sur les travaux de la Conférence au cours des dernières années. Dans son rapport (Document CONFCARIBE/P3/SE/Info), le Secrétaire exécutif a fait référence aux travaux de la Conférence réalisés lors des première et deuxième réunions plénières de la Conférence, ainsi qu'aux développements relatifs au Registre des négociations de délimitation, aux questions relatives au Fonds fiduciaire et à la Liste des experts techniques indépendants.

V. Au terme de la lecture du rapport du Secrétaire exécutif, les délégations du Mexique et du Honduras ont effectué une présentation conjointe sur l'avancement des travaux de délimitation que les deux pays ont initiés en 2003 et qui ont conduit à la signature d'un accord de délimitation maritime par les deux gouvernements en avril 2005.

¹ CONFCARIBE/PB/Final Minutes. Original : espagnol. 28 septembre 2005. Texte transmis par une note verbale en date du 15 juin 2006 adressée par la Mission permanente du Mexique auprès de l'Organisation des Nations Unies à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer. Des traductions en anglais et en français ont également été fournies.

VI. Ultérieurement, le professeur Philippe Sands de l'University College de Londres a prononcé une conférence dans laquelle il a souligné les grands avantages que les pays peuvent tirer d'une délimitation maritime et combien il importait que celle-ci soit le résultat de négociations. Il a aussi relevé la diversité des méthodes de règlement pacifique de différends en se concentrant spécifiquement sur la délimitation maritime.

VII. L'après-midi du mardi 27 septembre, le représentant du Ministère de la marine nationale du Mexique a effectué une présentation détaillée des aspects techniques en matière d'hydrographie, de cartographie et d'océanographie et a souligné l'importance de l'hydrographie pour une gestion efficace des océans, ainsi que pour les délimitations maritimes.

VIII. Mercredi 28 septembre, la Réunion plénière a débuté par un exposé du représentant de la Division des affaires océaniques et du droit de la mer de l'Organisation des Nations Unies. Cet exposé a été centré sur le fonctionnement du Fonds fiduciaire de la Conférence, en mettant l'accent sur la nécessité de présenter les demandes d'assistance financière pour la participation de délégués aux réunions plénières de la Conférence suffisamment à l'avance pour éviter les retards dans leur traitement. De même, il a été demandé aux délégations de prendre conscience que les annulations ou changements des demandes d'assistance génèrent des dépenses de gestion pour l'Organisation des Nations Unies et affectent le budget du Fonds fiduciaire. D'autres questions liées au Fonds ont été abordées par les délégations, qui sont convenues de la nécessité d'élaborer un document expliquant de façon précise les modalités à suivre par les États pour demander et bénéficier de l'assistance financière.

IX. Ensuite, les délégations du Belize et du Mexique ont présenté l'état du processus de délimitation maritime que ces pays ont initié en 2002. Bien qu'il n'y ait pas encore un accord final, les travaux ont bien progressé.

X. Au terme de la présentation, la Réunion plénière a fait part de son appréciation quant à la transparence dont ont fait preuve les délégations du Belize et du Mexique, comme celles du Honduras et du Mexique, dans leurs exposés. De la même manière, la réunion plénière a pris note que les présentations ne préjugent pas des droits des États tiers.

XI. Les derniers points de l'ordre du jour relatifs à l'avenir de la Conférence et à d'autres sujets ont donné lieu à un débat entre les délégations sur différentes questions, principalement à propos de la proposition de modification du règlement présentée par le Mexique, de la tenue de la prochaine réunion plénière et du statut du Président, des Vice-Présidents, du Rapporteur de la Conférence, sur la base d'une proposition de la République dominicaine.

À l'issue de la discussion de tous les points du programme, la Réunion plénière a :

I. Approuvé le Rapport du Secrétaire exécutif sur le travail de la Conférence qui est joint au présent document.

II. Invité les pays intéressés à présenter au Secrétaire exécutif, avant décembre 2005, leur candidature pour accueillir la prochaine réunion plénière de la Conférence, nonobstant le fait que le Mexique a indiqué qu'il était disposé à organiser la prochaine réunion en tant que pays hôte.

III. Prié le Secrétaire exécutif de la Conférence de convoquer la prochaine réunion ordinaire de l'Assemblée plénière, de préférence en septembre 2006, et d'envoyer en même temps toute la documentation servant de base aux travaux de la réunion.

IV. Inclus dans l'ordre du jour de la prochaine réunion plénière un point relatif à la méthode d'attribution d'une assistance financière par le Fonds fiduciaire.

V. Inclus dans l'ordre du jour de la prochaine réunion plénière un point sur la possibilité pour le Secrétaire exécutif d'apporter son assistance à la distribution des documents préparés par les délégations.

VI. Inclus dans l'ordre du jour de la prochaine réunion plénière un point relatif à la révision de l'article 2 du règlement de la Conférence et de ses annexes.

VII. Inclus dans l'ordre du jour de la prochaine réunion plénière un point relatif à la proposition d'octroyer des privilèges et immunités aux Président, Vice-Présidents, Rapporteur et Secrétaire exécutif de la Conférence.

VIII. Modifié le paragraphe 2 de l'article 3 du Règlement afin que la référence à l'article 2 soit remplacée par une référence à l'article 4.

Tlatelolco, ville de Mexico, 28 septembre 2005

Rapport du Secrétaire exécutif²

I. — GÉNÉRALITÉS.

La Conférence des Caraïbes sur la délimitation des zones maritimes (CCDM) a été établie en 2002. Cette même année deux réunions ont été tenues : la Réunion préparatoire, qui a jeté les bases de la Conférence, et la première Réunion plénière, tenue du 6 au 9 mai 2002 au Ministère des affaires étrangères du Mexique. Vingt-quatre pays et quatre organisations internationales ont participé à cette réunion. La deuxième Réunion plénière s'est tenue à Mexico les 13 et 14 octobre 2003 et vingt et une délégations y ont participé, ainsi que l'Organisation des Nations Unies.

Lors de la première Réunion, l'Assemblée plénière a adopté le Règlement de la Conférence, établi le Fonds d'assistance et le Registre des négociations de délimitation de la Conférence et pris note de la liste des experts techniques indépendants préparée par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'Organisation des Nations Unies.

Lors de la deuxième Réunion, les pays participants ont poursuivi les travaux en réunion plénière et ont discuté des questions relatives au Fonds d'assistance, au Registre des négociations et à d'autres sujets concernant les délimitations maritimes.

Bien qu'il ait été convenu de tenir la troisième Réunion plénière de la conférence en 2004, diverses circonstances ont empêché de le faire. Le Président et le Secrétaire exécutif de la Conférence sont convenues ensemble que cette réunion aurait lieu à une date ultérieure.

II. — REGISTRE DES NÉGOCIATIONS, FONDS D'ASSISTANCE ET LISTE DES TECHNICIENS

En vertu de l'article 1 du Règlement, le mandat de la Conférence est de : « faciliter, principalement par le biais de l'assistance technique, la réalisation volontaire des négociations pour la délimitation maritime parmi les pays des Caraïbes sur la base du principe que cette négociation pourra avoir lieu au moment et dans les termes que les Parties conviennent et sans intervention d'un tiers ». Autrement dit, la Conférence cherche à favoriser, par le biais de l'assistance technique, les délimitations maritimes entre les pays des Caraïbes, sur la base du principe que les négociations doivent être volontaires et qu'elles sont régies par le principe de non ingérence. Pour cela, la Conférence s'est dotée des instruments nécessaires pour devenir un forum pleinement opérationnel qui lui permette d'atteindre ses objectifs.

1. Registre des négociations

D'après l'article 14 du Règlement de la Conférence et conformément à la décision de la première Réunion plénière de mai 2002, il a été considéré que le Registre des négociations de délimitation a été établi, registre dans lequel les pays qui le veulent peuvent enregistrer leurs négociations, sans que cela implique une obligation de résultat et étant entendu que cette inscription est indépendante du fait que le processus de négociation se déroule dans un autre forum.

Jusqu'ici, figurent sur le registre deux négociations de délimitation : la première, entre le Belize et le Mexique (mai 2002), qui est à un stade de négociation avancé, et la deuxième entre le Honduras et le Mexique (juillet 2003), qui a fait l'objet d'un traité signé par les deux gouvernements en avril de l'année en cours.

Étant donné que l'inscription au Registre de la Conférence facilite la fourniture d'une assistance technique, le Secrétaire exécutif encourage les pays participants qui l'estimeraient approprié à commencer les contacts en vue de l'enregistrement des négociations de délimitation dans le cadre de la Conférence.

²CONF CARIBE/P3/SE/Info. Original : espagnol. 27 septembre 2005.

2. Fonds d'assistance de la Conférence

Comme prévu à l'article 17 du Règlement de la Conférence et selon la décision de la première Réunion plénière, le Secrétaire exécutif de la Conférence a demandé au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies d'établir formellement, conformément aux procédures et règles applicables de l'Organisation, le Fonds d'assistance. Cela a été réalisé en 2002. À l'occasion de l'établissement du Fonds, le mandat de celui-ci a été adopté et a été communiqué aux pays participants et aux observateurs de la Conférence.

Le Secrétaire exécutif de la Conférence tient à remercier la Division des affaires maritimes et du droit de la mer ainsi que le Département des affaires économiques et sociales de l'Organisation des Nations Unies, pour le travail qu'ils ont effectué à l'occasion de l'établissement et l'administration du Fonds.

Comme indiqué dans l'état financier du Fonds d'assistance, celui-ci disposait au 1^{er} janvier 2005 d'un solde positif de 118 062,33 dollars des États-Unis. Le Fonds a enregistré trois contributions, chacune de 50 000 dollars. Estimant que le Fonds constitue un pilier de la Conférence, le Secrétaire exécutif souhaite demander aux pays et aux autres entités qui en ont la possibilité d'envisager d'effectuer une contribution au Fonds d'assistance, conformément à ce qui est indiqué à l'article 17(1) du Règlement.

Il est important de mentionner qu'à l'occasion de l'organisation de la troisième Réunion plénière 20 demandes d'assistance financière ont été reçues pour la participation des délégués provenant de 12 pays conformément à l'article 17(3) du Règlement. De même, en 2003, une demande d'assistance a été présentée pour effectuer un travail de fond, conformément aux dispositions de l'article 15 (1) du Règlement. Toutes les demandes ont été transmises en temps voulu aux autorités de l'Organisation des Nations Unies chargées de l'administration du Fonds.

3. Liste des experts techniques indépendants

En vertu de l'article 16 du Règlement de la Conférence, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'Organisation des Nations Unies a préparé une liste d'experts techniques indépendants, qui peut être consultée à tout moment par les pays pour demander l'assistance technique dont ils pourraient avoir besoin.