Code de la mer

Type	Code
Nature	Code de la mer
Dernière modification	30 mai 2026
Loi de codification	Loi n° 1.198 du 27 mars 1998[1 p.159]

Lien vers le document : https://legimonaco.mc/code/code-mer@2026.05.30

Table des matières

Première partie - Dispositions législatives 4
Livre I - Des organismes, des autorités et des compétences 4
Titre Ier - Le conseil de la mer 4
Titre II - La commission des visites 4
Titre III - Le directeur des affaires maritimes 4
Titre IV - Le directeur de la sûreté publique, chef de la police maritime 5
Titre V - Constatation des infractions 5
Titre VI - L'exploitation des ports 5
Livre II - Des espaces maritimes monégasques et du milieu marin 5
Titre Ier - Les eaux territoriales et les espaces maritimes sous la juridiction de la principauté 5
Titre II - La lutte contre la pollution 6
Titre III - La protection du milieu marin 11
Titre IV - L'exploration et l'exploitation du milieu marin, du fond de la mer et de son sous-sol 12
Livre III - Des navires et autres bâtiments de mer 17
Titre I - Le statut du navire 17
Titre II - Les événements de mer 30
Titre III - Le capitaine 32
Livre IV - De la navigation 34
Titre I - Les règles de navigation 34
Titre II - La sécurité de la navigation maritime 37
Livre V - De l'exploitation des navires 38
Titre I - L'armement 38
Titre II - L'affrètement et les transports maritimes 42
Titre III - Les avaries 58
Titre IV - Les assurances maritimes 60
Livre VI - Des gens de mer 68
Titre I - L'aptitude professionnelle 68
Titre II - Le statut 69
Titre III - Les infractions en matière disciplinaire et pénale 81
Livre VII - La police des eaux territoriales et des eaux intérieures 92
Titre I - Les épaves maritimes 92
Titre II - Navires, embarcations ou engins flottants laissés hors d'état de naviguer ou à l'abandon 94
Titre III - La sécurité 96
Titre IV - Protection du milieu marin 96
Titre V - Pratique des bains de mer et des sports nautiques 96
Titre VI - Des droits et redevances 97
Titre VII - Dispositions pénales 97
Deuxième partie - Ordonnances souveraines 98
Livre I - Des organismes, des autorités et des compétences 98
Titre I - Le Conseil de la Mer 98
Titre II - La commission des visites 99
Titre III - La direction des affaires maritimes 100
Titre V - Le Conseil de l'Environnement 100
Livre II - Des espaces maritimes monégasques et du milieu marin 101
Titre I - Les eaux territoriales et les espaces maritimes sous la juridiction de la Principauté 101
Titre II - La lutte contre la pollution 102
Titre III - La protection du milieu marin 110
Titre IV - L'exploration et l'exploitation du milieu marin, du fond de la mer et de son sous-sol 113
Livre III - Des navires et autres bâtiments de mer 130
Titre I - Le statut des navires 130
Livre IV - De la navigation 136
Titre I - Les règles de navigation 137
Titre II - La sécurité de la navigation maritime 138
Livre V - De l'exploitation des navires 139
Titre Ier - L'armement 140
Titre II - L'affrètement et les transports maritimes 141
Livre VII - La police des eaux territoriales et des eaux intérieures 143

Titre II - Navires, embarcations ou engins flottants laissés hors d'état de naviguer ou à l'abandon 144
Titre V - Pratique des bains de mer et des sports nautiques 147
Troisième partie - Arrêtés ministériels 152
Livre II - Des espaces maritimes monégasques et du milieu marin 152
Titre III - La protection du milieu marin 152
Titre IV - L'exploration et l'exploitation du milieu marin, du fond de la mer et de son sous-sol 153
Livre VII - La police des eaux territoriales et des eaux intérieures 154
Titre V - Pratique des bains de mer et des sports nautiques 154
Notes 159
Notes de la rédaction 159
Liens 159

Première partie - Dispositions législatives

Loi n° 1.198 du 27 mars 1998

Livre I - Des organismes, des autorités et des compétences

Titre Ier - Le conseil de la mer

Article L. 110-1

Il est institué un Conseil de la mer chargé d'examiner les projets de loi ou d'ordonnances qui lui sont soumis dans les cas prévus par le présent code et de formuler un avis motivé sur ces textes.

Il peut être consulté en toute matière intéressant la mer, sur l'ordre du Prince, sur demande du Ministre d'État ou en vertu de la loi.

Article L. 110-2

Le Conseil de la mer est présidé par le Ministre d'État ou par un Conseiller de Gouvernement désigné par lui. Ses membres sont nommés par ordonnance souveraine pour une durée de trois ans éventuellement renouvelable.

Sa composition et son fonctionnement sont fixés par ordonnance souveraine.

Il peut être divisé en sections.

Titre II - La commission des visites

Article L. 120-1

Il est institué une commission des visites chargée d'effectuer les visites de mise en service, les visites annuelles et les visites spéciales conformément aux dispositions de la loi et des ordonnances souveraines.

Elle s'assure dans tous les cas que le navire répond aux exigences de la loi et des règlements, notamment en ce qui concerne la sécurité du navire, de l'équipage et des personnes embarquées, ainsi que la protection du milieu marin.

Le Ministre d'État peut, sur proposition de la Commission des visites, ordonner l'immobilisation du navire.

Le Président du Tribunal de première instance, saisi et statuant comme en matière de référé, peut ordonner la levée des mesures prescrites en vertu du précédent alinéa.

Article L. 120-2

La composition et le fonctionnement de la commission des visites sont fixés par ordonnance souveraine.

Titre III - Le directeur des affaires maritimes

Article L. 130-1

Le Directeur des affaires maritimes est le chef du service de l'État, institué par ordonnance souveraine, ayant notamment pour mission :

1° d'assurer l'application des règles sur le statut du navire ;

2° de contrôler l'observation des règles de navigation et de sécurité à bord des navires ;

3° de veiller au respect du statut des gens de mer ;

4° de percevoir des taxes et des droits divers ;

5° de faire constater les infractions aux lois et aux règlements dont il surveille l'application.

Article L. 130-2

Le Directeur des affaires maritimes, ou tout fonctionnaire ou agent dûment commissionné et assermenté à cet effet, peut vérifier sur tout navire l'existence d'un certificat de sécurité en cours de validité.

Ce certificat doit être accepté, à moins qu'il existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou son armement ne correspond pas en substance aux indications de ce certificat.

Le Ministre d'État peut, sur proposition du Directeur des affaires maritimes, ordonner l'immobilisation du navire en cas d'absence de certificat ou lorsque le navire présente un danger pour l'équipage et les personnes embarquées ainsi que pour le milieu marin.

Le Président du Tribunal de première instance, saisi et statuant comme en matière de référé, peut ordonner la levée des mesures prescrites en vertu du précédent alinéa.

Dans le cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le Directeur des affaires maritimes doit informer immédiatement par écrit le consul de l'État où le navire est immatriculé de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire.

Titre IV - Le directeur de la sûreté publique, chef de la police maritime

Article L. 140-1

Le Directeur de la Sûreté publique, chef de la police maritime, exerce sur les quais des ports et leurs dépendances, ainsi que dans les eaux intérieures et dans les eaux territoriales, les mêmes pouvoirs que dans les autres parties du territoire, en particulier en matière de sécurité des personnes et des biens. Il assure le contrôle des passagers et des équipages de tous navires, à l'exclusion des navires de guerre.

Il est chargé en outre :

1° de la police de la pêche et de la navigation dans les eaux territoriales et dans les zones adjacentes, telles que définies à l'article L. 210-3, sous réserve des dispositions des conventions internationales ;

2° de l'organisation et de la direction des opérations de sauvetage en mer en s'assurant, si nécessaire, le concours de tous services spécialisés.

Titre V - Constatation des infractions

Article L. 150-1

Sous réserve de dispositions particulières, les infractions au présent code sont constatées par les officiers et agents de police judiciaire, ainsi que par les agents habilités de la Direction des affaires maritimes commissionnés et assermentés à cet effet.

Elles sont également constatées par les fonctionnaires et agents de l'État ou des établissements publics chargés d'effectuer les prélèvements ou les contrôles prescrits par les dispositions législatives ou réglementaires et dûment commissionnés et assermentés à cet effet.

Article L. 150-2

Sont punis d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal ceux qui ont mis ou tenté de mettre un obstacle à l'exercice des fonctions des personnes chargées de constater les infractions au présent code.

Article L. 150-3

Sont punis des peines prévues à l'article précédent ceux qui ont produit de faux documents ou donné des informations inexactes.

Titre VI - L'exploitation des ports

Article L. 160-1

L'exploitation des ports est assurée dans les conditions définies par la loi.

Livre II - Des espaces maritimes monégasques et du milieu marin

Titre Ier - Les eaux territoriales et les espaces maritimes sous la juridiction de la principauté

Article L. 210-1

L'État monégasque exerce sa souveraineté sur les eaux territoriales et ses droits souverains sur les espaces maritimes situés au-delà de la mer territoriale, dans les conditions prévues par les conventions internationales sur le droit de la mer et par les ordonnances souveraines nécessaires pour leur application.

Article L. 210-2

Les limites des eaux territoriales de la Principauté et les limites des espaces maritimes situés au-delà de la mer territoriale sur lesquels la Principauté exerce ou peut exercer ses droits souverains sont fixées par la convention de délimitation maritime franco-monégasque du 16 février 1984[1].

Article L. 210-3

On entend par " zone adjacente " toute zone contiguë à la mer territoriale sur laquelle la Principauté de Monaco exerce ou peut exercer les droits reconnus à l'État côtier par le droit international.

Titre II - La lutte contre la pollution

Chapitre I - Les procédés et les moyens

Section I - La prévention

Article L. 221-1

Les procédés et les moyens propres à prévenir les dommages provoqués par les diverses sources de pollution sont déterminés, après avis du conseil de la mer, par des ordonnances souveraines.

Article L. 221-2

Les ordonnances souveraines prévues à l'article L. 221-1 précisent notamment :

1° la liste des produits et déchets polluants ;

2° l'interdiction ou la réglementation de leur usage ;

3° l'information des utilisateurs pour leur emploi et sur les précautions à prendre ;

4° les conditions de sécurité auxquelles doivent répondre les établissements, ouvrages, appareillages, installations fixes ou mobiles pouvant donner naissance à des pollutions ;

5° les conditions auxquelles sont assujetties ou dans lesquelles peuvent être interdites l'importation, la fabrication, la diffusion, la mise en vente et l'utilisation d'appareils pouvant donner naissance à des pollutions ;

6° les conditions dans lesquelles sont effectués et analysés les prélèvements aux fins de contrôle.

Section II - La lutte

Article L. 221-3

Les procédés et les moyens propres à mettre fin à une pollution sont déterminés, après avis, s'il y a lieu, du Conseil de la mer, par le Ministre d'État.

Article L. 221-4

Le Ministre d'État détermine notamment :

1° les modalités de la recherche de toutes les sources de pollution du milieu marin, de leur surveillance continue et des mesures appropriées pour les neutraliser ;

2° les plans de lutte contre les diverses sources de pollution ;

3° les mesures et les moyens d'intervention nécessaires en cas de situation critique ;

4° les mesures destinées, en cas d'urgence, à faire cesser les troubles et à réparer les dégradations.

Article L. 221-5

Dans le cas d'avarie ou d'accident survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses, ou des hydrocarbures et pouvant créer un danger grave d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes au sens de l'article 2-4 de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, l'armateur ou le propriétaire du navire, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, de l'engin ou de la plate-forme est mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ce danger.

Lorsque cette mise en demeure reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti, ou d'office en cas de péril urgent, le Ministre d'État peut ordonner l'exécution des mesures nécessaires aux frais et aux risques de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant et recouvrer le montant de leur coût avancé auprès de ceux-ci.

La fourniture des prestations de biens et de services nécessaires à l'exécution des mesures prises en application du présent article ou de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 peut être obtenue soit par accord amiable, soit par réquisition.

Section III - Dispositions pénales

Article L. 221-6

Les infractions aux dispositions des ordonnances souveraines prévues aux articles L. 221-1 et L. 221-2 sont punies d'un emprisonnement de un à six mois et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal.

En cas de récidive, l'emprisonnement est de six mois à un an et le maximum de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal est porté au double.

Chapitre II - La lutte contre la pollution par les hydrocarbures

Article L. 222-1

Lorsqu'un navire bat pavillon monégasque et relève du champ d'application de la Convention internationale de Londres du 12 mai 1954, sur la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures, le capitaine qui, en violation des interdictions faites par la convention, a procédé, fait ou laissé procéder au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures, est puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal, les taux de celle-ci étant multipliés par le coefficient 50.

Le tribunal peut en outre interdire au condamné de commander un navire pendant une durée qui n'excède pas cinq années.

En cas de récidive, outre l'application de l'article 40 du Code pénal, le maximum de l'amende résultant de l'alinéa premier est prononcé et son taux peut même être élevé au double. L'interdiction de commander un navire peut être ordonnée à titre définitif.

Article L. 222-2

Le propriétaire, l'exploitant du navire ou toute autre personne que le capitaine qui a donné l'ordre de procéder au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures en violation des interdictions faites par la convention susvisée est puni des peines portées à l'article précédent, les maxima de ces peines étant élevés au double.

Article L. 222-3

Lorsque les infractions visées à l'article L. 222-1 sont commises à partir d'un navire qui bat pavillon monégasque mais qui ne relève pas, en raison de son tonnage réduit, du champ d'application de la Convention de Londres susvisée, le capitaine est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal, les taux de celle-ci étant multipliés par le coefficient 10.

Le propriétaire d'un tel navire, l'exploitant ou toute personne autre que le capitaine, qui a donné l'ordre de procéder à des rejets interdits, est puni des peines portées à l'alinéa précédent, les maxima de ces peines étant élevés au double.

En cas de récidive, outre l'application de l'article 40 du Code pénal, les maxima des amendes sont élevés au double.

L'interdiction de commander peut être prononcée, dans tous les cas, ainsi qu'il est prévu à l'article L. 222-1.

Article L. 222-4

Lorsque la puissance de l'appareil propulsif d'un navire visé à l'article L. 222-3 est inférieure à un chiffre fixé par ordonnance souveraine, les peines applicables sont celles ci-après :

1° le capitaine est puni d'un emprisonnement de six jours à un mois et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement ;

2° le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne que le capitaine qui a donné l'ordre de procéder à des rejets interdits est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal.

En cas de récidive, outre l'application de l'article 40 du Code pénal, les maxima des amendes sont élevés au double.

Les dispositions du présent article ne sont toutefois pas applicables aux navires-citernes.

Article L. 222-5

Est puni des peines portées selon le cas, aux articles L. 222-1, L. 222-2, L. 222-3 et L. 222-4 :

1° le capitaine qui par imprudence, maladresse, inattention, négligence ou inobservation des règlements a provoqué, n'a pas maîtrisé ou n'a pas évité un accident de mer, au sens des dispositions de la Convention de Bruxelles, du 29 novembre 1969, ayant entraîné un rejet qui a pollué les eaux intérieures, la mer territoriales ou ses zones adjacentes ;

2° le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne que le capitaine qui a causé un rejet dans les conditions prévues ci-dessus.

Article L. 222-6

Le capitaine qui, par imprudence, maladresse, inattention, négligence ou inobservation des règlements a provoqué, n'a pas maîtrisé ou n'a pas évité un rejet prohibé tel que défini par l'article L. 222-1, est puni d'un emprisonnement de trois mois à un an et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal.

En cas de récidive, outre l'application de l'article 40 du Code pénal, les maxima des amendes sont élevés au double.

Sont punis des mêmes peines le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne que le capitaine qui a causé un rejet dans les conditions prévues à l'alinéa premier du présent article.

Le jugement de condamnation enjoint au propriétaire ou à l'exploitant du navire de procéder aux modifications ou réparations nécessaires pour éviter à l'avenir les rejets accidentels. Il peut interdire que le navire reprenne la mer tant que ces modifications ou réparations n'ont pas été effectuées.

Article L. 222-7

Lorsqu'il y a eu rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures tel que définis à l'article L. 222-1 dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale, les peines prévues aux articles précédents sont prononcées, selon le cas, quel que soit le pavillon du navire, même si celui-ci est immatriculé dans un État non partie à la Convention internationale de Londres susvisée.

Article L. 222-8

Les dispositions des articles L. 222-1 à L. 222-7 ne sont toutefois pas applicables aux rejets effectués par un navire pour sauvegarder les vies humaines, pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, pour éviter une avarie au navire ou à la cargaison.

Elles ne sont également pas applicables aux rejets provenant d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'événement pour arrêter ou réduire le rejet.

Article L. 222-9

Le capitaine d'un navire auquel s'applique l'article L. 222-1 doit tenir le registre des hydrocarbures institué par l'article 9 de la Convention internationale de Londres. À défaut, ou si le registre comporte des mentions sciemment inexactes, le capitaine est puni d'un emprisonnement de six jours à un mois et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Il est puni des mêmes peines s'il refuse de présenter le registre à toute réquisition des autorités compétentes ou s'il tente de s'opposer à ce qu'elles en prennent connaissance.

Article L. 222-10

Le capitaine d'un navire auquel s'appliquent les articles L. 222-3 et L. 222-4 doit tenir un registre des hydrocarbures dans les conditions fixées par ordonnance souveraine ; à défaut, ou si le registre comporte des mentions sciemment inexactes, le capitaine est puni des peines portées à l'article précédent.

Il est puni des mêmes peines s'il refuse de présenter le registre à toute réquisition des autorités compétentes ou s'il tente de s'opposer à ce qu'elles en prennent connaissance.

Les dispositions ci-dessus ne sont toutefois pas applicables aux navires, autres que les navires citernes, dont la jauge est inférieure à 150 unités de jauge brute.

Le capitaine de tout navire transportant des hydrocarbures est tenu, dès son entrée dans les eaux territoriales monégasques, d'adresser au Directeur des affaires maritimes un message indiquant notamment la date et l'heure d'entrée dans les eaux territoriales, sa position, sa route, la vitesse du navire et la nature de son chargement.

Lorsqu'il navigue à moins de 50 milles des côtes, il doit signaler à la même autorité tout accident de mer, au sens de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, dont il est victime.

Tout capitaine qui enfreint les dispositions des alinéas 4 et 5 du présent article est puni des peines portées à l'article L. 222-9.

Article L. 222-11

Dans tous les cas où il statue sur une infraction à la prohibition ou à la réglementation des rejets d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures, le tribunal peut, en outre, ordonner :

1° que le navire ne peut pas naviguer pendant une durée de quinze jours à six mois lorsqu'il bat pavillon monégasque ;

2° qu'il ne peut pas user des ports de la Principauté pendant une durée de un mois à deux ans lorsqu'il bat un autre pavillon.

Dans tous les cas, si une nouvelle infraction est commise, même sous le commandement d'un autre capitaine, l'interdiction définitive peut être prononcée.

Article L. 222-12

Dans le cas de navires de plaisance, les peines prévues par le présent chapitre sont applicables à la personne qui avait en fait la responsabilité du navire au moment de l'infraction.

Article L. 222-13

Le navire à partir duquel a été commise une des infractions prévues aux articles L. 222-1 à L. 222-7 peut être provisoirement immobilisé sur décision du procureur général ou du juge d'instruction.

L'auteur de la décision peut ordonner à tout moment la levée de l'immobilisation soit purement et simplement, soit en imposant un cautionnement, dont il fixe le montant et les modalités de versement.

Les conditions d'affectation d'emploi et de restitution du cautionnement sont réglées conformément aux dispositions des articles 193 à 200 du Code de procédure pénale.

Sur requête du capitaine, du propriétaire ou de l'exploitant du navire, la chambre du conseil de la cour d'appel, statuant ainsi qu'il est prévu à la section XII du titre VI du livre I du Code de procédure pénale, peut ordonner la levée de l'immobilisation dans les conditions prescrites par l'alinéa 2 du présent article, ou modifier le montant du cautionnement ainsi que les modalités de versement précédemment fixées.

Article L. 222-14

Le propriétaire et l'exploitant d'un navire dont le capitaine a été condamné en raison d'infractions prévues par le présent chapitre, est tenu solidairement au paiement des amendes, frais et dommages-intérêts résultant de cette condamnation.

Chapitre III - La lutte contre la pollution résultant de l'immersion de déchets et autres matières

Article L. 223-1

Il est interdit de déverser ou de rejeter à la mer directement ou indirectement tous déchets et toutes matières ainsi que des eaux susceptibles de mettre en danger la santé de l'homme, de porter atteinte à la qualité des eaux maritimes, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte aux agréments ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer.

Article L. 223-2

La liste des déchets ou autres matières dont l'immersion est dans tous les cas interdite et celle des déchets ou autres matières dont l'immersion est soumise à autorisation administrative, est déterminée, après avis du Conseil de la mer, par une ordonnance souveraine qui fixe également les conditions techniques auxquelles sont subordonnées les autorisations.

Article L. 223-3

Lorsqu'un navire bat pavillon monégasque et relève du champ d'application des Conventions internationales de Londres du 29 décembre 1972 et de Barcelone du 16 février 1976 ainsi que leurs protocoles, le capitaine qui, en violation des dispositions des articles L. 223-1, L. 223-2 et des conventions internationales susvisées, a procédé, fait ou laissé procéder au rejet à la mer de déchets ou d'autres matières, est puni d'un emprisonnement de un an à cinq ans et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal, les taux de celle-ci étant multipliés par le coefficient 50.

Le tribunal peut, en outre, interdire au condamné de commander un navire pendant une durée qui n'excède pas cinq années.

Article L. 223-4

Le propriétaire, l'exploitant du navire ou toute autre personne que le capitaine qui a donné l'ordre de procéder au rejet à la mer de déchets ou autres matières polluantes ou dangereuses en violation des dispositions des articles L. 223-1, L. 223-2 et des Conventions de Londres et de Barcelone susvisées, est puni des peines portées à l'article L. 223-3, les maxima de ces peines étant portés au double.

Article L. 223-5

Est puni des peines portées, selon le cas, aux articles L. 223-3 ou L. 223-4 :

1° le capitaine qui par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements a provoqué, n'a pas maîtrisé ou n'a pas évité un accident de mer au sens des dispositions de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 ayant entraîné un rejet prohibé de déchets ou autres matières dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales ;

2° le propriétaire, l'exploitant du navire, ou toute autre personne que le capitaine qui a causé un rejet prohibé dans les conditions prévues ci-dessus.

Article L. 223-6

Le capitaine qui, par imprudence, maladresse, inattention, négligence ou inobservation des règlements, a provoqué, n'a pas maîtrisé ou n'a pas évité un rejet prohibé, est puni d'un emprisonnement de trois mois à un an et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal.

En cas de récidive, outre l'application de l'article 40 du Code pénal, les maxima des amendes sont élevés au double.

Sont punis des mêmes peines le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne que le capitaine qui a causé le rejet dans les conditions prévues à l'alinéa premier du présent article.

Le jugement de condamnation enjoint au propriétaire ou à l'exploitant du navire de procéder aux modifications ou réparations nécessaires pour éviter à l'avenir les rejets accidentels. Il peut interdire que le navire reprenne la mer tant que ces modifications ou réparations n'ont pas été effectuées.

Article L. 223-7

Les dispositions des articles L. 223-3, L. 223-4, L. 223-5 et L. 223-6 ne sont toutefois pas applicables aux rejets effectués par un navire pour sauvegarder les vies humaines, pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire.

Elles ne sont également pas applicables aux rejets provenant d'une avarie ou d'un événement impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises.

Article L. 223-8

Lorsqu'il il y a eu rejet prohibé dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale, les peines prévues aux articles L. 223-3, L. 223-4, L. 223-5 et L. 223-6 sont prononcées, selon le cas quel que soit le pavillon du navire, même si ce dernier est immatriculé dans un État non partie aux Conventions internationales de Londres et de Barcelone susvisées.

Article L. 223-9

Les dispositions des articles L. 222-11 à L. 222-15 sont applicables aux situations prévues par le présent chapitre.

Chapitre IV - La lutte contre la pollution d'origine tellurique

Article L. 224-1

Il est interdit de déverser ou de rejeter directement ou indirectement dans les eaux superficielles ou souterraines ainsi que dans les eaux intérieures et les eaux territoriales tous déchets, tous objets ou toutes matières susceptibles de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de compromettre le développement économique ou touristique de la Principauté, de gêner toute autre utilisation légitime de la mer.

Article L. 224-2

Des ordonnances souveraines prises après avis du Conseil de la mer déterminent la liste des déchets, objets ou autres matières dont le déversement ou le rejet sont soumis à autorisation administrative.

Elles dressent également la liste des déchets, objets ou autres matières dont le déversement ou le rejet sont totalement interdits.

Article L. 224-3

Modifié par la loi n° 1.478 du 12 novembre 2019

Quiconque a enfreint les dispositions de l'article L. 224-1 et des ordonnances souveraines prises pour son application, est puni de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 29 du Code pénal.

Lorsque l'infraction est commise en raison d'une anomalie dans le fonctionnement d'un ouvrage, l'exploitation d'un établissement industriel ou commercial ou l'utilisation d'un appareillage de même nature, la peine est l'emprisonnement de six jours à un mois et l'amende celle prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal. Toutefois les dispositions du présent alinéa ne sont pas applicables aux rejets provenant d'une anomalie impossible à éviter si toutes les précautions raisonnables ont été prises dès la constatation de l'anomalie pour arrêter ou réduire le rejet.

Lorsque dans tous les cas l'infraction a provoqué des dommages irrémédiables au milieu ambiant, la peine est l'emprisonnement de un à six mois et l'amende est celle prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal.

Le tribunal peut ordonner l'exécution, dans le délai qu'il fixe, de tous travaux et aménagements ou toutes mesures nécessaires pour qu'il soit satisfait aux dispositions légales.

Article L. 224-4

Le propriétaire ou l'exploitant de l'établissement ou de l'installation est tenu solidairement au paiement des amendes, frais et dommages-intérêts résultant de la condamnation prononcée contre l'auteur principal de l'infraction.

Il en est de même pour le propriétaire des déchets, objets ou autres matières dont le déversement ou le rejet est prohibé par l'article L. 224-1.

Article L. 224-5

Ceux qui n'exécutent pas les travaux ou aménagements prescrits ou ne prennent pas les mesures ordonnées en application de l'article L. 224-3, alinéa 4, sont punis d'un emprisonnement de trois mois à un an et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal.

Sur réquisition du procureur général et sur conclusions de l'État, après avoir entendu le Directeur des affaires maritimes, le tribunal peut, en outre, jusqu'à ce que soient exécutés les travaux et aménagements ou prises les mesures utiles :

1° soit prononcer une astreinte dont il fixe le taux ;

2° soit interdire d'utiliser les ouvrages et les appareillages ou d'exploiter les établissements qui sont source de pollution, tant qu'ils n'ont pas été mis en conformité ;

3° soit prononcer les interdictions visées au chiffre précédent et autoriser l'Administration à faire exécuter les travaux et aménagements ou à prendre les mesures nécessaires aux frais des contrevenants.

Le tribunal peut également les obliger à verser pendant la durée des interdictions visées aux deux chiffres précédents, les rémunérations, salaires ou indemnités de toute nature qu'ils payaient jusqu'alors à leurs salariés, ainsi que les cotisations sociales y afférentes.

Article L. 224-6

Sont punis d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal ceux qui, malgré les interdictions visées à l'article précédent, ont utilisé les ouvrages ou installations ou exploité les établissements en cause ou qui se sont opposés ou ont tenté de s'opposer aux travaux, aménagements ou mesures que l'Administration a été autorisée à faire exécuter ou à prendre.

Titre III - La protection du milieu marin

Article L. 230-1

Les dispositions du présent titre, sans préjudice de celles du titre II, ont pour objet d'assurer, par des mesures appropriées, la conservation et le développement naturels de la faune et de la flore marines et, à ces fins, de préserver de tous troubles le milieu marin et de prévenir les dommages susceptibles d'être causés au sol et au sous-sol ainsi qu'aux ouvrages appropriés qui y sont implantés.

Elles s'appliquent à l'ensemble des rivages, des eaux intérieures et des eaux territoriales ; dans ces limites, des aires particulières peuvent être définies en vue d'assurer une protection spécifique.

Article L. 230-2

Les conditions d'application de l'article précédent sont déterminées, après avis du Conseil de la mer, par des ordonnances souveraines qui précisent notamment :

1° les conditions de navigation dans les eaux intérieures, les eaux territoriales et les aires spécialement protégées dont les limites sont également fixées ;

2° la pratique des sports nautiques et de la pêche dans lesdites eaux et aires ;

3° les conditions d'exercice dans lesdites eaux et aires de toute activité susceptible de nuire au maintien de leur qualité écologique.

Article L. 230-3

Sont punis d'un emprisonnement de six jours à un mois et de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement, les auteurs d'infractions aux ordonnances souveraines ou arrêtés ministériels visant à :

1° interdire ou limiter la navigation ou le mouillage des navires ou embarcations ;

2° prohiber la pratique, à des époques ou dans les lieux fixés, de toute pêche ou de divers genres de pêche ;

3° proscrire la pêche ou la capture d'espèces marines au moyen de certaines pratiques ou à l'aide d'engins interdits ou non réglementaires ;

4° proscrire la pêche ou la capture de certaines espèces marines ;

5° prohiber tout fait de nature à porter atteinte à la conservation de la faune ou de la flore marines, à troubler le milieu marin ou à endommager le sol ou le sous-sol ou les ouvrages qui pourraient y être implantés.

En cas de récidive, l'emprisonnement est de un mois à six mois et l'amende est celle prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

Les infractions ou tentatives d'infractions commises dans une aire marine protégée destinée à favoriser le repeuplement, la conservation et le développement de la faune et de la flore marines, sont punies d'un emprisonnement de trois mois à un an et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal. Les infractions ou tentatives d'infractions, commises entre le coucher et le lever du soleil sont punies d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue au chiffre 4 de ce même article 26.

Les navires, embarcations ou matériels ayant servi à commettre l'une des infractions prévues au présent article peuvent être saisis. À cette saisie peut être substituée la consignation d'une somme d'argent d'un montant égal au double du taux maximal de l'amende encourue.

En cas de condamnation le tribunal peut prononcer soit la confiscation des navires, embarcations ou matériels et ordonner leur vente ou leur destruction, soit la confiscation de la somme consignée.

Titre IV - L'exploration et l'exploitation du milieu marin, du fond de la mer et de son sous-sol

Chapitre I - La recherche scientifique marine

Article L. 241-1

Toute personne publique ou privée ayant l'intention d'exercer une activité de recherche scientifique à but non lucratif dans le milieu marin, dans les espaces maritimes, sur le fond de la mer ou dans son sous-sol, tels qu'ils relèvent de la juridiction monégasque, ne peut y procéder qu'après avoir obtenu une autorisation délivrée par le Ministre d'État.

Une ordonnance souveraine prise après avis du Conseil de la mer détermine les conditions dans lesquelles cette autorisation est délivrée, selon qu'il s'agit de la mer territoriale ou des zones adjacentes, telles que définies à l'article L. 210-3.

Article L. 241-2

Aucune des activités prévues à l'article précédent ne peut être autorisée :

1° si elle a d'autres buts que la recherche scientifique marine effectuée à des fins non lucratives ;

2° si elle ne doit pas être réalisée exclusivement à des fins pacifiques ;

3° s'il ne résulte pas de l'instruction de la demande qu'elle sera menée en utilisant des méthodes et des moyens scientifiques appropriés et ne causant aucun dommage au milieu marin, au fond de la mer et à son sous-sol ;

4° si elle est de nature à constituer une entrave à la navigation ou à la pêche, une gêne aux autres utilisations légitimes de la mer, ou à compromettre la qualité de l'environnement ;

5° si elle n'est pas menée conformément à tous les règlements pertinents adoptés en application de la Convention sur le droit de la mer du 10 décembre 1982[2], y compris ceux visant à protéger et à préserver le milieu marin.

Article L. 241-3

Les activités de recherche scientifique marine pratiquées soit par des personnes publiques ou privées monégasques, soit par des organisations internationales compétentes, habilitées par le Ministre d'État, sont dispensées de l'autorisation prévue à l'article L. 241-1 lorsqu'elles remplissent les conditions fixées par ordonnance souveraine prise après avis du Conseil de la mer.

Toutefois cette autorisation reste nécessaire lorsque l'activité doit s'exercer à l'intérieur d'une aire marine protégée.

Chapitre II - L'exploration et l'exploitation des ressources du fond de la mer et de son sous-sol

Article L. 242-1

Toute personne publique ou privée ayant l'intention d'exercer une activité d'exploration ou d'exploitation à but lucratif du milieu marin, du fond de la mer ou de son sous-sol tels qu'ils relèvent de la juridiction monégasque, ne peut y procéder qu'après avoir obtenu une autorisation délivrée par le Ministre d'État.

Une ordonnance souveraine prise après avis du Conseil de la mer détermine les conditions dans lesquelles cette autorisation est délivrée.

Article L. 242-2

Aucune des activités prévues à l'article précédent ne peut être autorisée :

1° si elle ne doit pas être réalisée exclusivement à des fins pacifiques ;

2° s'il ne résulte pas de l'instruction de la demande qu'elle est menée en utilisant des méthodes et des moyens appropriés et ne causant aucun dommage grave ou irréversible au milieu marin, au fond de la mer ou à son sous-sol ;

3° si elle est de nature à constituer une entrave à la navigation ou à la pêche ou à compromettre la qualité de l'environnement.

Chapitre III - Dispositions communes aux diverses activités d'exploration, d'exploitation et de recherches

Section I - Dispositions générales

Article L. 243-1

Le bénéficiaire d'une autorisation délivrée en vertu des articles L. 241-1 et L. 242-1 doit disposer de la meilleure technologie possible. Les autres conditions requises pour la délivrance de l'autorisation sont fixées par ordonnance souveraine, notamment les normes minimales en ce qui concerne le rejet d'hydrocarbures et de fluides de forage, les mesures de sécurité, les mesures pour l'enlèvement des installations en fin d'opérations, l'obligation d'assurance ou de garantie financière pour couvrir la responsabilité de l'exploitant.

Article L. 243-2

Le bénéficiaire de l'autorisation doit communiquer au Ministre d'État le résultat des recherches, quel qu'en soit le but, et sous toutes ses formes, dans le délai maximum d'un an à compter du jour où elles sont achevées.

Article L. 243-3

L'expression " *installations et dispositifs* " igne, au sens du présent chapitre :

1° les plates-formes et autres engins d'exploration ou d'exploitation ainsi que leurs annexes ;

2° les bâtiments de mer qui participent directement aux opérations d'exploration ou d'exploitation.

Article L. 243-4

Il peut être établi autour des installations et dispositifs visés à l'article précédent une zone de sécurité s'étendant jusqu'à une distance fixée par ordonnance souveraine et mesurée à partir de chaque point du bord extérieur de ces installations et dispositifs.

Il est interdit à quiconque de pénétrer par quelque moyen que ce soit, dans cette zone pour des raisons étrangères aux opérations d'exploration et d'exploitation.

Des restrictions peuvent être apportées au survol des installations et dispositifs ainsi que des zones de sécurité dans la mesure nécessaire à la protection de ces installations et dispositifs et à la sécurité de la navigation aérienne.

Article L. 243-5

Les installations et dispositifs visés au chiffre 1 de l'article L. 243-3 sont soumis aux dispositions légales concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer.

En outre, lorsqu'ils sont susceptibles de flotter, ils sont soumis aux dispositions légales concernant l'immatriculation des navires et la sécurité maritime.

La personne assumant à bord de ces installations et dispositifs la direction des travaux d'exploration et d'exploitation est considérée comme capitaine au sens desdites dispositions légales.

Article L. 243-6

Le propriétaire ou l'exploitant d'une installation ou d'un dispositif visé au chiffre 1 de l'article L. 243-3 prenant appui sur le fond sous-marin et celui qui, à son bord, dirige les activités d'exploration ou d'exploitation sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'efficacité de la signalisation maritime. Dans tous les cas, les frais de signalisation, même ceux des zones de sécurité prévues à l'article L. 243-4, incombent au propriétaire ou à l'exploitant.

Faute pour les personnes visées à l'alinéa précédent de se conformer aux instructions du Ministre d'État, - et sans préjudice des poursuites pénales - ladite autorité peut, après injonction restée sans effet pendant le délai qu'elle a fixé, prendre d'office et aux frais du propriétaire ou de l'exploitant les mesures nécessaires.

Les agents de contrôle ont libre accès aux installations et aux dispositifs ainsi qu'aux appareils de signalisation.

Article L. 243-7

Les informations nautiques relatives aux activités d'exploration et d'exploitation du fond de la mer et de son sous-sol doivent être transmises à l'autorité administrative.

Cette obligation incombe, suivant le cas, au propriétaire ou à l'exploitant d'une installation ou d'un dispositif visé à l'article L. 243-3 ou à celui qui dirige à son bord les travaux.

Article L. 243-8

Le propriétaire ou l'exploitant est tenu d'enlever complètement les installations ou dispositifs qui ont cessé d'être utilisés. Auparavant, toutes les mesures nécessaires auront dû être prises par l'exploitant et sous sa responsabilité dans le but d'éviter les fuites ou suintements provenant du site ayant fait l'objet des opérations d'exploration ou d'exploitation.

En cas de carence ou de refus, le Ministre d'État le met en demeure de respecter cette obligation et lui impartit un délai pour le faire. S'il y a lieu, il peut être procédé aux travaux nécessaires d'office, à ses frais et risques.

Dans ce cas, le propriétaire ou l'exploitant peut être déchu de ses droits sur les installations et dispositifs.

Le propriétaire ou l'exploitant peut être autorisé à laisser en place tout ou partie des dispositifs devenus inutiles, dont il demeure propriétaire, sous réserve qu'ils ne présentent aucun danger pour la navigation, pour la pêche ou l'intégrité du milieu marin. L'autorisation détermine les conditions dans lesquelles les installations ou dispositifs peuvent être conservés.

Section II - Dispositions pénales

Article L. 243-9

Quiconque a entrepris une activité d'exploration et de recherches scientifiques sans l'autorisation prévue à l'article L. 241-1 ou sans respecter les conditions prévues par ladite autorisation est puni d'un emprisonnement de six jours à un mois et de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, il est puni d'un emprisonnement de un à trois mois et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 243-10

Quiconque a entrepris une activité d'exploration ou d'exploitation des ressources du fond de la mer ou de son sous-sol sans l'autorisation prévue à l'article L. 242-1 ou sans respecter les conditions prévues par ladite autorisation est puni d'un emprisonnement de un mois à trois mois et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, il est puni d'un emprisonnement de un an à cinq ans et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 243-11

Lorsqu'il est saisi d'une infraction prévue par les articles L. 243-9 et L. 243-10 ci-dessus, le tribunal peut, en outre, ordonner au condamné, dans un délai fixé, soit d'enlever les installations et dispositifs mis en place sans autorisation, soit de les mettre en conformité avec les conditions fixées par cette autorisation.

Le condamné qui ne s'exécute pas est passible, selon le cas, des peines prévues aux articles L. 243-9 et L. 243-10 susvisés.

Si, à l'expiration du délai fixé par le jugement, l'enlèvement des installations et dispositifs ou leur mise en conformité n'est pas complètement exécuté, le Ministre d'État peut faire procéder d'office aux travaux ordonnés par le tribunal aux frais et aux risques du condamné.

Article L. 243-12

Lorsqu'un procès-verbal constatant une infraction aux dispositions des articles L. 243-9 et L. 243-10 susvisés a été dressé, l'interruption des travaux d'exploration ou d'exploitation peut être ordonnée jusqu'au jugement définitif du tribunal, soit sur décision du procureur général agissant à la requête du Ministre d'État, soit même d'office par le juge d'instruction ou par le tribunal saisi des poursuites.

Dans tous les cas, le propriétaire ou l'exploitant doit être convoqué pour fournir ses explications.

La décision judiciaire est exécutoire sur minute, nonobstant toute voie de recours.

L'autorité judiciaire peut à tout moment, soit d'office, soit à la requête du Ministre d'État, du propriétaire ou de l'exploitant, ordonner la mainlevée de l'interruption des travaux.

Lorsque l'autorité judiciaire n'a pas encore été saisie, le Ministre d'État peut, dans les mêmes conditions, ordonner d'office l'interruption des travaux. Il assure lui-même l'exécution de sa décision ; celle-ci devient caduque si aucune poursuite pénale n'est engagée, s'il y a non-lieu à suivre ou décision de relaxe.

Article L. 243-13

La continuation des travaux d'exploration ou d'exploitation nonobstant la décision judiciaire ou administrative ordonnant leur interruption est, selon le cas, punie des peines prévues par les articles L. 243-9 et L. 243-10.

Article L. 243-14

La pollution marine provoquée par les dispositifs et installations visés par l'article L. 243-3 donne lieu à l'application des dispositions des chapitres II et III du titre II du livre II.

À défaut de capitaine, les poursuites sont exercées, selon le cas, contre le propriétaire, l'exploitant ou celui qui, à bord des installations ou dispositifs, dirige les activités d'exploration ou d'exploitation.

Tout propriétaire ou exploitant qui n'a pas donné à ses préposés des instructions précises pour éviter la pollution ou qui n'a pas veillé à l'application desdites instructions peut être retenu comme complice de l'infraction.

Article L. 243-15

Le propriétaire ou l'exploitant qui a négligé ou refusé d'enlever les installations ou dispositifs dans le cas prévu par l'article L. 243-8 est puni, selon le cas, des peines prévues par les articles L. 243-9 et L. 243-10.

Article L. 243-16

Les infractions aux dispositions de l'article L. 243-6 sur la signalisation maritime sont punies d'un emprisonnement de six jours à trois mois et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

Si l'infraction a occasionné pour le dispositif ou l'installation visé par l'article L. 243-3 ou pour tout autre navire soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du dispositif, de l'installation, du navire ou de leur cargaison, le coupable est puni d'un emprisonnement de un mois à six mois et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue du dispositif, de l'installation ou du navire visé à l'alinéa précédent, ou la perte de leur cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves, soit la mort d'une ou plusieurs personnes, le coupable est puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

Dans tous les cas, le tribunal peut ordonner dans un délai fixé, la mise en conformité de la signalisation.

En cas d'inexécution, le Ministre d'État procède à la mise en conformité aux frais et aux risques du condamné.

Article L. 243-17

Toute infraction aux dispositions de l'article L. 243-7 sur la transmission des informations nautiques est punie d'un emprisonnement de six jours à trois mois et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article L. 243-18

Celui qui, sauf cas de force majeure, a irrégulièrement pénétré par mer ou par air à l'intérieur d'une zone de sécurité prévue à l'article L. 243-4, après que l'autorité compétente a pris les mesures nécessaires pour permettre aux navigateurs d'avoir connaissance de cette zone, est puni d'un emprisonnement de six jours à trois mois et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, il peut être puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal.

Dans tous les cas, le tribunal peut ordonner la confiscation du navire ou de l'aéronef à l'aide duquel l'infraction a été commise.

Chapitre IV - L'exploitation des ressources vivantes

Section I - Dispositions générales

Article L. 244-1

L'exploitation des ressources vivantes du milieu marin comprend la pêche des diverses espèces animales, l'aquaculture et la récolte des diverses espèces végétales.

Article L. 244-2

L'exploitation des ressources vivantes du milieu marin comprenant la pêche des diverses espèces animales, l'aquaculture et la récolte des espèces végétales s'exerce dans le cadre des textes qui la réglementent.

Seuls les pêcheurs professionnels peuvent vendre le produit de leur pêche.

Article L. 244-3

Sans préjudice des dispositions de l'article L. 230-2, des ordonnances souveraines, prises après avis du Conseil de la mer, déterminent :

1° les époques d'ouverture et de clôture des diverses pêches, l'indication de celles qui sont libres toute l'année, les heures pendant lesquelles les pêches peuvent être pratiquées ;

2° les mesures d'ordre et de police à observer dans l'exercice de la pêche ;

3° les rets, filets, engins, instruments de pêche prohibés ;

4° les procédés et moyens de pêche prohibés ;

5° les dispositions spéciales propres à prévenir la destruction du frai ; les dimensions au-dessous desquelles les diverses espèces de poissons, de crustacés et de coquillages, ne peuvent pas être pêchées ;

6° les conditions dans lesquelles peuvent être accordées des dérogations aux prohibitions édictées en vertu des chiffres 4 et 5 ci-dessus ;

7° les appâts défendus ;

8° d'une manière générale, les mesures de police propres à assurer la conservation et le développement des espèces animales et végétales ;

9° les conditions d'installation et de fonctionnement des établissements pratiquant l'aquaculture.

Article L. 244-4

Est prohibée la capture de poissons ou de crustacés au moyen d'explosifs, d'électrocution, d'armes à feu ou de drogues.

Article L. 244-5

Il est interdit de vendre, de transporter, de colporter ou de faire quelque usage que ce soit du produit des pêches prohibées.

Section II - Dispositions pénales

Article L. 244-6

Quiconque a fait usage pour la pêche d'explosifs, de moyens d'électrocution, d'armes à feu ou de drogues est puni d'un emprisonnement de six mois à dix-huit mois et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal.

En cas de récidive, le maximum de l'emprisonnement est porté à deux ans et celui de l'amende au double de celui prévu à l'article précédent.

Article L. 244-7

Modifié par la loi n° 1.478 du 12 novembre 2019

Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article L. 230-3, les infractions aux autres dispositions du présent chapitre ainsi qu'à celles des ordonnances souveraines et des arrêtés ministériels pris pour son application, sont punies de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 29 du Code pénal.

En cas de récidive, dans le délai d'une année, l'emprisonnement est de six jours à un mois et l'amende est celle du chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 244-8

Les rets, filets, engins et instruments de pêche prohibés sont saisis et le jugement en ordonne dans tous les cas la destruction.

Les navires, embarcations et matériels ayant servi à commettre le délit sont également saisis. Le jugement de condamnation peut ordonner leur confiscation et leur mise en vente.

Article L. 244-9

À la saisie des navires ou embarcations peut être substituée la consignation d'une somme d'argent d'un montant égal au double du taux maximal de l'amende encourue. Le jugement de condamnation peut ordonner la confiscation de la somme consignée.

Article L. 244-10

Lorsqu'une infraction aux ordonnances souveraines ou aux arrêtés ministériels visés à l'article L. 244-7 a été relevée à la charge du propriétaire, de l'armateur, du capitaine ou de tout responsable d'un navire, celui-ci ne peut être autorisé à quitter le port qu'après consignation d'une somme d'argent d'un montant égal au double du taux maximal de l'amende encourue.

Livre III - Des navires et autres bâtiments de mer

Titre I - Le statut du navire

Chapitre I - La naturalisation

Section I - Dispositions générales

Article L. 311-1

Le droit pour un navire d'arborer le pavillon de Monaco est conféré par la naturalisation.

Celle-ci est accordée par le Ministre d'État. Elle est constatée par un acte de naturalisation.

Le contenu de l'acte de naturalisation, les modalités de sa délivrance, de sa validation et de son usage sont déterminés par ordonnance souveraine.

La nationalité du navire est confirmée par la délivrance d'une attestation annuelle de nationalité.

La délivrance de cette attestation est subordonnée au versement du droit annuel de naturalisation prévu à l'article L. 311-8.

Article L. 311-2

Les conditions dans lesquelles un navire peut obtenir sa naturalisation sont fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 311-3

Ne sont pas soumis à naturalisation :

1° les embarcations figurant à l'inventaire d'un navire ayant obtenu la naturalisation ;

2° les embarcations et engins flottants qui, en raison de leur conception même, ne sont pas considérés comme des navires ;

3° les navires de plaisance qui, au compte des constructeurs, de revendeurs ou d'importateurs, effectuent des sorties épisodiques et limitées en mer, de courte durée, pour des démonstrations ou essais.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 311-4

La Direction des affaires maritimes tient un registre comportant, pour chacun des navires ayant obtenu la naturalisation, les mentions, fixées par ordonnance souveraine destinées à individualiser le bâtiment ainsi que son ou ses propriétaires.

Les actes visés par les articles L. 314-10, L. 315-15, L. 316-3, L. 317-3, L. 317-8, L. 317-14, L. 317-16 et L. 511-3 doivent y être mentionnés.

Article L. 311-5

Toute modification dans les caractéristiques, fixées par ordonnance souveraine, d'un navire naturalisée doit, à la diligence du propriétaire, être portée à la connaissance de la Direction des affaires maritimes.

Il en est de même pour tout changement affectant la propriété ou la copropriété du bâtiment ou la résidence de son ou de ses propriétaires.

La déclaration doit être faite auprès de la Direction des affaires maritimes dans le délai de trois mois. En cas de modification des caractéristiques du navire, ce délai court à compter de la date d'achèvement des travaux.

Article L. 311-6

L'acte de naturalisation ne peut être utilisé que pour le service du navire pour lequel il a été délivré. Il n'est cessible ni à titre onéreux ni à titre gratuit.

Toutefois, le propriétaire d'un navire peut prêter ou louer celui-ci. Dans ce cas, la validité de l'acte de naturalisation est subordonnée à la mention, par la Direction des affaires maritimes, du prêt ou de la location.

Les modalités d'application du présent article sont déterminées par ordonnance souveraine.

Article L. 311-7

Aucun capitaine d'un navire naturalisé monégasque ne peut prendre la mer sans avoir à son bord l'acte de naturalisation en cours de validité.

Section II - Du droit annuel de naturalisation

Article L. 311-8

Tout propriétaire d'un navire admis au bénéfice de la naturalisation est assujetti au versement d'un droit annuel de naturalisation.

Ce droit n'est pas exigible lorsque le navire bat pavillon princier, ou s'il est la propriété de l'État ou s'il est affrété par lui.

Il en est de même pour les navires et embarcations qui appartiennent à des écoles de sports nautiques agréées par arrêté ministériel ou sont affrétés par elles.

Article L. 311-9

L'assiette et les taux du droit applicable ainsi que les montants des pénalités de retard sont fixés par une ordonnance souveraine qui détermine également les modalités de recouvrement du droit et des pénalités.

Section III - Dispositions pénales

Article L. 311-10

Quiconque a frauduleusement, de quelque manière que ce soit, obtenu ou fait obtenir, tenté d'obtenir ou de faire obtenir le bénéfice de la naturalisation d'un navire, est passible d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 311-11

Quiconque, ayant connaissance de la naturalisation frauduleuse d'un navire, ne l'a pas empêché ou n'a pas tenté de l'empêcher de prendre la mer a accepté de commander ou a commandé un tel navire est passible des peines prévues à l'article précédent.

Le capitaine peut, en outre, être frappé de l'interdiction de commander un navire pendant une durée qui n'excède pas cinq ans.

Celui qui, sans droit, a fait arborer sur son navire le pavillon de Monaco ou qui a commandé un tel navire est passible des mêmes peines.

Article L. 311-12

Quiconque a frauduleusement, en violation des dispositions de l'article L. 311-6, utilisé un acte de naturalisation, l'a cédé ou tenté de le céder, est passible des peines prévues à l'article L. 311-10.

Article L. 311-13

Dans chacun des cas prévus par les articles précédents, lorsqu'il y a récidive, outre l'application de l'article 40 du Code pénal, le maximum de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 dudit code est prononcé et l'interdiction de commander un navire peut être ordonnée à titre définitif.

Article L. 311-14

Tout capitaine d'un navire se trouvant en infraction aux dispositions de l'article L. 311-7 est passible, de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

Cette même peine est applicable à toute personne qui avait, en fait, la responsabilité du navire au moment de ladite infraction.

En cas de récidive, outre l'application de l'article 40 dudit code, l'interdiction de commander un navire peut être prononcée pour une durée qui n'excède pas cinq ans.

Article L. 311-15

Tout propriétaire de navire qui n'a pas porté à la connaissance de la Direction des affaires maritimes les modifications dans les caractéristiques d'un navire naturalisé, ou tout changement affectant la propriété ou la copropriété du bâtiment ou la résidence de son ou de ses propriétaires, est passible de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 29 du Code pénal.

Chapitre II - Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires

Article L. 312-1

Le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité dans les conditions prévues par les conventions internationales.

Il en est de même des personnes assimilées au propriétaire par lesdites conventions.

Article L. 312-2

Le tribunal de première instance est compétent pour apprécier le droit du propriétaire à limiter sa responsabilité et pour connaître des procédures de liquidation.

Chapitre III - L'hypothèque maritime

Article L. 313-1

Les navires sont susceptibles d'hypothèque ; ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

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

L'hypothèque n'est valable que si elle est consentie sur un ou plusieurs navires spécialement désignés pour une somme déterminée.

Article L. 313-2

À peine de nullité, le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit ; il peut être fait par acte sous signatures privées.

Le contrat d'hypothèque peut être conclu à l'étranger.

Article L. 313-3

À peine de nullité, l'hypothèque sur le navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou son mandataire justifiant d'un mandat spécial.

Dans le cas où l'un des copropriétaires voudrait hypothéquer sa part indivise dans le navire, il ne peut le faire, à peine de nullité, qu'avec l'autorisation de la majorité en valeur du navire.

Article L. 313-4

L'hypothèque consentie sur le navire ou sur une part indivise de navire s'étend, à moins de convention contraire, au corps du navire, aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires.

Si le bâtiment est perdu ou avarié, sont subrogées au bâtiment et autres accessoires :

a) les indemnités dues au propriétaire en raison des dommages subis par le bâtiment ;

b) les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le bâtiment ;

c) les indemnités dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque dans la mesure où elles représentent la perte ou l'avarie du bâtiment hypothéqué ;

d) les indemnités d'assurance sur le corps du bâtiment.

Les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables.

Article L. 313-5

L'hypothèque est rendue publique et conservée dans des conditions qui sont fixées par ordonnance souveraine. Elle n'est opposable aux tiers qu'à compter de sa publication.

L'hypothèque consentie par l'acheteur avant la naturalisation sur un bâtiment acheté ou construit à l'étranger est valable et produit effet à condition d'être publiée à Monaco.

Il en est de même de l'hypothèque consentie par le vendeur ou son auteur avant la vente du navire si elle a été régulièrement publiée avant la vente.

Article L. 313-6

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

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

Article L. 313-7

L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans, à compter du jour de sa date ; son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article L. 313-8

L'inscription garantit, au même rang que le capital, les intérêts, à la condition toutefois que le taux d'intérêt soit indiqué dans l'acte et sur l'inscription.

Article L. 313-9

Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte le transfert du droit hypothécaire.

Article L. 313-10

Les inscriptions sont réduites ou radiées soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

Article L. 313-11

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un navire peuvent le saisir et le faire vendre pour être colloqués et payés par préférence suivant l'ordre de leurs inscriptions.

Les hypothèques maritimes suivent le navire en quelques mains qu'il passe.

Article L. 313-12

Si l'hypothèque ne grève qu'une part indivise de navire, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la part indivise qui lui est affectée. Toutefois, si plus de la moitié du navire se trouve hypothéquée, le créancier peut, après saisie, le faire vendre en totalité à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

Dans tous les cas de copropriété, les hypothèques consenties durant l'indivision, par un ou plusieurs des copropriétaires, sur une part indivise du navire, continuent à subsister après le partage ou la licitation.

Toutefois, si la licitation s'est faite en justice, le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une part indivise de navire est limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué.

Article L. 313-13

Le tribunal de première instance est compétent pour connaître de la procédure de saisie et de vente forcée du navire ou de la part indivise de navire hypothéqué.

Article L. 313-14

Tout acte volontaire qui entraîne la perte de la naturalisation d'un bâtiment grevé d'une hypothèque est interdit. L'acte fait en fraude de cette interdiction est nul et rend son auteur passible des peines portées à l'article 337 du Code pénal.

Article L. 313-15

Les navires de vingt unités de jauge brute et au-dessus sont seuls susceptibles de l'hypothèque créée par le présent code.

Chapitre IV - Privilèges sur les navires

Article L. 314-1

Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

1° les frais de justice et autres frais pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ;

2° les droits de pilotage, de port, de mouvements et autres taxes de mêmes espèces ainsi que les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port jusqu'à la vente ;

3° sans préjudice des dispositions de l'article 475 du Code de commerce, les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord, ainsi que les cotisations, intérêts et majorations de retard visés à l'article 1938-6° du Code civil ;

4° les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

5° les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;

6° les créances provenant :

a) des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants ;

b) des contrats passés ou d'opérations effectuées par le consignataire du navire lorsqu'il pourvoit aux besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage.

Article L. 314-2

Les créances privilégiées constituent des sûretés réelles légales sans inscription, qui priment toute créance hypothécaire.

Article L. 314-3

Les créanciers peuvent en outre invoquer les privilèges du droit commun, mais les créances ainsi privilégiées ne prennent rang qu'après les créances hypothécaires.

Article L. 314-4

Les accessoires du navire et du fret visés à l'article L. 314-1 sont :

1° les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés ou pour perte de fret ;

2° les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire, et non réparés, soit des pertes de fret ;

3° les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage est assimilé au fret.

Article L. 314-5

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

Article L. 314-6

Par dérogation à l'article L. 314-1, le privilège créé au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

Article L. 314-7

Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article L. 314-1.

Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Toutefois, les créances visées aux chiffres 4 et 6 de l'article L. 314-1 sont, dans chacune de ces catégories, payées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances nées d'un même événement sont réputées nées en même temps.

Article L. 314-8

Les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celles du voyage précédent.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier de ces voyages.

Article L. 314-9

Les privilèges prévus à l'article L. 314-1 suivent le navire en quelques mains qu'il passe.

Ils s'éteignent à l'expiration du délai d'un an pour toute créance autre que les créances de fournitures visées au chiffre 6 de l'article L. 314-1. Dans ce dernier cas, le délai est réduit à six mois.

Les délais courent :

1° pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées ;

2° pour les privilèges garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé ;

3° pour les privilèges garantissant les créances pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être livrés ;

4° pour les privilèges garantissant les créances pour réparation et fournitures ou autres créances visées au 6° de l'article L. 314-1, à partir de la naissance de la créance.

Dans tous les autres cas, ce délai court à partir de la date d'exigibilité de la créance.

Article L. 314-10

Les privilèges visés au présent chapitre sont éteints, indépendamment des causes générales d'extinction des obligations :

1° par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois de douanes, de police ou de sûreté ;

2° par la vente du navire en justice ;

3° en cas de transfert volontaire de la propriété, deux mois après la publication de l'acte de transfert au registre prévu par l'article L. 311-4.

Article L. 314-11

Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve entre les mains du capitaine ou du mandataire du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

Article L. 314-12

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires exploités soit par le propriétaire, soit par un armateur propriétaire, soit par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et que, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Chapitre V - La saisie des navires

Section I - Dispositions générales

Article L. 315-1

Tous navires peuvent être saisis et vendus par autorité de justice, selon les règles du présent chapitre.

Article L. 315-2

Toute décision de justice ou tout acte concernant la saisie d'un navire doit être notifié au Directeur des affaires maritimes, à la requête de la partie la plus diligente.

Article L. 315-3

Lorsqu'il est avisé d'une saisie par la notification de la décision qui l'a autorisée, le Directeur des affaires maritimes interdit le départ du navire.

Article L. 315-4

Nonobstant toute saisie, le président du tribunal de première instance statuant en la forme des référés peut autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés. Pour obtenir cette autorisation, le requérant doit fournir une garantie suffisante, affectée au créancier saisissant.

Le président fixe alors le délai dans lequel le navire doit regagner le port de la saisie, délai qui peut être modifié pour tenir compte des circonstances. Si, à l'expiration du délai fixé, le navire n'a pas rejoint le port, la somme déposée en garantie est acquise au créancier.

Section II - La saisie conservatoire

Article L. 315-5

La saisie conservatoire est autorisée par ordonnance rendue sur requête par le président du tribunal de première instance.

L'autorisation peut être accordée dès lors qu'il est justifié d'une créance paraissant fondée dans son principe. Elle peut assujettir le créancier à justifier préalablement de sa solvabilité suffisante ou, à défaut, à donner caution par acte déposé ou adressé au greffe général ou entre les mains d'un séquestre.

La responsabilité du demandeur pour préjudice causé à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournie en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie, peut être engagée devant le tribunal de première instance.

Article L. 315-6

La saisie conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire.

Article L. 315-7

L'ordonnance d'autorisation fixe au créancier le délai, qui ne peut excéder un mois, dans lequel il devra former l'action en validité de la saisie conservatoire ou la demande au fond, à peine de nullité de la saisie.

Article L. 315-8

Le président du tribunal de première instance peut accorder mainlevée de la saisie contre consignation entre les mains d'un séquestre par lui désigné de sommes suffisantes pour garantir les causes de la saisie au principal, intérêts et frais, avec affectation spéciale à la créance du saisissant.

Lorsqu'un navire a été saisi et qu'une caution ou une garantie a été donnée pour obtenir la mainlevée de la saisie ou pour éviter celle-ci, il ne peut être procédé, pour la même créance et pour le même créancier, à aucune nouvelle saisie sur le même navire ou sur tout autre navire appartenant au même propriétaire et aucune nouvelle caution ou garantie ne peut être exigée.

Article L. 315-9

Le saisissant doit, à peine de nullité, notifier au propriétaire, dans le délai de trois jours, copie du procès-verbal de saisie.

Le procès-verbal de saisie est notifié au Directeur des affaires maritimes ainsi qu'au consul de l'État dont le navire bat pavillon.

Section III - La saisie-exécution

Article L. 315-10

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

Article L. 315-11

Le commandement est fait à la personne du propriétaire ou à son domicile.

Le commandement peut être fait au capitaine du navire, si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles de privilèges sur le navire au titre de l'article L. 314-1.

Le commandement se périme par dix jours.

Article L. 315-12

La saisie est faite par l'huissier, qui énonce dans son procès-verbal :

- les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit ;
- le titre exécutoire en vertu duquel il procède ;
- la somme dont il poursuit le paiement ;
- la date du commandement de payer ;
- l'élection de domicile dans la Principauté, si le créancier poursuivant n'y est pas domicilié légalement ;
- les noms du propriétaire et du capitaine ;
- les nom, espèce, tonnage, et nationalité du bâtiment ;
- la description des chaloupes, canots, agrès, et autres apparaux du navire, provisions et soutes.

Il établit un gardien.

Nul n'est contraint d'accepter la charge de gardien.

Article L. 315-13

Le procès-verbal de saisie est notifié au Directeur des affaires maritimes, ainsi qu'au consul de l'État dont le navire bat pavillon, au plus tard dans les sept jours.

Article L. 315-14

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

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans la Principauté, les significations et citations lui sont données en la personne du capitaine du bâtiment saisi, ou, en son absence, en la personne de celui qui représente le propriétaire ou le capitaine. Le délai ordinaire de l'assignation est calculé selon les dispositions de l'article 158 du Code de procédure civile.

Article L. 315-15

Le procès-verbal de saisie est inscrit, si le navire est de nationalité monégasque, sur le registre prévu à l'article L. 311-4.

Article L. 315-16

Lorsque le navire est de nationalité monégasque, le créancier saisissant requiert du Directeur des affaires maritimes la délivrance d'un état des inscriptions.

Dans les sept jours qui suivent, la saisie est dénoncée aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions.

La dénonciation aux créanciers indique le jour de la comparution devant le tribunal.

Article L. 315-17

Lorsque le navire saisi n'est pas de nationalité monégasque, la dénonciation est adressée au consul de l'État dont le navire bat pavillon.

Article L. 315-18

Le tribunal fixe, par son jugement, la mise à prix, les conditions de vente et, pour le cas où il n'est pas fait d'offre, le jour auquel de nouvelles enchères auront lieu sur mise à prix inférieure qui est déterminée par le même jugement.

Article L. 315-19

La vente se fait à l'audience du tribunal de première instance, quinze jours après une apposition d'affiche et une insertion de cette affiche au *Journal de Monaco*, sans préjudice de toutes autres publications qui peuvent être ordonnées par le tribunal.

Néanmoins, le tribunal peut ordonner que la vente sera faite soit en l'étude et par le ministère d'un notaire, soit par un courtier maritime.

Dans ces divers cas, le jugement règle la publicité.

Article L. 315-20

Les affiches sont apposées à la coupée du bâtiment saisi, à la porte principale du tribunal de première instance et dans les locaux de la Direction des affaires maritimes.

Article L. 315-21

Les affiches doivent indiquer :

- les nom, profession et demeure du poursuivant ;
- les titres en vertu desquels il agit ;
- le montant de la somme qui lui est due ;
- l'élection de domicile par lui faite dans la Principauté ;
- les nom, profession et domicile du propriétaire du bâtiment saisi ;
- le nom du bâtiment et, s'il est armé ou en armement, le nom du capitaine ainsi que la puissance motrice en cas de propulsion mécanique ;
- le lieu où il se trouve ;
- la mise à prix et les conditions de la vente ;
- les jour, lieu et heure de l'adjudication.

Article L. 315-22

Les demandes en distraction sont formées et notifiées au greffe général avant l'adjudication.

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

Article L. 315-23

Les oppositions à la délivrance du prix sont formées au plus tard trois jours francs après celui de l'adjudication ; passé ce temps, elles ne sont plus admises.

Article L. 315-24

Le demandeur ou l'opposant a trois jours francs pour fournir ses moyens.

Le défendeur a trois jours francs pour contredire.

Les dispositions de l'article 648 du Code de procédure civile sont applicables à la cause.

Article L. 315-25

L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement.

Elle purge le navire des privilèges et des hypothèques qui le grèvent.

Article L. 315-26

La surenchère n'est pas admise en cas de vente judiciaire.

Article L. 315-27

L'adjudicataire est tenu de verser son prix, sans frais, au greffe général, dans le délai de vingt-quatre heures, à peine de folle enchère.

Article L. 315-28

À défaut de paiement ou de consignation, le bâtiment est remis en vente et adjugé, trois jours après une nouvelle publication conformément aux dispositions des articles L. 315-19, L. 315-20 et L. 315-21, à la folle enchère des adjudicataires qui sont également tenus pour le paiement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais.

Article L. 315-29

L'adjudicataire doit, dans les cinq jours suivant le versement du prix, présenter requête au président du tribunal de première instance pour faire commettre un juge devant lequel il assigne les créanciers par acte signifié aux domiciles élus, à l'effet de s'entendre à l'amiable sur le paiement du prix.

Article L. 315-30

L'acte de convocation est affiché dans l'auditoire du tribunal et inséré au *Journal de Monaco*.

Le délai de convocation est de quinzaine sans augmentation à raison de la distance.

Article L. 315-31

Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe général leurs titres de créances dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur en est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi, faute de quoi il est procédé à la distribution du prix de la vente sans qu'ils y soient compris.

Article L. 315-32

Dans le cas où les créanciers ne s'entendent pas sur la distribution du prix, il est dressé procès-verbal de leurs prétentions et contredits.

Dans la huitaine, chacun des créanciers doit déposer au greffe général une demande de collocation avec titre à l'appui.

À la requête du plus diligent, les créanciers sont, par simple acte extrajudiciaire, appelés devant le tribunal, qui statue à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés.

Article L. 315-33

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

Article L. 315-34

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

Article L. 315-35

La collocation des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers privilégiés et hypothécaires suivant leur ordre et entre les autres créanciers au marc le franc de leurs créances. Tout créancier colloqué l'est, tant pour son principal que pour ses intérêts et frais.

Article L. 315-36

Sur ordonnance rendue par le juge-commissaire, le greffier délivre les bordereaux de collocation, comme il est prévu en matière immobilière.

La même ordonnance autorise la radiation des inscriptions des créanciers non colloqués. Il est procédé à cette radiation sur demande de toute partie intéressée.

Article L. 315-37

La saisie d'un ou plusieurs quirats d'un navire et la distribution du prix provenant de l'adjudication obéissent aux règles précédentes, sauf les modifications qui suivent.

La saisie doit être dénoncée aux autres copropriétaires dans les conditions de l'article L. 315-16, deuxième et troisième alinéas.

Dans le cas prévu par l'article L. 317-25, il est statué sur l'opposition par le tribunal de la saisie avant l'adjudication.

Chapitre VI - Le régime juridique du navire et des actes relatifs au navire

Article L. 316-1

Les navires sont soumis aux règles de droit commun applicables aux biens meubles sous réserve des règles spéciales édictées dans la présente loi et ses ordonnances d'application.

Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire ayant obtenu la naturalisation doit, à peine de nullité, être fait par écrit.

L'acte doit comporter des mentions propres à l'identification des parties intéressées au navire. Ces mentions sont fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 316-2

Il en est de même des contrats d'affrètement à temps transférant à l'affréteur la qualité d'armateur et des contrats d'affrètement coque nue conclus et des délégations de fret consenties pour une durée de plus d'un an ou dont la prorogation peut aboutir à pareille durée.

Article L. 316-3

Les actes visés aux articles L. 316-1 et L. 316-2 doivent être transcrits sur le registre prévu à l'article L. 311-4 et inscrits au dos de l'acte de naturalisation. Jusqu'à l'accomplissement de cette double formalité, ils ne peuvent être opposés aux tiers qui ont acquis de bonne foi des droits sur le navire et les ont conservés conformément aux lois.

Article L. 316-4

Celui qui construit un navire pour le compte d'autrui en demeure propriétaire jusqu'à la livraison, sauf convention contraire.

Le contrat de construction doit être rédigé par écrit. Il en est de même des modifications au contrat initial.

Le transfert de propriété se réalise au moment de la réception du navire après essai concluant.

Le constructeur est garant des vices cachés malgré la réception du navire sans réserve par l'acheteur.

L'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an. Ce délai commence à courir en ce qui concerne les vices cachés du jour de leur découverte.

Article L. 316-5

Lorsque le constructeur est déclaré en règlement judiciaire ou liquidation des biens et lorsque, du fait de cette situation, il ne termine pas la construction, celui pour le compte duquel la construction est en cours a le droit de se faire attribuer le navire et les matériaux approvisionnés moyennant versement du prix d'estimation sous déduction des acomptes payés. Il peut ensuite terminer le navire sur place à ses frais, sauf indemnité pour occupation du chantier.

Chapitre VII - La propriété du navire

Article L. 317-1

Le navire peut être la propriété d'une personne physique ou morale.

Article L. 317-2

Le navire peut également être exploité en copropriété. Les conventions relatives à la propriété doivent être rédigées par écrit, à peine de nullité.

Article L. 317-3

La copropriété est divisée en parts ou quirats. L'indication du nombre de parts et de leur affectation à chacun des copropriétaires doit être portée sur le registre prévu à l'article L. 311-4.

Article L. 317-4

Les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts, sauf ce qui est dit à l'article L. 317-21.

Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.

Les décisions sont notifiées à tous les copropriétaires.

Article L. 317-5

Nonobstant toute clause contraire, les décisions de la majorité sont susceptibles de recours en justice de la part de la minorité. Ce recours doit être exercé dans un délai de trois ans à compter de la notification de la décision.

L'annulation d'une décision est prononcée en cas de vice de forme ou si la décision attaquée est contraire à l'intérêt général de la copropriété et prise dans l'unique dessein de favoriser la majorité au détriment de la minorité.

Article L. 317-6

Lorsqu'aucune majorité ne peut se dégager, ou en cas d'annulation répétée des décisions de la majorité, le tribunal peut, à la requête de l'un des copropriétaires, soit désigner un gérant provisoire, soit ordonner la licitation du navire, soit prendre l'une et l'autre de ces mesures.

Article L. 317-7

La majorité peut confier la gestion du navire à un ou plusieurs gérants, copropriétaires ou étrangers à la copropriété.

Article L. 317-8

La nomination, la démission, la révocation des gérants doit être portée à la connaissance des tiers par une mention sur le registre prévu à l'article L. 311-4.

Article L. 317-9

Faute de désignation d'un gérant ou de la publicité prévue à l'article précédent portant l'existence d'un ou plusieurs gérants à la connaissance des tiers, tous les copropriétaires du navire sont réputés gérants.

Article L. 317-10

En cas de pluralité, les gérants agissent d'un commun accord.

Article L. 317-11

Le gérant a tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété en toutes circonstances.

Toute limitation contractuelle des pouvoirs des gérants est sans effet à l'égard des tiers.

Article L. 317-12

Le capitaine doit se conformer aux instructions du gérant.

Article L. 317-13

Les copropriétaires participent aux profits et pertes de l'exploitation au prorata de leurs intérêts dans le navire. Ils doivent, dans la même proportion, contribuer aux dépenses de la copropriété et répondre aux appels de fonds du gérant.

Article L. 317-14

Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété.

Il en est de même, mais sauf convention contraire, des copropriétaires non gérants.

Les conventions contraires visées à l'alinéa précédent ne sont opposables aux tiers qu'après la publicité sur le registre prévu à l'article L. 311-4.

Article L. 317-15

La mort, l'incapacité ou la liquidation des biens d'un copropriétaire n'entraîne pas de plein droit la dissolution de la copropriété.

Article L. 317-16

Chaque copropriétaire peut disposer de sa part. L'aliénation de sa part par un copropriétaire doit être mentionnée sur le registre visé à l'article L. 311-4.

Article L. 317-17

Chaque copropriétaire reste tenu des dettes contractées antérieurement à la publicité de l'aliénation prévue par l'article L. 311-4.

Article L. 317-18

Nonobstant toute clause contraire, l'aliénation qui doit entraîner la perte de la nationalité monégasque du navire n'est permise qu'avec l'autorisation des autres copropriétaires.

Article L. 317-19

Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété et obtenir de celle-ci le remboursement de leur part. En cas de désaccord et sauf compromis, le prix en est fixé par le tribunal.

Sauf convention contraire des parties, le règlement du prix doit être effectué dans le mois de sa fixation définitive, amiable ou judiciaire.

Article L. 317-20

Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et les formes prévues aux articles L. 313-1 et suivants.

Article L. 317-21

Le gérant peut hypothéquer le navire avec le consentement d'une majorité des intérêts représentant les trois quarts de la valeur du navire.

Article L. 317-22

Il est mis fin à l'exploitation en commun du navire par sa vente forcée aux enchères, par licitation volontaire ou par décision de justice.

Article L. 317-23

La licitation volontaire est décidée par une majorité représentant les deux tiers des intérêts. La décision de licitation définit les modalités de la vente.

Article L. 317-24

Le tribunal qui prononce la dissolution de la copropriété en application de l'article L. 317-6 ordonne les conditions de la vente du navire.

Article L. 317-25

Si une saisie porte sur des parts représentant plus de la moitié du navire, la vente est étendue à tout la navire, sauf opposition des autres copropriétaires pour des motifs reconnus sérieux et légitimes.

Titre II - Les événements de mer

Chapitre I - L'abordage

Article L. 321-1

L'abordage est la collision survenue soit entre un navire et tout autre bâtiment de navigation, soit entre un navire et tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe.

Il ne peut y avoir abordage qu'entre des navires qui naviguent ou sont susceptibles de naviguer.

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il fait connaître à l'autre navire le nom, la nationalité et le port d'immatriculation de son navire ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

En cas d'abordage, les indemnités dues en raison des dommages causés aux navires, aux personnes ou aux choses se trouvant à bord, sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Article L. 321-2

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, ont été au mouillage au moment de l'abordage.

Article L. 321-3

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation incombe à celui qui l'a commise.

Article L. 321-4

S'il y a faute commune, les responsabilités respectives, sont proportionnelles à la gravité des fautes commises par chacun. Toutefois, si la proportion ne peut être établie, la responsabilité est également partagée.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont réparés dans les mêmes conditions, sans solidarité à l'égard des tiers.

Il y a néanmoins solidarité à l'égard des tiers pour les dommages consécutifs à la mort ou aux blessures, sauf recours de celui qui a payé plus que la part à laquelle il était légalement tenu.

Article L. 321-5

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque le pilotage est obligatoire.

Article L. 321-6

Les dispositions qui précèdent sont applicables à la réparation des dommages qui sont causés par le fait d'un navire à un autre, même s'il n'y a pas eu abordage.

Article L. 321-7

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Les actions en recours prévues par l'alinéa 3 de l'article L. 321-4 se prescrivent par une année à partir du jour du paiement.

Les délais de prescription ne courent pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction monégasque ou à la juridiction française.

Les règles relatives à la limitation de responsabilité du propriétaire du navire sont applicables aux actions nées au titre des dispositions du présent chapitre.

Article L. 321-8

Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles de l'article L. 321-7, alinéa 3, sont applicables aux navires de l'État ou affectés à un service public.

Chapitre II - L'assistance

Article L. 322-1

L'assistance des navires en danger par d'autres navires, ainsi que les services de même nature rendus entre navires, sont soumis aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où ils ont prêtés.

Article L. 322-2

Toute assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération, même si les navires appartiennent au même propriétaire.

Sauf convention contraire, aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile, la prévention ou la limitation de la pollution ou de toute autre atteinte à l'environnement étant considérée comme un résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées. Toutefois, au cas où l'assistant est intervenu auprès d'un navire qui, par lui-même ou par sa cargaison, menaçait de causer un dommage à l'environnement, il a droit à une indemnité égale à ses dépenses, y inclus l'amortissement raisonnable du matériel utilisé par lui.

Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Les sauveteurs des vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Article L. 322-3

N'ont droit à aucune rémunération ceux qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Article L. 322-4

Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance du navire qu'il remorque que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'exécution du contrat de remorquage.

Article L. 322-5

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le tribunal.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage de chacun des navires assistants.

Si le navire assistant est un navire étranger, la répartition est réglée selon sa loi nationale.

Article L. 322-6

Les difficultés nées d'une opération d'assistance, qu'elle ait ou non donné lieu à convention, sont de la compétence du tribunal de première instance.

Le tribunal a tout pouvoir pour apprécier la validité de la convention et son caractère équitable.

Il fixe ou modifie la rémunération due à l'assistant, compte tenu des circonstances, notamment de la valeur du navire ou de la cargaison et du péril couru par eux comme par l'assistant.

Article L. 322-7

L'assistant n'est pas responsable envers l'assisté ou envers les tiers.

Toutefois sa responsabilité peut être recherchée en cas de faute intentionnelle ou inexcusable. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

Article L. 322-8

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance sont terminées.

Toutefois, le délai de prescription ne court pas lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction monégasque ou française.

L'action en responsabilité contre l'assistant se prescrit par le même délai.

Article L. 322-9

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable des contraventions à la disposition de l'alinéa précédent, sauf s'il est intervenu effectivement et directement.

Article L. 322-10

Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles de l'article L. 322-8, alinéa 2, sont applicables aux navires de l'État ou à ceux qui sont affectés à un service public.

Les dispositions de l'article L. 322-5, alinéa 2, ne sont pas applicables aux navires de l'État.

Il n'y a pas lieu à rémunération lorsque l'assistance est prêtée entre navires appartenant à l'État.

Titre III - Le capitaine

Article L. 330-1

Le capitaine est le chef de la société du bord, le chef de l'expédition maritime et le représentant de l'armateur. À défaut de capitaine en titre, ses fonctions sont exercées par la personne qui exerce régulièrement en fait le commandement du navire.

Article L. 330-2

Le capitaine est désigné par l'armateur du navire ou, en cas d'affrètement transférant à l'affréteur les pouvoirs de l'armateur, par cet affréteur.

En cas de décès, d'indisponibilité due à une maladie, à une blessure ou à toute autre cause, du capitaine, le capitaine en second exerce de plein droit le commandement du navire jusqu'à l'arrivée au premier port touché.

En cas de décès, d'indisponibilité due à une maladie, à une blessure, ou à toute autre cause, du second appelé dans les conditions définies ci-dessus à prendre le commandement du navire, les fonctions de capitaine sont dévolues, jusqu'à l'arrivée au premier port touché, à l'officier de service-pont porté sur le rôle d'équipage avec le grade le plus élevé et, en cas d'épuisement de la liste de ces officiers, à l'officier de service-machine avec le grade le plus élevé et ainsi de suite dans l'ordre de la hiérarchie.

Article L. 330-3

Il doit être titulaire du diplôme ou brevet exigé pour le genre de navigation pratiqué par le navire.

Article L. 330-4

L'engagement du capitaine est soumis aux dispositions du livre VI.

Article L. 330-5

Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

Article L. 330-6

Sauf empêchement, le capitaine est tenu de conduire personnellement son navire à l'entrée et à la sortie des ports, rades, canaux et rivières, même lorsque les règlements imposent la présence d'un pilote à bord.

Le capitaine de tout navire monégasque ou étranger est astreint, dans les eaux territoriales et intérieures monégasques, au respect des règles de circulation maritime résultant des usages internationaux et des règles concernant les distances minimales de passage le long des côtes monégasques.

Article L. 330-7

Le capitaine est tenu de veiller à l'exécution des visites imposées par les règlements.

Article L. 330-8

Le capitaine doit avoir à bord pour tous les navires :

- l'acte de naturalisation ;
- les titres de sécurité et les attestations réglementaires des visites prescrites ;

et selon le genre de navigation :

- le rôle d'équipage ;
- la charte-partie et les manifestes commerciaux ;
- les manifestes et autres documents de douane concernant le navire et sa cargaison ;

et tous autres documents prescrits par les règlements.

Article L. 330-9

Le capitaine doit rédiger son journal de mer et veiller à la bonne tenue des autres journaux de bord.

En cas d'événement particulier, il doit en outre rédiger un rapport circonstancié et le faire affirmer dans les vingt-quatre heures de son arrivée devant le magistrat compétent et, à l'étranger, devant le Consul de Monaco ou, à défaut, devant le magistrat compétent du lieu d'arrivée.

Article L. 330-10

Le journal de mer et le livre de bord font foi jusqu'à preuve contraire des faits qu'ils relatent.

Article L. 330-11

En terminant son voyage, le capitaine accomplit les formalités requises par l'arrivée au port.

Article L. 330-12

Si, au cours du voyage, le capitaine est obligé de faire une escale imprévue, il est tenu, sans préjudice des formalités douanières, de déclarer la cause de sa relâche au Consul de Monaco ou, à défaut, au magistrat compétent du lieu.

Article L. 330-13

Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec tout ou partie de son équipage est tenu de se présenter devant le magistrat compétent du lieu, et, à l'étranger, devant le Consul de Monaco ou, à défaut, devant le magistrat compétent du lieu d'arrivée, d'y faire son rapport et de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient encore avec lui. Il se fait délivrer une expédition de son rapport.

Le magistrat saisi peut procéder à toute mesure d'instruction sur les faits relatés dans le rapport.

Article L. 330-14

Le capitaine exerce un pouvoir disciplinaire sur l'équipage, sur les passagers et sur toute personne embarquée, par des mesures réglementaires, par des ordres individuels ou par les sanctions prévues aux articles L. 632-6 et L. 632-8.

Il remplit à bord les fonctions d'officier d'état-civil et il reçoit les testaments, dans les conditions prévues par le Code civil. Les originaux des actes d'état-civil ainsi dressés demeurent annexés au rôle d'équipage du navire jusqu'à leur notification à la première autorité monégasque compétente à terre en matière d'état civil.

Il est officier de police judiciaire pour les crimes et délits commis à bord.

Article L. 330-15

Hors les lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

Il exerce les fonctions commerciales de la manière fixée par la législation et les usages maritimes dans l'intérêt de l'armateur qui ne peut, à l'égard des tiers, ni les limiter, ni les restreindre. Notamment, il passe les contrats de transport de passagers ou de marchandises, signe et délivre les connaissements, reçoit la marchandise à bord et en effectue la délivrance, perçoit le fret lorsqu'il reste dû et prend toutes mesures pour en assurer le paiement.

Article L. 330-16

Le capitaine ne peut prendre d'autres engagements qu'en vertu d'un mandat exprès de l'armateur ou, en cas de communications impossibles avec lui, avec l'autorisation du consul de Monaco ou du magistrat compétent du lieu.

Article L. 330-17

Hors les lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine peut, en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs.

L'armateur est alors réputé avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et des chargeurs.

Article L. 330-18

Il est interdit au capitaine de charger sur son navire des marchandises pour son propre compte sans l'autorisation écrite de l'armateur.

En cas d'infraction à cette défense, le capitaine doit à l'armateur une indemnité égale au double du fret correspondant à son chargement.

Article L. 330-19

Le capitaine a qualité pour recevoir tous actes judiciaires ou extrajudiciaires adressés à l'armateur.

Livre IV - De la navigation

Titre I - Les règles de navigation

Chapitre I - Définitions

Article L. 411-1

Est réputée maritime toute navigation exercée en mer, dans les ports et rades jusqu'aux points de cessation de salure des eaux ainsi que dans les estuaires et les fleuves jusqu'au premier obstacle au passage des bâtiments de mer.

Article L. 411-2

La navigation maritime se divise en :

1. - Navigation commerciale.
2. - Navigation de plaisance.
3. - Navigation scientifique.

Article L. 411-3

La navigation commerciale est celle qui est pratiquée dans un but lucratif.

La navigation de plaisance est celle qui est pratiquée dans un but d'agrément et sans esprit de trafic commercial.

La navigation scientifique est celle qui est pratiquée dans un but de recherche et sans esprit lucratif et conformément aux dispositions des conventions internationales.

Article L. 411-4

La navigation commerciale comporte les trois catégories suivantes :

1. - La navigation de commerce proprement dite.

2. - La navigation de pêche.
3. - Les navigations spéciales.

Article L. 411-5

La navigation de commerce proprement dite a pour effet le transport des passagers ou des marchandises.

Elle se divise elle-même en long cours, cabotage et navigation côtière.

Article L. 411-6

Est réputée long cours la navigation pratiquée au-delà de la zone délimitée comme suit :

- au nord : le parallèle 72° nord.
- à l'ouest : une ligne suivant le méridien de 12°40' ouest depuis le parallèle 72° nord jusqu'à celui de 30° nord, ce dernier parallèle jusqu'à 27° ouest, le méridien de cette dernière longitude jusqu'au parallèle de 10° nord.
- au sud : le parallèle de 10° nord à l'ouest du méridien de Greenwich et le parallèle de 30° nord à l'est du méridien de Greenwich.
- à l'est : le méridien de 46°20' est.

Article L. 411-7

Est réputée cabotage, la navigation pratiquée en-deçà des limites du long cours définie ci-dessus et qui n'est pas classée navigation côtière.

Article L. 411-8

Est réputée navigation côtière, la navigation pratiquée par les navires suivants :

a) navires d'une jauge brute au plus égale à trois cents unités de jauge ne naviguant qu'à l'intérieur d'une zone déterminée par ordonnance souveraine et ne s'écartant pas de plus de vingt milles des côtes ;

b) chalands et autres engins de tout tonnage remorqués en mer dans les limites géographiques définies à l'alinéa précédent ;

c) navires de tout tonnage ne sortant pas habituellement des ports et des rades.

Article L. 411-9

La navigation de pêche comprend la pêche côtière, la pêche au large et la grande pêche.

Elle a pour objet la capture ou l'élevage des poissons, animaux marins, crustacés, coquillages ou autres espèces vivantes utiles à l'homme.

Article L. 411-10

Est réputée " *pêche côtière* " la navigation de pêche pratiquée le long des côtes lorsqu'elle ne répond pas à la définition de pêche au large.

Est réputée " *pêche au large* " la navigation de pêche pratiquée par des navires d'une jauge brute supérieure à vingt-cinq unités de jauge s'éloignant habituellement du port pour une durée supérieure à soixante-douze heures dans les limites suivantes :

- au nord : le 72° de latitude nord ;
- au sud : l'équateur ;
- à l'ouest : le 28° de longitude ouest (Greenwich) ;
- à l'est : le 26° de longitude est (Greenvich).

Est réputée " *grande pêche* " la navigation de pêche pratiquée au-delà des limites fixées à l'alinéa 2 ci-dessus.

Article L. 411-11

Les navigations spéciales sont celles qui ne relèvent ni de l'article L. 411-5, ni de l'article L. 411-9.

Chapitre II - Les titres de navigation

Article L. 412-1

Tout bâtiment exerçant une navigation maritime doit obligatoirement posséder un titre de navigation.

Article L. 412-2

Le rôle d'équipage est le titre de navigation délivré aux navires dont l'équipage est composé de marins professionnels salariés.

Article L. 412-3

Le permis de circulation est le titre de navigation délivré aux navires de commerce dont le personnel n'est pas composé de marins professionnels.

Article L. 412-4

L'acte de naturalisation tient lieu de titre de navigation pour les navires de plaisance sans équipage salarié.

Article L. 412-5

Des ordonnances souveraines, prises après avis du Conseil de la mer, déterminent les conditions de délivrance et de renouvellement des titres de navigation prévus aux articles L. 412-2 et L. 412-3.

Article L. 412-6

Sans préjudice des sanctions pénales susceptibles d'être encourues par les contrevenants, le rôle d'équipage sera refusé ou retiré à tout navire dont le capitaine ou les officiers ne réuniraient pas ou ne réuniraient plus les conditions exigées pour l'exercice de leurs fonctions.

Article L. 412-7

Les énonciations du rôle d'équipage font foi en justice jusqu'à inscription de faux.

Article L. 412-8

Aucun navire ne peut prendre la mer sans être muni de ses titres de navigation. Ceux-ci doivent être produits sur toute réquisition de l'autorité compétente, soit en mer, soit au port. En cas de désarmement du navire pendant la période de validité des titres de navigation, ainsi que dans tous les autres cas prévus par ordonnances souveraines, ces documents doivent être déposés auprès de l'autorité compétente.

Chapitre III - L'identification du navire

Article L. 413-1

Sont considérés comme navires tous bâtiments de mer, quels qu'ils soient, y compris les engins flottants, qui effectuent une navigation de surface ou sous-marine, ou qui stationnent en mer, à l'exclusion des embarcations et engins flottants visés à l'article L. 311-3.

Article L. 413-2

Tout navire doit être immatriculé auprès de la Direction des affaires maritimes.

Article L. 413-3

Les conditions de cette immatriculation sont fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 413-4

Tout navire ou embarcation exerçant une navigation maritime doit porter à la poupe le nom du navire et celui du port de Monaco.

En outre, tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à vingt-cinq unités de jauge doit porter son nom à l'avant et sur chaque bord.

Les formes de ces inscriptions sont fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 413-5

Tout navire doit arborer les autres marques de signalement extérieur déterminées par ordonnance souveraine.

Titre II - La sécurité de la navigation maritime

Chapitre I - Dispositions générales

Article L. 421-1

Le présent titre est applicable aux navires monégasques qui ressortissent au titre 1 du livre III.

Il est également applicable :

1° aux navires monégasques non mentionnés à l'alinéa précédent ;

2° dans des conditions déterminées par ordonnance souveraine aux navires étrangers touchant un port de la Principauté.

Article L. 421-2

Les règles destinées à assurer la sécurité du navire, de l'équipage et des personnes embarquées comprennent :

1° les règles pour prévenir les abordages ;

2° Les règles fixant les limites autorisées pour l'immersion des navires effectuant des voyages internationaux telles que codifiées par la Convention de Londres du 5 avril 1966 sur les lignes de charge ;

3° les règles qui ont pour but de sauvegarder la vie humaine en mer et d'assurer l'habitabilité des navires ;

4° les règles visant à la prévention de la pollution sans préjudice des dispositions du titre II du livre II du code ;

5° les règles fixant les conditions d'aptitude au commandement et à la conduite des navires.

Ces règles sont fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 421-3

Les titres de sécurité et les certificats de prévention de la pollution ne peuvent être délivrés par le Ministre d'État que sur l'avis conforme de la commission visée au titre II du livre I.

Au cas où le navire ne pourrait prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage et les personnes embarquées ou le milieu marin et ses intérêts connexes tels que définis par la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, le Directeur des affaires maritimes peut interdire ou ajourner son départ jusqu'à ce qu'il ait été remédié aux irrégularités contrôlées après visite.

Les titres de sécurité et les certificats de prévention de la pollution sont retirés par l'autorité qui les a délivrés, avant l'expiration de leur durée de validité, si le navire cesse de satisfaire aux conditions fixées pour leur délivrance. Ils sont restitués lorsque ces conditions sont à nouveau remplies.

Article L. 421-4

Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du Code de procédure pénale, ont libre accès à bord de tout navire pour procéder aux visites prévues par les articles L. 120-1 et L. 421-3 ou y participer :

- les agents de la Direction des affaires maritimes ;
- le Directeur de la Sûreté publique, chef de la police maritime ;
- le médecin délégué par le Directeur de l'Action sanitaire et sociale ;
- l'inspecteur du travail ;
- les agents de l'administration des télécommunications chargés du contrôle des installations radioélectriques ;
- les membres de la commission des visites.

Chapitre II - Dispositions pénales

Article L. 422-1

Sans préjudice des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du Code de procédure pénale, les infractions aux ordonnances souveraines rendues pour l'application des traités ou accords internationaux, à la présente loi et aux ordonnances souveraines prises pour son application sont constatées, par le Directeur des affaires maritimes, par le Directeur de la Sûreté publique, chef de la police maritime, chacun en ce qui le concerne, ou par ceux de leurs agents habilités régulièrement commissionnés et assermentés à cet effet.

Article L. 422-2

Les procès-verbaux dressés en application de l'article L. 422-1 font foi jusqu'à preuve contraire.

Ils sont transmis immédiatement au procureur général.

Les infractions sont jugées par les juridictions répressives de la Principauté.

Article L. 422-3

Est puni de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal tout constructeur, armateur, propriétaire ou capitaine qui enfreint les dispositions de l'article L. 421-2 et des ordonnances souveraines prises pour son application.

Les mêmes peines sont applicables aux responsables des opérations de chargement, de déchargement, d'emballage et de manutention qui ne respectent pas les obligations réglementaires sur le transport des grains, des marchandises dangereuses et des substances nuisibles.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un navire défini au chiffre 1 de l'alinéa 2 de l'article L. 421-1, l'amende est celle prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 422-4

Est puni d'un emprisonnement de un mois à un an et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement, tout armateur, tout capitaine ou tout propriétaire de navire qui fait naviguer ou tente de faire naviguer un navire sans titre de sécurité ou sans certificat de prévention de la pollution en cours de validité.

Toutefois, s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre de l'armateur ou du propriétaire, la peine qu'il encourt est de un mois à trois mois d'emprisonnement et l'amende est celle prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 422-5

Est punie d'un emprisonnement de un mois à un an et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui fabrique en vue de la vente ou qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité ou de prévention de la pollution qui ne remplissent pas les conditions réglementaires d'agrément.

Article L. 422-6

Les peines d'emprisonnement et d'amendes prévues aux articles précédents peuvent être portées au double en cas de récidive.

Livre V - De l'exploitation des navires

Titre I - L'armement

Chapitre I - L'armateur

Article L. 511-1

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

Article L. 511-2

L'armateur peut être une personne physique, une copropriété de navire, ou une personne morale constituée conformément au droit commun.

Article L. 511-3

Le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en être l'armateur.

En cas d'affrètement, l'affréteur devient l'armateur du navire, si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié au registre prévu par l'article L. 311-4.

Article L. 511-4

L'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les termes du droit commun. Il est notamment personnellement responsable des obligations dérivant des actes accomplis et des contrats conclus par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions légales ainsi que des faits et fautes du capitaine, de l'équipage et de toute autre personne au service du navire, agissant dans le cadre de leurs fonctions respectives.

L'armateur bénéficie de la limitation de responsabilité prévue par l'article L. 312-1 sous réserve des dispositions de l'article L. 623-47.

Cette limitation de responsabilité n'est cependant pas opposable aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution aux avaries communes.

Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine ou un membre de l'équipage dont les engagements, faits ou fautes sont de nature à entraîner la responsabilité de l'armateur, celui-ci est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article L. 312-1.

Chapitre II - Les auxiliaires de l'armement

Section I - Les courtiers maritimes

Article L. 512-1

Les courtiers maritimes sont nommés et peuvent être destitués par ordonnance souveraine sur la proposition du Ministre d'État.

Leur nombre n'est pas limité.

Article L. 512-2

Les courtiers maritimes sont agents accrédités, dans des conditions fixées par ordonnance souveraine, auprès des diverses administrations : ils sont habilités à effectuer, tant à l'entrée qu'à la sortie, les opérations de conduite des navires devant l'autorité compétente, direction du port, tribunal de première instance, douane, service sanitaire.

Ils font le courtage des affrètements.

Ils ont le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats et tous documents ou pièces dont la traduction serait nécessaire.

Hors le cas de vente sur saisie et sous réserve des dispositions de l'article L. 315-19, alinéa 2, ils procèdent à la vente publique aux enchères des navires. Ils ne peuvent se rendre acquéreurs, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'un tiers, des navires ou de leurs accessoires dont la vente ou l'estimation leur a été confiée.

Article L. 512-3

Les courtiers maritimes sont autorisés à se livrer à toutes activités commerciales. Ils peuvent, notamment, être armateurs ou consignataires.

Article L. 512-4

Les courtiers maritimes tiennent un répertoire sur lequel ils inscrivent jour par jour sans blanc ni rature et par ordre de numéros tous les actes, formalités ou opérations quelconques pour l'accomplissement desquels ils sont autorisés à percevoir une rétribution.

Article L. 512-5

Peuvent donner lieu à rétribution, au profit des courtiers maritimes, les services suivants :

1° la conduite du navire, qui comprend l'accomplissement des obligations et formalités à remplir auprès du tribunal de première instance, de la douane et des autres administrations publiques ;

2° l'affrètement ou le fret procuré ;

3° la vente des navires ;

4° la traduction des documents rédigés en langues étrangères. Le montant des commissions d'intervention est fixé d'un commun accord entre les courtiers maritimes et les armements concernés.

Section II - Les consignataires de navires

Article L. 512-6

Le consignataire du navire agit comme mandataire salarié de l'armateur : à ce titre, il accomplit, pour les besoins et pour le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même.

Au lieu et place du capitaine, il procède au départ, à la réception et à l'arrivée, à la livraison des marchandises, ainsi qu'aux autres opérations normalement liées au séjour du navire dans le port.

Il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

Article L. 512-7

Le consignataire du navire peut recevoir de l'armateur ou du capitaine toutes autres missions.

Article L. 512-8

Les créances qu'engendrent à la charge de l'armateur les actes du consignataire lorsque celui-ci, conformément à l'article L. 512-6, alinéa 3 ci-dessus, pourvoit aux besoins normaux du navire au lieu et place du capitaine sont assorties du privilège de l'article L. 314-1, 6°.

Article L. 512-9

Tous actes judiciaires ou extrajudiciaires que le capitaine est habilité à recevoir peuvent être notifiés au consignataire du navire.

Article L. 512-10

Toutes actions contre l'armateur consécutives aux opérations définies à l'article L. 512-6, ci-dessus peuvent, nonobstant toute clause contraire, être portées devant le tribunal du domicile du consignataire qui a accompli ces opérations.

Article L. 512-11

Pour les pertes et avaries subies par les marchandises qu'il garde ou manutentionne, le consignataire du navire n'est responsable que dans les conditions et limites définies par les articles L. 523-3 à L. 523-6, ci-dessous.

Pour les autres opérations accomplies par lui par application de l'article L. 512-6, alinéa 1er ci-dessus, le consignataire du navire est responsable dans les termes du droit commun.

Section III - Les consignataires de la cargaison

Article L. 512-12

Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire salarié des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paie le fret quand il est dû.

Article L. 512-13

Le consignataire de la cargaison doit prendre contre le transporteur ou son représentant les réserves que commandent l'état et la quantité de la marchandise dans les conditions et délais prévus par la loi applicable.

Faute de ces réserves, il est réputé avoir reçu la marchandise dans l'état et la quantité décrits au connaissement ; toutefois, cette présomption souffre la preuve contraire dans les rapports du consignataire et du transporteur.

Article L. 512-14

Pour les avaries ou pertes subies par la marchandise, le consignataire de la cargaison n'est responsable que dans les conditions et limites définies par les articles L. 523-3 à L. 523-6 ci-dessous.

Section IV - Dispositions communes

Article L. 512-15

Toutes actions contre les consignataires sont prescrites par un an courant à compter du jour de la conclusion ou de l'exécution de l'opération litigieuse.

Article L. 512-16

En matière internationale, les actes et contrats des consignataires sont régis par la loi du port où ces professionnels opèrent.

Article L. 512-17

Les qualités de consignataire du navire ou de la cargaison ou d'entrepreneur de manutention peuvent se cumuler.

Dans ce cas, les règles applicables sont celles de la fonction exercée au moment de la survenance du fait générateur de droits.

Chapitre III - Les opérations de remorquage

Article L. 513-1

Il y a convention de remorquage lorsqu'un ou plusieurs remorqueurs fournissent à un navire la puissance lui permettant de se déplacer ou de manœuvrer sans que ce service ait un caractère d'assistance ou de sauvetage.

La convention de remorquage se prouve par tous moyens, notamment par l'acceptation par le capitaine du navire remorqué des services offerts par le navire remorqueur.

Le prix du remorquage est fixé par les règlements ou les usages du port du navire remorqueur ou, à défaut, par la convention des parties.

Article L. 513-2

Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué.

Les dommages de tous ordres causés au cours des opérations de remorquage soit par le navire remorqué, soit par le remorqueur, sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

Les parties peuvent, par convention, expresse et écrite, confier au capitaine du navire remorqueur la direction des opérations : les dommages sont alors à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute lourde du navire remorqué.

Article L. 513-3

Les opérations de remorquage en dehors des limites des eaux intérieures monégasques s'effectuent sous la direction du capitaine du remorqueur.

Les dommages de tous ordres causés au cours des opérations de remorquage, soit par le navire remorqué, soit par le remorqueur, sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au capitaine du navire remorqué la direction des opérations : les dommages sont alors à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute lourde du remorqueur.

Article L. 513-4

Est un contrat de transport le contrat par lequel un entrepreneur de remorquage se charge de conduire par voie maritime un engin flottant, un dock, une citerne ou tout autre corps dépourvu de moyens de propulsion.

Le personnel embarqué sur l'engin remorqué devient le préposé de l'entrepreneur de remorquage pendant la durée du transport, quelles que soient les conditions de son embauche et de sa rémunération.

Entre les parties et sauf convention contraire, les obligations de l'entrepreneur de remorquage sont celles fixées par le droit commun du transport. Les règles de l'affrètement ne sont pas applicables à ce contrat.

Vis à vis des tiers, le remorqueur et l'engin remorqué constituent un ensemble dont la responsabilité incombe entièrement à l'entrepreneur de remorquage, sauf la cause étrangère.

Article L. 513-5

Les actions nées des opérations de remorquage sont prescrites deux ans après l'achèvement de ces opérations.

Titre II - L'affrètement et les transports maritimes

Chapitre I - L'affrètement du navire

Section I - Règles générales

Article L. 521-1

Par le contrat d'affrètement ou charte-partie, un armateur appelé fréteur s'engage, moyennant un fret, à mettre, en tout ou en partie, un navire à la disposition de l'affréteur.

Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut, par les dispositions du présent titre.

Le changement de propriétaire ou de fréteur du navire au cours de l'affrètement ne produit pas d'effet sur l'exécution de la charte-partie. Le fréteur qui a conclu un contrat d'affrètement demeure cependant responsable vis à vis du nouveau propriétaire ou fréteur du navire, de toutes les obligations résultant du contrat d'affrètement.

Article L. 521-2

En matière internationale, il est fait application au contrat d'affrètement, sauf convention contraire des parties, de la loi du pavillon du navire.

Article L. 521-3

L'affrètement est prouvé par écrit. La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent pas aux navires de moins de dix unités de jauge brute.

La charte-partie énonce :

1° les noms, prénoms, qualité, lieu de résidence des parties ;

2° les éléments d'individualisation du navire ;

3° les obligations réciproques des parties ;

4° la portée de l'affrètement, total ou partiel, et dans ce dernier cas, l'indication des cales ou autres espaces mis à la disposition de l'affréteur ;

5° selon le cas, l'acceptation ou le refus par le fréteur de charger ou faire charger des substances nocives ou dangereuses ou des marchandises contenant de telles substances ;

6° le taux du fret.

Article L. 521-4

Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret.

Le destinataire ou réceptionnaire de la marchandise qui en demande livraison devient de plein droit débiteur du fret éventuellement dû.

Article L. 521-5

Si le fréteur n'est point payé lors du déchargement des marchandises, il ne peut les retenir à bord du navire, mais il peut les consigner en mains tierces et les faire vendre, sauf à l'affréteur à fournir caution.

La consignation est autorisée par ordonnance sur requête et la vente par ordonnance de référé.

Article L. 521-6

La prescription des actions nées du contrat d'affrètement est d'un an. Elle produit ses effets et peut être suspendue ou interrompue conformément au droit commun.

Le délai de prescription court selon ce qui est dit aux articles L. 521-14, L. 521-23, L. 521-38 et L. 521-42.

Section II - Affrètement " coque nue "

Article L. 521-7

Par le contrat d'affrètement " *coque nue* ", le fréteur s'oblige, moyennant le paiement d'un loyer, à mettre, pour un temps défini, à la disposition d'un affréteur, un navire déterminé sans armement ni équipement ou avec un armement et un équipement incomplets.

Outre les mentions prévues à l'article L. 521-3, le contrat d'affrètement coque nue doit indiquer :

1° le temps pendant lequel le navire est mis à la disposition de l'affréteur ;

2° les équipements ou armements laissés par le fréteur en cas d'armement incomplet.

Article L. 521-8

Le fréteur s'oblige à présenter, à la date et au lieu convenus, le navire désigné en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné.

Article L. 521-9

Le fréteur a la charge des réparations et des remplacements dus au vice propre du navire.

Si, par suite d'un vice propre, le navire se trouve immobilisé, aucun loyer n'est dû pendant la durée de l'immobilisation si celle-ci dépasse vingt-quatre heures.

Article L. 521-10

L'affréteur peut utiliser le navire à toutes fins conformes à sa destination normale.

Il a l'usage du matériel et des équipements du bord à charge d'en restituer, en fin de contrat, la même quantité de la même qualité sauf usure normale.

Article L. 521-11

Sont à la charge de l'affréteur l'entretien du navire et les réparations et remplacements autres que ceux qui sont visés à l'article L. 521-9 ci-dessus.

L'affréteur recrute l'équipage, paie ses salaires, sa nourriture et les dépenses annexes. Il suppporte tous les frais d'exploitation. Il assure le navire.

Il garantit le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire.

L'affréteur a la gestion nautique et commerciale du navire. Il est responsable des obligations nées du capitaine pour le service du navire.

Article L. 521-12

L'affréteur doit restituer le navire en fin de contrat dans l'état où il l'a reçu, sauf l'usure normale du navire et des agrès et apparaux.

Article L. 521-13

En cas de retard dans la restitution du navire et sauf preuve par le fréteur d'un préjudice plus élevé, l'affréteur doit une indemnité égale pendant les quinze premiers jours au prix du loyer et, postérieurement, au double de ce prix.

Article L. 521-14

Le délai de prescription des actions nées du contrat d'affrètement court depuis l'expiration de la durée du contrat ou l'interruption définitive de son exécution.

Section III - Affrètement à temps

Article L. 521-15

Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'oblige à mettre, pour un temps défini, un navire armé à la disposition de l'affréteur.

Article L. 521-16

Outre les mentions prévues à l'article L. 521-3, le contrat d'affrètement à temps énonce obligatoirement :

1° la durée du contrat ;

2° les limites géographiques dans lesquelles l'affréteur peut utiliser le navire ;

3° les opérations prévues.

Article L. 521-17

Le fréteur s'oblige à présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant la durée du contrat le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et convenablement équipé pour accomplir les opérations prévues à la charte-partie.

Article L. 521-18

Le fréteur conserve la gestion nautique du navire.

Il est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de fréteur. Il n'est cependant pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

Article L. 521-19

La gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur.

Tous les frais inhérents à l'exploitation commerciale du navire sont à sa charge.

L'affréteur est responsable des dommages subis par le navire du fait de son exploitation commerciale.

Article L. 521-20

Pour tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire, le capitaine doit, dans les limites tracées par la charte-partie, se conformer aux instructions qu'il reçoit de l'affréteur.

Article L. 521-21

Le fret court du jour où le navire est mis à la disposition de l'affréteur dans les conditions du contrat.

Il est payable par mensualité et d'avance.

Il n'est pas acquis à tout événement.

L'affréteur peut résilier le contrat en cas de retard dans la mise à disposition du navire et demander des dommages et intérêts pour le préjudice subi, sauf au fréteur à établir la cause étrangère ou que le retard est sans conséquence pour l'affréteur. Si le fréteur informe l'affréteur que le navire sera délivré en retard, l'affréteur peut déclarer son intention de résilier ou de maintenir le contrat.

Article L. 521-22

Le fret n'est pas dû pour les périodes durant lesquelles le navire est commercialement inutilisable si l'immobilisation du navire dépasse vingt-quatre heures.

Lorsque le navire objet de l'affrètement est perdu, détruit ou est devenu irréparable, le fret est dû jusqu'au moment où le navire a été effectivement à la disposition de l'affréteur.

Article L. 521-23

Le délai de prescription des actions nées du contrat d'affrètement court depuis l'expiration de la durée du contrat ou l'interruption de son exécution.

Section IV - Affrètement au voyage

Article L. 521-24

Par le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur met, en tout ou partie, un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages déterminés.

Article L. 521-25

Outre les mentions prévues à l'article L. 521-3, le contrat d'affrètement au voyage énonce obligatoirement :

1° la nature et l'importance de la cargaison ;

2° les lieux de chargement et de déchargement ;

3° les temps prévus pour le chargement et le déchargement ;

4° les opérations prévues.

Article L. 521-26

Le fréteur s'oblige :

1° à présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant le voyage le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues au contrat ;

2° à faire toutes les diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus à la charte-partie.

Article L. 521-27

Le fréteur conserve la gestion nautique et la gestion commerciale du navire.

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

Il se libère de cette responsabilité en établissant soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur, soit que les dommages ne proviennent pas d'un manquement à ces obligations, soit que le dommage est dû à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

Article L. 521-28

L'affréteur doit mettre à bord la quantité de marchandises prévue par le contrat. À défaut, il devra néanmoins le fret prévu pour cette quantité ainsi que les frais qui ont pu en résulter pour le navire, mais, réciproquement, il doit lui être déduit les dépenses épargnées au navire, ainsi que les trois quarts du fret des marchandises qui auront été éventuellement prises en remplacement.

Sous réserve des dispositions de l'article L. 521-3, alinéa 3, 5°, l'affréteur qui a embarqué des marchandises dangereuses, nuisibles ou prohibées est responsable à l'égard du fréteur, de la cargaison et de tous les tiers qui y sont intéressés, des dommages qu'elles ont pu causer. L'acceptation de telles marchandises par le capitaine ne fait disparaître cette responsabilité qu'à l'égard du fréteur.

Article L. 521-29

L'affréteur doit charger et décharger la marchandise dans les délais qui lui sont alloués par la charte-partie.

Si celle-ci établit distinctement un délai pour le chargement et un délai pour le déchargement, ces délais ne sont pas réversibles et doivent, dès lors, être décomptés distinctement.

Article L. 521-30

Le point de départ et la computation des jours de chargement et de déchargement appelés staries sont réglés par la convention des parties, à défaut suivant l'usage du port où ont lieu les opérations, à défaut encore suivant les usages maritimes.

Article L. 521-31

Le dépassement des délais impartis rend de plein droit l'affréteur débiteur de surestaries qui sont considérées comme un supplément de fret.

Le montant des surestaries est réglé par la convention des parties ou, à défaut, suivant l'usage du port où ont lieu les opérations.

Article L. 521-32

Le contrat est résolu sans dommages-intérêts de part ni d'autre si, avant le départ du navire, survient une interdiction de commercer avec le pays pour lequel il est destiné ou tout autre événement de force majeure qui rende impossible l'exécution du voyage.

Article L. 521-33

L'affréteur peut résilier le contrat avant tout commencement du chargement. Il doit, en pareil cas, une indemnité correspondant au préjudice subi par le fréteur et au plus égale au montant du fret.

Article L. 521-34

S'il existe un cas de force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, la convention subsiste et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard.

Elle subsiste également et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret si la force majeure survient pendant le voyage et suspend ce dernier pour un temps.

L'affréteur peut, en ce cas, décharger la marchandise à ses frais : il doit alors le fret entier.

Article L. 521-35

En cas d'empêchement durable d'entrée dans le port, le capitaine doit obéir aux ordres donnés d'un commun accord par le fréteur et l'affréteur ou, à défaut, se rendre dans un port voisin où il pourra décharger.

Article L. 521-36

En cas d'arrêt définitif du navire en cours de route, par l'effet d'un événement non imputable au fréteur, l'affréteur doit le fret de distance.

Article L. 521-37

En cours de route et à condition que le navire soit l'objet d'un seul affrètement, l'affréteur peut faire décharger la marchandise : il doit alors payer le fret entier stipulé pour le voyage ainsi que les frais entraînés par l'opération.

Article L. 521-38

Le délai de prescription des actions nées du contrat d'affrètement court depuis le déchargement complet de la marchandise ou l'événement qui a mis fin au voyage.

Section V - Sous-affrètement

Article L. 521-39

L'affréteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des contrats de transport.

L'affréteur coque nue ne peut sous-fréter coque nue le navire qu'avec le consentement écrit du fréteur et dans les limites et conditions du contrat approuvé par ce dernier.

Article L. 521-40

Le sous-affrètement ne libère pas l'affréteur qui demeure tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

Article L. 521-41

Dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affréteur, le fréteur peut agir contre le sous-affréteur en paiement du fret encore dû par celui-ci.

Le sous-affrètement n'établit aucun autre rapport direct entre le fréteur et le sous-fréteur.

Article L. 521-42

Le délai de prescription des actions nées d'un sous-affrètement court à compter :

- de l'expiration de la durée du contrat ou de l'interruption définitive de son exécution, si le contrat a été conclu à temps ;
- du déchargement complet de la marchandise ou de l'événement qui a mis fin au voyage, si le contrat a été conclu au voyage.

Chapitre II - Le transport de marchandises

Section I - Règles générales

Article L. 522-1

Dans le présent chapitre :

- le terme " *transporteur* " désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.
- le terme " *chargeur* " désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

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

Article L. 522-2

Le contrat est résolu si, par cas de force majeure, le départ du navire qui devait exécuter le transport est empêché ou retardé d'une manière telle que le transport ne puisse plus se faire utilement pour le chargeur ou sans risque d'engager sa responsabilité pour le transporteur.

En ce cas, la résolution a lieu sans dommages-intérêts de part ni d'autre.

Article L. 522-3

Si le même effet est produit par la faute du transporteur, le contrat peut être résolu à la demande du chargeur.

Celui-ci a droit à des dommages-intérêts d'après le préjudice qu'il subit. Le montant ne peut en excéder le chiffre fixé en application de l'article L. 522-35.

Article L. 522-4

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

Article L. 522-5

Le présent chapitre est applicable aux transports effectués au départ ou à destination de Monaco, sauf s'ils sont soumis à une convention internationale à laquelle Monaco est partie.

Article L. 522-6

Les dispositions du présent titre s'appliquent :

1° entre tous les intéressés au transport en l'absence d'un contrat d'affrètement ;

2° dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'un contrat d'affrètement.

Section II - Le connaissement

Article L. 522-7

Le transporteur ou son représentant doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement, après réception des marchandises.

Le connaissement constate la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ou son mandataire, ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de l'original dûment accompli de ce document.

Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à personne dénommée, ou à ordre ou au porteur.

Le connaissement nominatif n'est pas négociable. Le transporteur ou son mandataire ne peut remettre la marchandise qu'à la personne dénommée munie du connaissement original.

Le connaissement à ordre est négociable par endossement. Le transporteur ou son mandataire ne peut délivrer la marchandise qu'au porteur du connaissement endossé, même en blanc.

Le connaissement au porteur est négociable par simple remise. Le transporteur ou son mandataire doit délivrer la marchandise à toute personne qui se présente à lui en possession de ce connaissement.

Article L. 522-8

Le connaissement doit mentionner :

- la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, le cas échéant une déclaration expresse du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces, ainsi que le poids des marchandises ou de leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur ;
- le nom et l'établissement principal du transporteur ;
- le nom, la signature du chargeur ou celle de son représentant ;
- le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur ;
- le port de chargement prévu et la date de prise en charge des marchandises au port ;
- le port de déchargement ;
- le nombre d'exemplaires originaux du connaissement ;
- le lieu d'émission du connaissement ;
- la signature du transporteur ou de son représentant ;
- le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire ;
- la mention qu'il est soumis aux dispositions du présent chapitre qui frappe de nullité toute disposition y dérogeant au préjudice du chargeur et du destinataire ;
- l'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée ;
- la date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord entre les parties.

La mention " *embarqué* " apposée sur le connaissement fait foi du chargement de la marchandise à bord du navire.

Le connaissement vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

Article L. 522-9

Chaque connaissement est établi en deux originaux au moins, un pour le chargeur et l'autre pour le transporteur. Les originaux sont signés par le transporteur ou son représentant et par le chargeur au plus tard dans les vingt-quatre heures après le chargement.

Les originaux sont datés. Le nombre des originaux émis est mentionné sur chaque exemplaire.

Article L. 522-10

Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrites sur ses déclarations au connaissement.

Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur.

Celui-ci ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur.

Article L. 522-11

Si le connaissement contient des indications particulières concernant la nature, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom sait, ou a des raisons de soupçonner, qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge, ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

Article L. 522-12

Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par celui-ci, ou son représentant, d'un connaissement sans réserve quant aux indications fournies par le chargeur, ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard des tiers.

Si la réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement, il ne peut pas se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficie pas de la limitation de responsabilité prévue par l'article L. 522-35 ci-dessous. Il ne peul non plus invoquer la lettre de garantie contre le chargeur, s'il a agi dans l'intention de léser un tiers.

Section III - L'exécution du contrat

Article L. 522-13

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

Le chargeur qui ne présente pas sa marchandise en temps et lieu paie une indemnité correspondant au préjudicie subi par le transporteur, et au plus égale au montant du fret convenu.

Article L. 522-14

Le chargeur doit apposer sur la marchandise des marques suffisantes pour leur identification, et de manière que ces marques restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage.

Il doit apposer, s'il y a lieu, sur les marchandises les marques spéciales prévues par la réglementation sur les marchandises dangereuses.

Article L. 522-15

Le chargeur doit déclarer, le cas échéant, le caractère dangereux des marchandises par lui présentées, et si besoin indiquer les précautions à prendre.

Les marchandises de matière inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur ou son représentant n'eût pas consenti s'il avait connu leur nature, peuvent, à tout moment et en tous lieux, être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le capitaine, et ce sans indemnité ; le chargeur est en outre responsable de tous les dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement.

Lorsque le transporteur, connaissant la nature de ces marchandises, a consenti à leur embarquement, le capitaine ne peut les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives que dans le cas où elles mettent en danger le navire ou la cargaison ; aucune indemnité n'est due, sinon à titre d'avaries communes s'il y a lieu.

Article L. 522-16

Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.

Article L. 522-17

Le montant du prix du transport, ou fret, est établi par la convention des parties. Il est dû par le chargeur.

En cas de fret payable à destination, le réceptionnaire en est également débiteur s'il accepte la livraison de la marchandise.

Article L. 522-18

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par fortune de mer ou par suite de la négligence du transporteur à satisfaire aux obligations prévues par les articles L. 522-20 et L. 522-21.

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

Article L. 522-19

Le transporteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret, pendant la quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

Ce privilège subsiste en cas de liquidation des biens ou d'admission au règlement judiciaire du chargeur ou du réclamateur survenue pendant cette quinzaine.

Article L. 522-20

Nonobstant toute stipulation contraire, le transporteur est tenu, avant et au début du voyage :

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

b) de convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

c) d'approprier et mettre en bon état tout ou partie du navire où les marchandises doivent être déchargées.

Article L. 522-21

Nonobstant toute stipulation contraire, le transporteur est tenu de procéder, de façon appropriée et soigneuse, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement de la marchandise.

Article L. 522-22

Sauf en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport, le transporteur commet une faute si, en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, il arrime la marchandise sur le pont du navire.

Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises sont transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fait mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer.

Article L. 522-23

Un transport de marchandises effectué en pontée, contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale, est considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article L. 522-39.

Article L. 522-24

Le transporteur est tenu d'effectuer le transport en droiture. Il doit s'abstenir de tout déroutement non justifié.

Article L. 522-25

En cas d'interruption du voyage, ou au cas où le voyage s'achève dans un port autre que le port de destination prévu au contrat, le transporteur ou son représentant doit, à peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination prévu.

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

Article L. 522-26

En cas de transbordement sur un autre navire en application de l'article L. 522-25 ci-dessus, les frais de transbordement et le fret dû pour achever le déplacement de la marchandise sont à la charge de celle-ci, sauf en cas où l'interruption est due à un événement dont le transporteur est responsable, aux termes des dispositions de l'article L. 522-31.

Dans tous les cas, le transporteur conserve le fret prévu pour le voyage entier.

Article L. 522-27

Le transporteur ou son représentant doit livrer la marchandise à son destinataire ou au représentant de celui-ci.

Le destinataire est celui dont le nom est indiqué dans le connaissement à personne dénommée ; c'est celui qui présente le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur ; c'est le dernier endossataire dans le connaissement à ordre.

Article L. 522-28

La remise d'un original du connaissement établit la livraison, sauf preuve contraire.

L'un des connaissements une fois accompli, les autres originaux sont sans valeur.

Article L. 522-29

Le transporteur ou son représentant ne peut retenir les marchandises dans le navire faute de paiement du fret.

Article L. 522-30

À défaut de réclamation des marchandises, ou au cas de contestation relative à la livraison ou au paiement du fret, le transporteur ou son représentant peut, par autorité de justice :

a) faire vendre tout ou partie pour le paiement du fret, sauf au destinataire à fournir caution ;

b) faire ordonner le dépôt du surplus.

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

Section IV - La responsabilité du transporteur

Article L. 522-31

Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

Article L. 522-32

Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il est raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances.

Article L. 522-33

Le transporteur n'est pas responsable pour perte, dommage aux marchandises ou retards provenant :

a) des périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables ;

b) des faits de guerre, émeutes, troubles civils, pirateries, arrêt ou contrainte de l'autorité publique ou restriction de quarantaine ;

c) de grèves, lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

d) de toute autre cause extérieure ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute de ses agents ou préposés ;

e) des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

f) du vice propre ou nature spéciale de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure de la tolérance d'usage au port de destination ;

g) des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur ;

h) d'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin ;

i) d'un incendie ;

j) de l'innavigabilité ou du vice caché du navire, à condition que le transporteur établisse qu'il a fait toute diligence pour mettre le navire en état de navigabilité ou que le vice a échappé à son examen vigilant.

Article L. 522-34

Le chargeur ou son ayant droit peut néanmoins, dans les cas énumérés ci-dessus, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés autre que la faute prévue à la lettre " *g* " de l'article précédent.

Article L. 522-35

La responsabilité du transporteur ne peut dépasser, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, une somme qui est déterminée par colis ou unité, ou par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées et dont le montant est fixé par ordonnance souveraine, la limite la plus élevée étant applicable.

Lorsqu'un conteneur, une palette, ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans ce conteneur, cette palette ou cet engin est considéré comme un colis ou unité au sens de l'alinéa premier. Dans les autres cas, ce conteneur, cette palette ou cet engin est considéré comme un colis ou unité au sens de l'alinéa premier.

Article L. 522-36

La limite établie ci-dessus n'est pas appliquée lorsque la nature et la valeur des marchandises ont été déclarées par le chargeur avant leur embarquement, et que cette déclaration a été insérée au connaissement. Pareille déclaration fait foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.

Article L. 522-37

Les dispositions des articles L. 522-35 et L. 522-36 ci-dessus ne privent pas le transporteur du droit de demander à bénéficier de la limitation de responsabilité de l'armateur prévue par l'article L. 312-1.

Article L. 522-38

La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison est limitée à une somme n'excédant pas le montant du fret total payable en vertu du contrat de transport des marchandises par mer.

Article L. 522-39

Le transporteur ne peut bénéficier de la limitation de responsabilité établie par l'article L. 522-35 et L. 522-38 s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission de sa part qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Il en est de même dans les cas visés aux articles L. 522-10, L. 522-15 et L. 522-23.

Article L. 522-40

Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

- *a)* de soustraire le transporteur à la responsabilité définie à l'article L. 522-31 ;
- *b)* ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de la présente loi ;
- *c)* ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application des articles L. 522-35 et L. 522-38 ;
- *d)* ou de céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

Article L. 522-41

Par dérogation à l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées dans les transports d'animaux vivants et dans les transports de marchandises chargées sur le pont conformément à l'article L. 522-22, ci-dessus, sauf en ce qui concerne les conteneurs chargés à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

Article L. 522-42

Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises.

Section V - Les actions en justice

Article L. 522-43

Nonobstant toute clause contraire, les actions nées du contrat de transport de marchandises peuvent être portées devant la juridiction monégasque, si le chargement ou le déchargement ont été effectués à Monaco. Elles peuvent également être portées devant la juridiction monégasque si celle-ci est compétente selon les règles du droit commun, ou si elle a été choisie par les parties.

Article L. 522-44

En cas de perte ou dommage survenu aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser ses réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, au plus tard au moment de la livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement.

S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours francs de la livraison.

Le transporteur a toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de la prise en charge.

Article L. 522-45

Toutes actions contre le transporteur à raison de pertes, dommages ou retards, se prescrivent par un an.

Article L. 522-46

Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire se prescrivent par un an.

Article L. 522-47

Le délai de prescription des actions contre le transporteur ou le destinataire court à compter du jour où les marchandises sont remises ou offertes au destinataire ou en cas de perte totale du jour où elles devaient être livrées.

Article L. 522-48

Les actions récursoires peuvent être intentées soit dans le délai d'un an fixé ci-dessus, soit, même après ce délai, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti, ou du jour où celui-ci a, à l'amiable, réglé la réclamation.

Chapitre III - Les entreprises de manutention

Article L. 523-1

L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein qui en sont le préalable à la suite nécessaire.

Outre les opérations matérielles définies à l'alinéa précédent, l'entrepreneur de manutention effectue pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire :

a) la réception et la reconnaissance à terre des marchandises à embarquer ainsi que leur garde jusqu'à l'embarquement ;

b) la réception et la reconnaissance à terre des marchandises débarquées ainsi que leur garde et leur délivrance.

Les services définis à l'alinéa 2 ci-dessus sont dus à moins qu'ils n'aient été expressément exclus.

Article L. 523-2

Si le transporteur est chargé par l'ayant droit et pour son compte de faire exécuter par un entrepreneur de manutention tout ou partie des opérations visées à l'article L. 523-1 ci-dessus il doit en aviser cet entrepreneur.

Article L. 523-3

L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui a requis ses services et sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci qui seul dispose d'une action contre lui : cette action est exercée devant le tribunal compétent en vertu de l'article L. 523-7.

Article L. 523-4

Quel que soit celui pour le compte de qui l'entrepreneur de manutention manipule, reçoit ou garde la marchandise, sa responsabilité est engagée dans les conditions et limites fixées ci-dessous :

a) lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article L. 523-1 alinéa 1er, il est responsable des dommages qui lui sont imputables ;

b) lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article L. 523-1, alinéa 2, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant.

Il répond des dommages subis par la marchandise sauf s'il établit qu'ils proviennent :

1° d'un incendie ;

2° de faits constituant une cause étrangère non imputable à l'entrepreneur ;

3° de grèves, lock-out ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

4° d'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

5° du vice propre de la marchandise.

Dans tous les cas, le demandeur peut néanmoins faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou partie, à une faute de l'entrepreneur de manutention ou de ses proposés.

Article L. 523-5

La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser une somme fixée par ordonnance souveraine à moins d'une déclaration de valeur qui lui a été notifiée.

Article L. 523-6

Est nulle à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

a) de soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie à l'article L. 523-4 ci-dessus ;

b) ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de l'article L. 523-4 ci-dessus ;

c) ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle qui est prévue par l'article L. 523-5 ci-dessus ;

d) de céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

Article L. 523-7

Nonobstant toute clause contraire, les actions nées des opérations de manutention peuvent être portées devant la juridiction monégasque, si le chargement ou le déchargement ont été effectués à Monaco. Elles peuvent également être portées devant la juridiction monégasque si celle-ci est compétente selon les règles du droit commun ou si elle a été choisie par les parties.

Article L. 523-8

Toutes actions contre l'entrepreneur de manutention se prescrivent par un an : ce délai court à compter du jour où les marchandises ont été remises ou offertes au destinataire ou, en cas de perte totale, du jour où elles devaient être livrées.

Article L. 523-9

En matière internationale, les opérations visées au présent chapitre sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur de manutention.

Chapitre IV - Le transport de passagers

Section I - Règles générales

Article L. 524-1

Le présent titre est sans application aux navires d'État exclusivement affectés à un service public.

Article L. 524-2

Les dispositions du présent titre s'appliquent à tout transport de passagers par mer quel que soit le type de bâtiment utilisé.

Elles ne peuvent pas être écartées au détriment des passagers.

Section II - Le contrat de passage

Article L. 524-3

Par le contrat de passage le transporteur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Les obligations des parties sont constatées dans le billet de passage que le transporteur doit délivrer au passager.

Article L. 524-4

Le billet de passage mentionne :

- les parties au contrat (transporteur et passager) ;
- le voyage qui en est l'objet (nom du bâtiment, date et lieu d'embarquement, port de débarquement et, le cas échéant, escales prévues) ;
- la classe et le numéro de la cabine ;
- sauf dans le cas de l'article L. 524-13, alinéa 2, le prix du passage ;
- l'indication que le transport est soumis aux dispositions de la présente loi qui frappe de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du voyageur.

Article L. 524-5

Sur les bâtiments de moins de dix unités de jauge brute et sur ceux qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

Article L. 524-6

Sauf dans les transports visés à l'article L. 524-5 ci-dessus, le passager ne peut pas, à moins d'un accord du transporteur, céder à un tiers le bénéfice de son contrat.

Article L. 524-7

Le passager est tenu de se présenter à l'embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage.

En cas de retard ou de renonciation au voyage, il reste débiteur du prix intégral du passage, sauf convention contraire.

En cas d'empêchement de force majeure ou de décès du passager, le contrat est résolu par l'avis qu'en donnent, avant l'embarquement, le passager ou ses ayants droit. Le quart du prix du passage est, en pareil cas, dû au transporteur : les mêmes dispositions s'appliquent, sur leur demande, aux membres de la famille du passager empêché ou décédé qui devaient voyager avec lui.

Le voyage une fois commencé, les événements qui surviennent en la personne du passager restent sans influence sur sa dette.

Article L. 524-8

Si le départ n'a pas lieu pour une cause non imputable au transporteur, le contrat est résolu sans indemnité.

Faute pour le transporteur d'établir que l'événement ne lui est pas imputable, il doit une indemnité égale à la moitié du prix du passage.

Article L. 524-9

À défaut par le transporteur d'avoir fait diligence, toute modification substantielle dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues donne au passager le droit de demander la résolution ou la résiliation du contrat et, le cas échéant, des dommages-intérêts.

Article L. 524-10

L'interruption prolongée du voyage pour une cause dont le transporteur n'établit pas qu'elle ne lui est pas imputable entraîne la résiliation, sans préjudice d'éventuels dommages-intérêts, à moins que le transporteur ne pourvoie au transport du passager à destination sur un navire de même qualité ou, en accord avec le passager, par tout autre moyen de transport.

Article L. 524-11

Les passagers sont soumis à la discipline du bord.

Article L. 524-12

Les actions nées du contrat de passage sont portées devant la Juridiction compétente selon les règles du droit commun.

Section III - La responsabilité du transporteur

Article L. 524-13

Les dispositions de la section III du présent titre ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.

Article L. 524-14

Le transporteur, qu'il soit ou non propriétaire du navire, est tenu de mettre et de conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré au début du transport et à tout moment durant le transport et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers à tous autres égards.

Article L. 524-15

L'accident corporel survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escale, donne lieu à réparation par le transporteur s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article précédent ou qu'une faute a été commise par lui-même ou par un de ses préposés.

Article L. 524-16

Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des passagers causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés.

Article L. 524-17

Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation de l'article L. 524-14 ou à la faute de ses préposés.

Article L. 524-18

La réparation est due par le transporteur dans les limites établies par ordonnance souveraine.

Ces limites sont inapplicables en cas de dol ou faute inexcusable du transporteur ou de ses préposés. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

Article L. 524-19

Remplacé par la loi n° 1.401 du 5 décembre 2013[3]

L'action en responsabilité se prescrit conformément aux dispositions du Code civil.

Article L. 524-20

Toute action en responsabilité à quelque titre que ce soit ne peut être exercée que dans les conditions et limites de la présente section.

Les frais de justice alloués et taxés par le tribunal dans une instance en dommages-intérêts ne sont pas inclus dans la limite de responsabilité énoncée à l'article L. 524-18.

Section IV - Les biens des passagers

Article L. 524-21

Les véhicules de tourisme, les bagages enregistrés et les biens précieux déposés entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord donnent lieu à la délivrance d'un récépissé par le transporteur qui en est responsable comme en matière de transport de marchandises.

Article L. 524-22

Le transporteur est responsable des bagages enregistrés et des véhicules de tourisme, y compris tous les bagages transportés dans les véhicules ou sur ceux-ci à concurrence d'un maximum fixé par ordonnance souveraine.

Article L. 524-23

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

Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, une somme dont le montant est fixé par ordonnance souveraine.

Article L. 524-24

Pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord, le transporteur est responsable à concurrence d'un maximum fixé par ordonnance souveraine à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément à l'article L. 524-25 ci-après.

Article L. 524-25

Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles qui résultent des articles L.524-21 à L. 524-23 ci-dessus.

Article L. 524-26

Le capitaine ne peut retenir à bord les bagages de cabine faute de paiement du prix de passage. Il peut, dans le temps de la décharge, demander leur dépôt en mains tierces jusqu'au paiement du prix de passage.

Article L. 524-27

Les créances du transporteur nées à l'occasion du contrat de passage sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages et véhicules enregistrés.

Article L. 524-28

Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an à compter du débarquement des bagages ou du jour où le débarquement aurait dû avoir lieu.

Les intérêts et frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles L.524-22, L. 524-23 et L. 524-24.

Section V - Les organisateurs de croisières maritimes

Article L. 524-29

À peine de nullité du contrat que seul le passager peut invoquer, les organisateurs de croisière maritime doivent délivrer à chaque passager ou groupe de passagers un titre de croisière.

Article L. 524-30

Le billet de croisière porte les mentions suivantes :

- le nom et le type du navire ;
- les nom et adresse de l'organisateur de la croisière ;
- les nom et adresse du transporteur ;
- les nom et adresse du passager ou de son représentant ;
- la classe, le numéro de la cabine et le prix du voyage ainsi que les frais qui y sont compris ;
- les ports de départ et de destination ;
- les dates et heures prévues de départ et d'arrivée ;
- les escales prévues ;
- les services accessoires promis au passager.

Article L. 524-31

Outre le billet de croisière qui constate le contrat de passage, chaque passager doit recevoir des coupons correspondants pour chaque escale aux services à fournir à terre réunis en un carnet de croisière.

Le billet de croisière et le carnet de croisière constituent le titre de croisière.

Article L. 524-32

Le manquement de l'organisateur de croisière à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage sa responsabilité sauf s'il établit qu'il s'agit de l'exécution du contrat de transport proprement dit.

Article L. 524-33

L'organisateur de croisière maritime est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages.

Si le dommage résulte de l'exécution du contrat de transport maritime, l'organisateur de croisière est responsable dans les conditions et les limites des articles L. 524-15 à L. 524-25 ci-dessus.

Titre III - Les avaries

Chapitre I - Dispositions communes

Article L. 531-1

Sont réputés avaries tous dommages ou pertes subis par le navire, la cargaison et le fret, conjointement ou séparément, ainsi que toutes dépenses extraordinaires faites pour eux au cours de l'expédition maritime. Les avaries sont communes ou particulières.

À défaut de stipulations contraires des parties intéressées, les avaries communes sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

L'option que dans un connaissement le transporteur se réserverait entre les dispositions du présent titre et toutes autres dispositions est réputée non écrite : en pareil cas, ce sont les premières qui s'appliqueront à l'exclusion des secondes.

Sont particulières toutes les avaries non admises en avaries communes. Elles sont supportées par le propriétaire de la chose qui a subi le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

Chapitre II - Classement en avaries communes

Article L. 532-1

Sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime.

Article L. 532-2

Sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine : celui-ci, lorsqu'il a décidé les sacrifices et les dépenses qui doivent être faits, porte sur le journal de mer les date, heure et lieu de l'événement, les motifs qui ont déterminé sa décision et les mesures qu'il a ordonnées.

Dans les vingt-quatre heures de son arrivée au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu d'affirmer les faits ainsi consignés sur le journal de mer.

Article L. 532-3

La preuve qu'un dommage ou une dépense doit être classé en avarie commune incombe à celui qui le demande.

Article L. 532-4

Sont seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine.

Article L. 532-5

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'y a pas moins lieu à règlement d'avaries communes sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable.

Article L. 532-6

Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui a été classée en avaries communes, est elle-même bonifiée comme telle à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

Chapitre III - La contribution aux avaries communes

Article L. 533-1

Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évalués comme il est dit ci-après.

Article L. 533-2

Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée, s'il y a lieu, du montant des sacrifices qu'il a subis.

Le fret brut et le prix du passageacquis à tout événement contribuent pour les deux tiers.

Article L. 533-3

Les marchandises sauvées contribuent en proportion de leur valeur marchande réelle et les marchandises sacrifiées en proportion de leur valeur supposée au port de déchargement.

Article L. 533-4

Le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est déterminé, pour le navire, au port où s'achève l'expédition.

Il est égal au coût des réparations consécutives aux sacrifices subis : coût réel si elles ont été effectuées, coût estimatif s'il n'y a pas été procédé.

Article L. 533-5

Le montant des dommages ou pertes à admettre en avaries communes est déterminé, pour les marchandises, au port de déchargement.

Il est égal au coût des sacrifices faits, calculé sur la base de la valeur marchande de ces marchandises à l'état sain au même port.

Article L. 533-6

Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que leur valeur réelle contribuent à proportion de leur valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.

Article L. 533-7

Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissement ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

La même règle s'applique aux marchandises chargées en pontée, sauf lorsqu'elles sont chargées en conteneurs à bord de navires munis d'installations appropriées à ce type de transport. Dans ce cas, elles sont traitées comme les marchandises en cale.

Article L. 533-8

En cas de jet à la mer de marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens de l'article L.522-22, la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes.

Article L. 533-9

Les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissement ni reçu ainsi que les envois postaux de toute nature sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés ; ils participent néanmoins à la répartition s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles L. 532-1 à L. 532-6.

Article L. 533-10

La répartition se fait au marc le franc.

En cas d'insolvabilité de l'un des contribuables, sa part est répartie entre les autres proportionnellement à leurs intérêts.

L'obligation de chacun des intéressés est limitée à la valeur de sa contribution.

Chapitre IV - Règlement des avaries communes

Article L. 534-1

Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.

Article L. 534-2

À défaut d'accord entre les parties sur le règlement d'avaries communes, un ou plusieurs experts répartiteurs sont, à la requête de la partie la plus diligente, nommés par le président du tribunal de première instance.

Article L. 534-3

S'il n'est pas accepté amiablement par toutes les parties intéressées, le règlement est soumis à l'homologation du tribunal de première instance à la requête de la partie la plus diligente.

En cas de refus d'homologation, le tribunal désigne de nouveaux experts.

Article L. 534-4

Toutes actions dérivant d'une avarie commune, sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

Article L. 534-5

Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur incombe sauf caution suffisante de l'ayant droit.

Article L. 534-6

L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant, pendant quinze jours après leur délivrance si elles n'ont passé en mains tierces.

Titre IV - Les assurances maritimes

Chapitre I - Dispositions générales

Article L. 541-1

Est régi par la présente loi tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime.

Article L. 541-2

Ne peuvent être écartées par les parties au contrat les dispositions des articles L. 541-3, L. 542-5, L. 542-6, L. 542-9, L. 542-11, L.542-12, alinéa 1, L.542-16, alinéa 2, L.542-20, L. 542-23, L. 542-24, L. 542-25, L. 542-31, L. 542-33, L. 542-36 et L. 542-37.

Article L. 541-3

Tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, peut faire l'objet d'une assurance.

Nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance s'il n'a pas éprouvé un préjudice.

Article L. 541-4

L'assurance peut être contractée, soit pour le compte du souscripteur de la police, soit pour le compte d'une autre personne déterminée, soit pour le compte de qui il appartiendra.

La déclaration que l'assurance est contractée pour le compte de qui il appartiendra vaut tant comme assurance au profit du souscripteur de la police que comme stipulation pour autrui au profit du bénéficiaire de ladite clause.

Chapitre II - Dispositions communes aux diverses assurances

Section I - Conclusion du contrat

Article L. 542-1

La preuve du contrat d'assurance doit être faite par écrit.

Article L. 542-2

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

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

Article L. 542-3

Le contrat d'assurance est daté du jour où il est souscrit.

Il indique :

- le lieu de souscription ;
- le nom et le domicile des parties contractantes, avec l'indication, le cas échéant, que celui qui fait assurer agit pour le compte d'autrui ;
- la chose ou l'intérêt assuré ;
- les risques assurés et les risques exclus ;
- le temps et le lieu de ces risques ;
- la somme assurée ;
- la prime ;
- la clause à ordre ou au porteur, si elle a été convenue.

Article L. 542-4

L'assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de l'engagement des parties ou de la date qui a été fixée pour prise en charge.

Cette disposition n'est applicable aux polices d'abonnement que pour le premier aliment.

Article L. 542-5

Toute omission ou toute déclaration inexacte de l'assuré de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque, qu'elle ait ou non influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré, annule l'assurance à la demande de l'assureur.

Toutefois, si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, l'assureur est, sauf stipulation plus favorable à l'égard de l'assuré, garant du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'il a dû percevoir, sauf les cas où il établit qu'il n'a pas couvert les risques s'il les a connus.

La prime demeure acquise à l'assureur en cas de fraude de l'assuré.

Article L. 542-6

Toute modification en cours de contrat, soit de ce qui a été convenu lors de sa formation, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque, entraîne la résiliation de l'assurance si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les trois jours où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris, à moins que celui-ci n'apporte la preuve de sa bonne foi, auquel cas il est fait application des dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 542-5.

Si cette aggravation n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue, moyennant augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue.

Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut, soit résilier le contrat dans les trois jours à partir du moment où il en a eu connaissance, la prime lui étant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue.

Article L. 542-7

Toute assurance faite après le sinistre ou l'arrivée des objets assurés ou du navire transporteur est nulle, si la nouvelle en était connue, avant la conclusion du contrat, au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvait l'assuré ou l'assureur.

Article L. 542-8

L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est nulle s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat l'assuré avait personnellement connaissance du sinistre ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés.

Article L. 542-9

Si l'assureur établit qu'il y a eu fraude de la part de l'assuré ou de son mandataire, l'assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée est nulle, et la prime lui reste acquise.

Il en est de même si la valeur assurée est une valeur agréée.

Article L. 542-10

En l'absence de fraude, le contrat est valable à concurrence de la valeur réelle des choses assurées et, si elle a été agréée, pour toute la somme assurée.

Article L. 542-11

Les assurances cumulatives pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurée sont nulles si elles ont été contractées dans une intention de fraude.

Article L. 542-12

Les assurances cumulatives contractées, sans fraude pour une somme excédant la valeur de la chose assurée ne sont valables que si l'assuré les porte à la connaissance de l'assureur à qui il demande son règlement.

Chacune d'elles produit ses effets en proportion de la somme à laquelle elle s'applique, jusqu'à concurrence de l'entière valeur de la chose assurée.

Article L. 542-13

Lorsque la somme assurée est inférieure à la valeur réelle des objets assurés et, sauf le cas de valeur agréée, l'assuré demeure son propre assureur pour la différence.

Section II - Obligations de l'assureur et de l'assuré

Article L. 542-14

L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un événement de force majeure.

L'assureur répond également :

1° de la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance ;

2° des frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel ou de limiter le dommage.

Article L. 542-15

La clause " *franc d'avarie* " affranchit l'assureur de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement ; dans ces cas, l'assuré a option entre le délaissement et l'action d'avarie.

La clause " *franc d'avarie particulière sauf...* " affranchit l'assureur de toutes avaries particulières, à l'exception de celles causées par l'un des événements énumérés à la clause et des cas qui donnent ouverture au délaissement.

Article L. 542-16

Les risques assurés demeurent couverts, même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins que l'assureur n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour mettre les objets à l'abri des risques survenus.

L'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré.

Article L. 542-17

Les risques demeurent couverts dans les mêmes conditions en cas de faute du capitaine ou de l'équipage, sauf ce qui est dit à l'article L. 543-5.

Article L. 542-18

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

Article L. 542-19

L'assureur ne couvre pas les risques :

a) de guerre civile ou étrangère ; de mines et tous engins de guerre ;

b) de piraterie ;

c) de capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ;

d) d'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme ;

e) des dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes, sauf ce qui est dit à l'article L. 543-9 ;

f) des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atomes ou de la radioactivité ainsi que des sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.

Article L. 542-20

Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer.

Article L. 542-21

L'assureur n'est pas garant :

a) des dommages et pertes matériels provenant du vice propre de l'objet assuré, sauf ce qui est dit à l'article L. 543-4 quant au vice caché du navire ;

b) des dommages et pertes matériels résultant des amendes, confiscations, mises sous séquestres, réquisitions, mesures sanitaires ou de désinfection ou consécutifs à des violations de blocus, actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin ;

c) des dommages-intérêts ou autres indemnités à raison de toutes saisies ou cautions données pour libérer les objets saisis ;

d) des préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matériels atteignant directement l'objet assuré, tels que chômage, retard, différence de cours, obstacle apporté au commerce de l'assuré.

Article L. 542-22

L'assuré doit :

1° payer la prime et les frais, au lieu et aux époques convenus ;

2° apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou à la marchandise ;

3° déclarer exactement, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge ;

4° déclarer à l'assureur, dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenues au cours du contrat ;

5° conserver au profit de l'assureur tous ses droits et recours contre le responsable.

Article L. 542-23

Le défaut de paiement d'une prime permet à l'assureur, soit de suspendre l'assurance, soit d'en demander la résiliation.

La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu de l'assureur, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer.

Article L. 542-24

La suspension et la résiliation de l'assurance pour défaut de paiement d'une prime sont sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, bénéficiaires de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à la notification de la suspension ou de la résiliation.

En cas de sinistre, l'assureur pourra, par une clause expresse figurant à l'avenant documentaire, opposer à ces bénéficiaires, à due concurrence, la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.

Article L. 542-25

En cas de liquidation des biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assuré, l'assureur peut, si la mise en demeure n'a pas été suivie de paiement, résilier la police en cours, mais la résiliation est sans effet à l'égard du tiers de bonne foi, bénéficiaire de l'assurance, en vertu d'un transfert antérieur à tout sinistre et à la notification de la résiliation.

En cas de retrait d'agrément, de liquidation des biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assureur, l'assuré a les mêmes droits.

Article L. 542-26

L'assuré doit contribuer au sauvetage des objets assurés et prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.

Il est responsable envers l'assureur du dommage causé par l'inexécution de cette obligation résultant de sa faute ou de sa négligence.

Section III - Règlement de l'indemnité

Article L. 542-27

Les dommages et pertes sont réglés en avarie, sauf faculté d'opter pour le délaissement dans les cas déterminés par la loi ou par la convention.

Article L. 542-28

L'assureur ne peut être contraint de réparer ou remplacer les objets assurés.

Article L. 542-29

La contribution à l'avarie commune qu'elle soit provisoire ou définitive, ainsi que les frais d'assistance et de sauvetage sont remboursés par l'assureur, proportionnellement à la valeur assurée par lui, diminuée, s'il y a lieu, des avaries particulières à sa charge.

Article L. 542-30

Le délaissement est notifié à l'assureur par lettre recommandée ou par acte extrajudiciaire.

Il doit intervenir dans les trois mois de la connaissance de l'événement qui y donne lieu, ou de l'expiration du délai qui le permet.

Article L. 542-31

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

Article L. 542-32

Le délaissement ne peut être ni partiel, ni conditionnel.

Il transfère les droits de l'assuré sur les objets assurés à l'assureur, à charge par lui de payer la totalité de la somme assurée et les effets de ce transfert remontent entre les parties au moment où l'assuré notifie à l'assureur sa volonté de délaisser.

L'assureur peut refuser le délaissement. Il n'est alors tenu que du paiement de la totalité de la somme assurée.

Article L. 542-33

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

Article L. 542-34

L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie.

Article L. 542-35

Si un même risque a été couvert par plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée, laquelle constitue la limite de son engagement.

Article L. 542-36

Modifié par la loi n° 1.401 du 5 décembre 2013[3]

Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans.

Article L. 542-37

Le délai de prescription des actions nées du contrat d'assurance court :

1° en ce qui concerne l'action en paiement de la prime, de la date d'exigibilité ;

2° en ce qui concerne l'action d'avarie pour le navire, de la date de l'événement qui donne lieu à l'action ; pour la marchandise, de la date de l'arrivée du navire ou autre véhicule de transport, ou, à défaut, de la date à laquelle il aurait dû arriver ou, si l'événement est postérieur, de la date de cet événement ;

3° pour l'action en délaissement, de la date de l'événement qui y donne droit ou, si un délai est fixé pour donner ouverture à l'action, de la date d'expiration de ce délai ;

4° lorsque l'action de l'assuré a pour cause la contribution d'avarie commune, la rémunération d'assistance ou le recours d'un tiers, du jour de l'action en justice contre l'assuré ou du jour du paiement. Pour l'action en répétition de toute somme payée en vertu du contrat d'assurance, le délai court alors de la date du paiement indu.

Chapitre III - Dispositions particulières aux diverses assurances

Section I - Assurances sur corps

Article L. 543-1

L'assurance des navires est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée.

Article L. 543-2

Dans l'assurance au voyage, la garantie court depuis le début du chargement jusqu'à la fin du déchargement et au plus tard quinze jours après l'arrivée du navire à destination.

En cas de voyage sur lest, la garantie court depuis le moment où le navire démarre jusqu'à l'amarrage du navire à son arrivée.

Article L. 543-3

Dans l'assurance à temps, les risques du premier et du dernier jours sont couverts par l'assurance.

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

Article L. 543-4

L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes résultant d'un vice propre du navire, sauf s'il s'agit d'un vice caché.

Article L. 543-5

L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du capitaine.

Article L. 543-6

Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement tonte autre estimation, réserve faite des dispositions des articles L. 542-9 et L. 542-29.

Article L. 543-7

La valeur agréée comprend indivisément le corps et les appareils moteurs du navire, ainsi que tous les accessoires et dépendances dont l'assuré est propriétaire et dans lesquels sont compris les approvisionnements et les mises dehors.

Toute assurance, quelle que soit sa date, faite séparément sur des accessoires et dépendances appartenant à l'assuré, réduit d'autant, en cas de perte totale ou de délaissement, la valeur agréée.

Article L. 543-8

L'assurance sur bonne arrivée ne peut être contractée, à peine de nullité, qu'avec l'accord des assureurs du navire.

Lorsqu'une somme est assurée à ce titre, la justification de l'intérêt assurable résulte de l'acceptation de la somme ainsi garantie.

L'assureur n'est tenu que dans les cas de perte totale ou de délaissement du navire à la suite d'un risque couvert par la police il n'a aucun droit sur les biens délaissés.

Article L. 543-9

À l'exception des dommages aux personnes, l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré est tenu sur le recours des tiers au cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt de ce navire contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant.

Article L. 543-10

Dans l'assurance au voyage ou pour plusieurs voyages consécutifs, la prime entière est acquise à l'assureur, dès que les risques ont commencé à courir.

Article L. 543-11

Dans l'assurance à temps, la prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge de l'assureur. Si la perte totale ou le cas de délaissement n'est pas à sa charge, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu'à la perte totale ou à la notification du délaissement.

Article L. 543-12

Dans le règlement d'avaries, l'assureur ne rembourse que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité, à l'exclusion de toute autre indemnité pour dépréciation ou chômage ou quelque autre cause que ce soit.

Article L. 543-13

Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de la police, l'assuré est garanti pour chaque événement jusqu'au montant du capital assuré, sauf le droit pour l'assureur de demander après chaque événement un complément de prime.

Le montant de la garantie due par l'assureur pourra être reconstitué pendant la durée de la police après chaque événement moyennant un complément de prime.

Article L. 543-14

Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

1° perte totale ;

2° réparation devant atteindre les trois quarts de la valeur agréée ;

3° impossibilité de réparer ;

4° défaut de nouvelles depuis plus de trois mois ; la perte est réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles.

Article L. 543-15

En cas d'aliénation ou d'affrètement coque nue du navire, l'assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou de l'affréteur, à charge pour lui d'en informer l'assureur dans le délai de dix jours et d'exécuter toutes les obligations dont l'assuré était tenu envers l'assureur en vertu du contrat.

Il est toutefois loisible à l'assureur de résilier le contrat dans le mois du jour où il a reçu notification de l'aliénation ou de l'affrètement. Cette résiliation ne prend effet que quinze jours après sa notification.

L'aliénateur ou le fréteur reste tenu au paiement des primes échues antérieurement à l'aliénation ou à l'affrètement.

Article L. 543-16

L'aliénation de la majorité des parts d'un navire en copropriété entraîne seule l'application de l'article précédent.

Article L. 543-17

Les dispositions de la présente section sont également applicables aux contrats d'assurance concernant le navire qui n'est assuré que pour la durée de son séjour dans les ports, rades ou autres lieux, qu'il soit à flot ou à cale sèche.

Elles sont applicables aux navires en construction.

Section II - Assurances sur facultés

Article L. 543-18

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

Article L. 543-19

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

Article L. 543-20

Lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à l'ensemble du voyage, sauf convention contraire des parties.

Article L. 543-21

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

1° des freintes de route ;

2° des dommages résultant de l'insuffisance des emballages de marchandise.

Article L. 543-22

La valeur assurée ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées : soit par le prix d'achat ou, à défaut, par le prix courant aux temps et lieu du chargement augmenté de tous les frais jusqu'à destination et du profit espéré ; soit par la valeur à destination à la date d'arrivée ou, si les marchandises n'arrivent pas, à la date à laquelle elles auraient dû arriver ; soit si les marchandises ont été vendues par l'assuré, par le prix de vente augmenté s'il y a lieu des majorations stipulées au contrat de vente.

Article L. 543-23

L'importance des avaries est déterminée par comparaison de la valeur de la marchandise en état d'avarie à celle qu'elle aurait eue à l'état sain aux mêmes temps et lieu, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué à la valeur d'assurance.

Article L. 543-24

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

Article L. 543-25

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

1° perdues totalement ;

2° perdues ou détériorées à concurrence des trois quarts de leur valeur ;

3° vendues en cours de route pour cause d'avaries matérielles des objets assurés par suite d'un risque couvert.

Article L. 543-26

Il peut également avoir lieu dans les cas :

1° d'innavigabilité du navire et si l'acheminement des marchandises par quelque moyen de transport que ce soit, n'a pu commencer dans le délai de trois mois ;

2° de défaut de nouvelles du navire depuis plus de trois mois.

Article L. 543-27

Dans la police flottante, l'assuré s'oblige à déclarer à l'assureur et l'assureur s'oblige à accepter en aliment dans le cadre de la police :

1° toutes les expéditions faites pour son compte ou en exécution des contrats d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer ;

2° toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui ont laissé à l'assuré le soin de pourvoir à l'assurance, si l'assuré est intéressé à l'expédition comme commissionnaire, consignataire ou autrement. L'intérêt de l'assuré qui ne consiste que dans l'exécution de l'ordre d'assurance confié par un tiers ne donne pas le droit à l'application de la police.

Article L. 543-28

Ces expéditions sont couvertes, au premier cas visé à l'article précédent, automatiquement à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis, à la condition que la déclaration d'aliment en soit faite à l'assureur dans les délais impartis au contrat, au second cas, à compter de la déclaration.

Article L. 543-29

Au cas où l'assuré qui a contracté une police flottante ne s'est pas conformé aux obligations prévues par l'article L. 543-27 ci-dessus, le contrat peut être résilié sans délai à la demande de l'assureur, qui a droit, en outre, aux primes correspondant aux expéditions non déclarées.

Si l'assuré est de mauvaise foi, l'assureur peut exercer le droit de répétition sur les versements qu'il a effectués pour les sinistres relatifs aux expéditions postérieures à la première omission intentionnelle de l'assuré.

Section III - Assurance de responsabilité

Article L. 543-30

L'assurance de responsabilité ne donne droit au remboursement à l'assuré que si le tiers lésé a été indemnisé et dans cette mesure, sauf en cas d'affectation de l'indemnité d'assurance à la constitution du fonds de limitation, dans les termes de l'article L. 312-1.

Article L. 543-31

En cas de constitution d'un fonds de limitation, les créanciers dont le droit est sujet à limitation, dans les termes de l'article L. 312-1, n'ont pas d'action contre l'assureur.

Article L. 543-32

L'assurance de responsabilité qui a pour objet la réparation des dommages causés aux tiers par le navire et qui sont garantis dans les termes de l'article L. 543-9, ne produit d'effet qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police sur corps.

Article L. 543-33

Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de l'assurance de responsabilité, la somme souscrite par chaque assureur constitue, par événement, la limite de son engagement.

Livre VI - Des gens de mer

Titre I - L'aptitude professionnelle

Article L. 610-1

Est considéré comme marin :

– quiconque s'engage envers l'armateur ou son représentant pour servir soit à la conduite et à la marche d'un navire, soit pour assurer des tâches sans rapport avec la navigation, mais utiles à l'équipage et aux passagers ;

– quiconque est embarqué sur son propre navire à des fins professionnelles.

Les services des marins sont constatés par l'inscription au rôle d'équipage dans les conditions qui sont fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 610-2

Sauf dérogations individuelles accordées dans le cadre des conventions internationales, tout navire battant pavillon monégasque doit avoir un état-major et un équipage de nationalité monégasque ou française en ce qui concerne les emplois du pont, de la machine et du service radioélectrique et de nationalité monégasque ou française dans la proportion de trois emplois sur quatre pour chaque navire en ce qui concerne les emplois du service général.

Les règles édictées par l'alinéa précédent ne sont pas applicables aux navires battant pavillon du Prince, aux navires qui, en France, ne sont pas soumis à francisation, aux navires de pêche dont l'équipage n'excède pas cinq hommes et aux navires de plaisance dont les propriétaires sont des ressortissants de pays tiers ayant la qualité de résidents monégasques.

Article L. 610-3

Tout membre de l'équipage d'un navire armé au commerce ou à la pêche doit, s'il est de nationalité française, être titulaire du diplôme, du brevet ou du certificat délivré par l'État français et correspondant au genre de navigation du navire ou à la fonction qu'il exerce à bord.

S'il est de nationalité monégasque, il doit être titulaire d'un brevet d'aptitude déterminé par ordonnance souveraine.

Article L. 610-4

Tout membre de l'équipage d'un navire armé à la plaisance doit, s'il est de nationalité monégasque ou française, être titulaire des diplômes, brevets ou certificats visés à l'article L. 610-3.

S'il est d'une autre nationalité, il doit justifier des diplômes, brevets ou certificats délivrés par l'État dont il est le ressortissant ou dans lequel il exerçait son commandement.

L'équivalence entre ces titres et ceux visés à l'article L. 610-3 est soumise à l'appréciation de l'autorité maritime qui peut refuser de la reconnaître.

Article L. 610-5

Tout propriétaire d'un navire armé à la plaisance qui exerce les fonctions de capitaine en titre ou toute personne qui exerce régulièrement en fait le commandement du navire doit, sans distinction de nationalité, être titulaire d'un certificat d'aptitude au commandement ou à la conduite des navires délivré dans des conditions fixées par ordonnance souveraine.

Article L. 610-6

Tout marin doit remplir les conditions d'aptitude qui sont fixées par ordonnance souveraine.

Titre II - Le statut

Chapitre I - Dispositions générales

Article L. 621-1

Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition ou d'un voyage maritime est un contrat d'engagement régi par les dispositions du présent titre.

Ce contrat n'est valable que s'il est constaté par écrit.

Article L. 621-2

Est considéré comme armateur, pour l'application du présent titre, tout particulier, toute société, tout service public pour le compte duquel un navire est armé.

Article L. 621-3

Est considéré comme marin, pour l'application du présent titre, celui qui, remplissant les conditions requises par les articles L. 610-1, L. 610-2, L. 610-3, L. 610-4 et L. 610-6, s'engage envers l'armateur ou son représentant pour servir au cours de l'expédition ou du voyage.

Article L. 621-4

Le contrat de louage de services conclu entre un armateur ou son représentant et un marin est régi, en dehors des périodes d'embarquement du marin, par les dispositions de la loi n° 729 du 16 mars 1963 concernant le contrat de travail. Toutefois, ce contrat n'est valable que s'il est constaté par écrit.

Chapitre II - Formation et preuve du contrat d'engagement

Article L. 622-1

L'engagement d'un marin est soumis aux dispositions de la loi n° 629 du 17 juillet 1957.

Toutefois, ces dispositions ne sont pas applicables :

- lorsque le marin est embarqué au cours d'un voyage et que son engagement répond à une impérieuse nécessité ;
- lorsque l'éloignement habituel du navire rend impossible l'accomplissement à Monaco des formalités prévues par la loi.

L'armateur ou son représentant doit néanmoins se conformer aux prescriptions des articles L. 625-3 et L. 625-4.

Article L. 622-2

En matière d'engagement maritime, la capacité de contracter est soumise aux règles du droit commun.

Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime s'il n'est libre de tout autre engagement maritime.

Article L. 622-3

Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement doivent, à peine de nullité, être inscrites ou annexées au rôle d'équipage.

Article L. 622-4

Le contrat d'engagement doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectives.

Il doit indiquer si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, pour une durée indéterminée ou pour un voyage. Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, le contrat doit contenir l'indication de cette durée.

Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties. Ce délai, sous réserve de l'application des dispositions de l'article L. 624-5 doit être le même pour les deux parties. Il ne peut être inférieur à vingt-quatre heures.

Si l'engagement est conclu au voyage, le contrat doit mentionner le nom du port où le voyage prend fin et fixer à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port le voyage est réputé accompli.

Dans tous les cas, le contrat doit fixer une durée maximale du voyage, au-delà de laquelle le marin peut exiger son transport dans les conditions fixées par la section IV du chapitre IV du présent titre.

Article L. 622-5

Le contrat d'engagement maritime doit mentionner le service pour lequel le marin s'engage et la fonction qu'il doit exercer, le montant des salaires et accessoires ou les bases de détermination des profits. Le lieu et la date de l'embarquement du marin doivent être mentionnés au rôle d'équipage.

Article L. 622-6

Les conditions générales d'engagement doivent être tenues à la disposition des marins par l'armateur ou son représentant.

Elles doivent aussi être affichées dans les locaux d'équipage.

Le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement doit, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord, pour être communiqué par le capitaine au marin, sur sa demande.

Article L. 622-7

Le contrat d'engagement est visé par le Directeur des affaires maritimes.

Celui-ci ne peut régler les conditions de l'engagement. Toutefois, il a le droit de refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions d'ordre public inscrites dans le présent code.

Article L. 622-8

L'engagement maritime est mentionné sur un livret qui est délivré gratuitement au marin par la Direction des affaires maritimes et qui reste en sa possession.

Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus.

Chapitre III - Exécution du contrat d'engagement

Section I - Obligations du marin à bord des navires

Article L. 623-1

Le marin es tenu de se rendre sur le navire à bord duquel il doit exécuter son service, au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

Article L. 623-2

Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat et par les lois, règlements et usages en vigueur.

Article L. 623-3

Le marin ne peut pas refuser d'exécuter les tâches pour lesquelles il n'a pas été engagé, que le capitaine est amené à lui confier occasionnellement et pour une durée limitée, en cas de nécessité justifiée.

Article L. 623-4

Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin qui n'est pas de service peut descendre à terre.

Article L. 623-5

Le marin est tenu d'accomplir en dehors des heures de service, le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste, de ses objets de couchage et des ustensiles de plat, sans que ce travail puisse donner lieu à rémunération.

Article L. 623-6

Le marin est tenu de travailler au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

Article L. 623-7

En l'absence d'une clause du contrat l'y autorisant, le marin ne peut, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour son propre compte sans la permission de l'armateur ou de son représentant.

En cas d'infraction aux dispositions de l'alinéa précédent, le marin contrevenant est tenu de payer le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce que celles qui ont été indûment chargées sur le navire, sans préjudice des dommages-intérêts.

En outre, le capitaine :

1° a le droit de jeter à la mer les marchandises indûment chargées, si elles sont de nature à mettre en péril le navire, les personnes embarquées ou la cargaison ;

2° a l'obligation de saisir les marchandises indûment chargées, dans la mesure où leur détention à bord n'entraîne pas les conséquences visées aux chiffre 1, si elles sont de nature à faire encourir des sanctions pénales pour infraction soit aux lois douanières, soit aux lois ou aux règlements sanitaires, soit aux lois réprimant le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes.

Les opérations effectuées sur la base des dispositions des chiffres 1 et 2 donnent lieu à la rédaction d'un rapport circonstancié rédigé conformément aux termes de l'article L. 330-9.

Section II - Durée du travail et repos hebdomadaire

Article L. 623-8

Les règles sur la durée du travail fixées par l'ordonnance-loi n° 677 du 2 décembre 1959 subissent les dérogations nécessitées par les conditions de travail à bord des navires sans que la durée totale du travail effectif accompli dans les limites d'une période de douze mois dépasse le nombre d'heures fixé par ordonnance souveraine.

Article L. 623-9

Des ordonnance souveraines déterminent, par genre de navigation ou catégorie de personnel, les modalités d'application de l'article précédent. Elles fixent notamment l'aménagement et la répartition des horaires de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine pour tenir compte des contraintes propres au genre de navigation pratiqué.

Article L. 623-10

À la mer et sur les rades foraines, le personnel du pont et celui de la machine marchent par bordées ou par quarts.

L'armateur ou le capitaine est tenu de faire connaître aux marins qui vont s'engager et de déclarer lors de la confection du rôle d'équipage, à la suite des conditions d'engagement, la composition de l'équipage et les conditions de travail à bord.

Article L. 623-11

Sauf les exceptions et dérogations prévues à l'article L. 623-13, un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime est d'une durée supérieure à six jours.

Lorsque le repos hebdomadaire n'a pu être donné à sa date normale, il doit être remplacé par un repos de vingt-quatre heures accordé soit au cours du voyage dans un port d'escale avec l'accord du marin intéressé soit à l'issue de l'embarquement.

Article L. 623-12

Une journée de repos hebdomadaire s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives, comptées à partir de l'heure normale où le marin intéressé devait prendre son travail journalier.

Tout travail effectué le jour du repos hebdomadaire en suspend l'effet, à moins que ce travail ne soit occasionné par un cas fortuit et que sa durée n'excède pas deux heures.

Article L. 623-13

Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire et sont obligatoires sans aucune compensation de la part de l'armateur, tous travaux nécessités par les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, ou par les opérations d'assistance.

Section III - Les salaires

Article L. 623-14

Sous réserve des dispositions de la loi n° 739 du 16 mars 1963, le marin est rémunéré soit à salaires fixes soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

Article L. 623-15

Tout contrat d'engagement, aux termes duquel la rémunération du marin consiste, en tout ou en partie, en une part sur le profit ou sur le fret, doit déterminer les dépenses et charges à déduire du produit brut, pour former le produit net. Aucune réduction autre que celles stipulées, ne peut être admise au détriment du marin.

Article L. 623-16

Le marin payé au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de ses salaires, au cas de prolongation de voyage et à une indemnité, au cas de retardement, à moins que cette prolongation et ce retardement, ne proviennent d'un cas de force majeure.

Il ne subit aucune réduction de salaires en cas d'abréviation du voyage, quelle qu'en soit la cause.

Article L. 623-17

Le marin rémunéré au profit ou au fret a droit, en sus de sa part, à une indemnité en cas de retardement, prolongation ou abréviation du voyage provenant du fait de l'armateur ou du capitaine lorsqu'il a subi un dommage.

Si ces événements sont le fait d'un chargeur ou d'un tiers, il participe aux indemnités qui seraient adjugées au navire dans la proportion où il a droit au profit ou au fret.

Article L. 623-18

Quand le contrat est conclu pour la durée d'un voyage, la rupture du voyage, par le fait de l'armateur ou de son représentant, donne lieu à une indemnité au profit du marin.

Si la rupture du voyage a lieu avant le départ, le marin retient pour indemnité les avances reçues. À défaut d'avances, le marin reçoit un mois de salaires, tels qu'ils ont été fixés au contrat, si le marin est payé au mois, ou tels qu'ils peuvent être évalués d'après la durée présumée du voyage, si le marin est payé au voyage. En outre, le marin est payé des journées employées par lui au service du navire.

Si la rupture du voyage a lieu après que le voyage a commencé, le marin payé au mois reçoit les salaires stipulés pour le temps qu'il a servi et, pour indemnité, la moitié des salaires, tels qu'ils peuvent être évalués d'après la durée présumée du voyage, et, s'il est payé au voyage, l'intégralité des salaires stipulés au contrat.

Outre les salaires et indemnités prévus ci-dessus, l'armateur ou son représentant a l'obligation de rapatrier à ses frais le marin au port d'embarquement ou en un lieu convenu par les parties.

Article L. 623-19

En cas de rupture du voyage par le fait de l'armateur ou de son représentant, soit avant le départ, soit après que le voyage a commencé, le marin rémunéré au profit ou au fret a droit à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord ou par voie de justice.

Si la rupture du voyage est le fait des chargeurs, le marin participe aux indemnités qui sont adjugées au navire dans la proportion où il aurait participé au fret.

Article L. 623-20

Lorsque, par suite d'un cas de force majeure, le voyage ne peut être commencé, la rupture du voyage ne donne droit à aucune indemnité au profit du marin. Toutefois, le marin payé au mois ou au voyage est rémunéré des journées passées par lui au service du navire.

Article L. 623-21

Lorsque par suite d'un cas de force majeure visé à l'article précédent, la continuation du voyage commencé devient impossible, le marin payé au mois reçoit les salaires dus pour le temps qu'il a servi, le marin payé au voyage reçoit la totalité des salaires stipulés au contrat et le marin rémunéré au profit ou au fret reçoit la part lui revenant en vertu du contrat, sur le profit réalisé ou le fret gagné pendant la partie du voyage effectuée.

Toutefois, en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, le marin payé au mois ou au voyage ne reçoit ses salaires que jusqu'au jour de la cessation de ses services. Quel que soit son mode d'engagement, le marin est payé des journées employées par lui à sauver les débris du navire, les effets naufragés et la cargaison.

Article L. 623-22

Lorsque le voyage du navire a été rompu par suite du cas de force majeure visé à l'article L. 623-20, le marin qui n'a pas reçu la totalité des salaires auxquels il a droit pour la durée présumée du voyage, en exécution des dispositions de l'alinéa 1, de l'article L. 623-21, participe aux indemnités qui peuvent être allouées au navire.

Article L. 623-23

En cas de mort du marin pendant la durée du contrat, ses salaires, s'il est payé au mois, sont dus jusqu'au jour de son décès.

Si le marin est engagé pour la durée du voyage et s'il est payé, soit à forfait, soit au profit ou au fret, et pour un voyage d'aller seulement, la totalité de ses salaires ou de sa part est due, s'il meurt après que le voyage a commencé. Si l'engagement avait pour objet un voyage aller et retour, la moitié de ses salaires ou de sa part est due, si le marin meurt au cours du voyage d'aller ou au port d'arrivée ; la totalité est due s'il meurt au cours du voyage de retour.

Pour les opérations de la grande pêche, la moitié des salaires du marin ou de sa part est due s'il meurt pendant la première moitié de la campagne. La totalité est due s'il meurt pendant la seconde moitié.

Quel que soit le mode d'engagement, les salaires du marin tué en défendant le navire ou en accomplissant, pour le salut du navire, un acte de dévouement, sont dus en entier si le navire arrive à bon port, et, en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, jusqu'au jour de la cessation de services de l'équipage.

Article L. 623-24

En cas de perte sans nouvelles, il est dû aux ayants droit du marin, outre les salaires échus jusqu'aux dernières nouvelles, un mois en sus, si le marin était payé au mois et, s'il était payé au voyage, la moitié des salaires afférents à la traversée d'aller et de retour au cours de laquelle le sinistre a eu lieu.

Article L. 623-25

Les marins d'un navire qui a prêté assistance ont droit à une part de la rémunération allouée au navire assistant dans les conditions fixées par l'article L. 322-5.

Article L. 623-26

Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est engagé et comportant un salaire minimum plus élevé que le sien, a droit à une augmentation de salaires calculée d'après la différence existant entre son salaire et le salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie.

Article L. 623-27

Le marin qui étant de service, s'absente sans autorisation au moment où il doit prendre son service, perd le droit aux salaires afférents au temps de son absence.

L'armateur peut, s'il y a lieu, réclamer les dommages-intérêts pour le préjudice qu'a pu lui occasionner le marin qui, étant de service, s'absente du bord sans autorisation, en inobservation des mesures prises par le capitaine conformément aux dispositions de l'article L. 623-4.

Le marin perd son salaire à partir du moment où il a été privé de sa liberté comme inculpé en raison d'une infraction à la loi pénale.

Article L. 623-28

La liquidation des salaires est effectuée lorsque le navire arrive au port où il termine son voyage.

Les conventions des parties peuvent, selon la durée du voyage ou le genre de navigation prévoir la liquidation des salaires par périodes fixées d'avances, à condition que dans tous les cas la liquidation des salaires ait lieu au plus tard lors de la clôture du rôle d'équipage. Pour tout marin débarqué isolément avant l'expiration du voyage, la liquidation des salaires a lieu au moment du débarquement.

Article L. 623-29

Quel que soit le lieu où sont liquidés les salaires, le paiement est effectué à l'endroit qu'a choisi le marin.

Article L. 623-30

Les parts de profit sont payées conformément aux conventions et usages.

Article L. 623-31

Lors du débarquement du marin mettant fin à son contrat d'engagement, l'autorité maritime reçoit, s'il y a lieu, les contestations ou les réserves faites par les parties sur le paiement des salaires.

En aucun lieu, il ne peut être utilisé de moyens de paiement ayant pour objet de suppléer ou de remplacer les signes monétaires ayant cours légal. Si le paiement est fait à l'étranger en monnaie étrangère, il est effectué sous le contrôle de l'autorité consulaire, au taux de change fixé pour les opérations de chancellerie.

Article L. 623-32

Les salaires du marin absent ou disparu au moment du paiement sont versés à la caisse des dépôts et consignations pour le compte des ayants droit.

Article L. 623-33

Le marin peut demander des avances ou des acomptes sur ses salaires.

Les avances, quel qu'en soit le montant, ne sont imputables sur les salaires et parts à échoir au marin que jusqu'à concurrence de trois mois de salaires. La partie de l'avance dépassant cette somme reste acquise au marin à titre de prime d'engagement ou avance perdue.

Les avances peuvent être déléguées.

Article L. 623-34

En cours de route, des acomptes sur les salaires gagnés peuvent être versés au marin.

Tout versement doit être précédé de sa mention sur le livre de bord, avec la signature du marin.

Les acomptes ne peuvent pas dépasser le tiers des salaires gagnés par le marin au moment où l'acompte est demandé, déduction faite, s'il y a lieu, des avances et délégations.

Article L. 623-35

Le marin peut, lors de l'embarquement, déléguer ses salaires et profits, mais seulement en faveur d'une personne qui est, légalement ou en fait à sa charge, sans toutefois que le montant total des délégations puisse, en aucun cas, excéder les deux tiers desdits salaires ou profits.

Le montant des délégations, le nom des bénéficiaires et les époques de paiement sont mentionnés sur le livre de bord.

Article L. 623-36

Les délégations peuvent être consenties au cours du voyage, dans les conditions et limites indiquées à l'article précédent, par les marins qui n'ont pas usé, lors de leur embarquement, de la faculté de déléguer.

Leur demande est remise au capitaine.

Elle est transmise sans délai par le capitaine à l'armateur. Mention en est faite au livre de bord.

Article L. 623-37

Les avances et les délégations d'avances ne sont pas sujettes à restitution en cas de rupture du contrat d'engagement par le fait de l'armateur, du capitaine ou des affréteurs. Il en est de même en cas de rupture du contrat d'engagement par force majeure, à moins de convention contraire.

En cas de rupture du contrat d'engagement par le fait du marin, les avances et délégations d'avances sont toujours sujettes à restitution, même si elles constituent des primes d'engagement ou avances perdues.

Article L. 623-38

Il y a lieu à restitution des sommes perçues qui, au moment du décompte, excèdent le montant des salaires ou parts dues effectivement au marin.

Article L. 623-39

Les salaires, profits et autres rémunérations des marins sont saisissables ou cessibles dans les conditions fixées par le titre II du livre IV première partie du Code de procédure civile.

Article L. 623-40

En dehors des biens, sommes et valeurs déclarés insaisissables par la loi, sont insaisissables, pour quelque cause que ce soit :

1° les vêtements, sans exception, des marins ;

2° les instruments et autres objets appartenant aux marins et servant à l'exercice de leur profession ;

3° les sommes dues au marin pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour transport en fin de contrat.

Section IV - Les avantages en nature

Article L. 623-41

Les marins ont droit à la nourriture ou à une allocation équivalente pendant toute la durée de leur inscription au rôle d'équipage.

Article L. 623-42

Sur tout bâtiment où les marins sont nourris par l'armateur, il doit y avoir un cuisinier apte à cet emploi, âgé de plus de dix-huit ans. Si l'équipage comprend plus de vingt hommes, le cuisinier ne peut être distrait de son emploi pour être affecté à un autre service du bord.

Article L. 623-43

Il est interdit à tout armateur de charger à forfait le capitaine ou un membre quelconque de l'état-major de la nourriture de l'équipage.

Article L. 623-44

Nul ne peut introduire de boissons alcoolisées à bord sans l'autorisation du capitaine.

Toute boisson alcoolisée introduite à bord en contravention aux dispositions de l'alinéa précédent est confisquée par le capitaine, sans préjudice des sanctions disciplinaires ou pénales contre le contrevenant.

Article L. 623-45

Il est interdit à tout armateur :

1° d'exploiter à terre un économat où il vendrait directement ou indirectement aux marins par lui employés, ou à leurs familles, des denrées et marchandises de quelque nature que ce soit ;

2° d'imposer auxdits marins l'obligation de dépenser leur salaire, en totalité ou en partie, dans les magasins indiqués par lui.

Article L. 623-46

Sur les navires armés au long cours, au cabotage international et à la grande pêche, les objets de couchage sont fournis par l'armateur conformément aux dispositions réglementaires relatives à l'hygiène à bord des navires.

Section V - Les créances et les privilèges

Article L. 623-47

Les dispositions de l'article L. 312-1 accordant au propriétaire d'un navire la faculté de limiter sa responsabilité ne sont pas applicables aux créances des marins résultant du contrat d'engagement.

Article L. 623-48

Les créances des marins résultant du contrat d'engagement sont privilégiées conformément aux dispositions des articles L. 314-1 et 1938 du Code civil.

Section VI - Les congés payés

Article L. 623-49

Les marins embarqués pour servir à bord d'un navire ont droit à un congé payé à la charge de l'armateur, calculé à raison de trois jours par mois de service.

Chapitre IV - La fin du contrat d'engagement

Section I - Dispositions communes à tous les contrats d'engagement

Article L. 624-1

Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement prend fin :

1° à la suite de circonstances de force majeure et notamment en cas de décès du marin, de maladie ou d'accident nécessitant le débarquement du marin, de vente, de prise, de naufrage ou d'innavigabilité du navire ;

2° à la suite du débarquement régulier du marin résultant de la résiliation ou de la rupture du contrat d'engagement dans les conditions prévues au présent chapitre, soit par l'armateur, soit par le marin, soit par le consentement mutuel des parties.

Section II - Dispositions spéciales aux contrats d'engagement à durée indéterminée

Article L. 624-2

Le contrat d'engagement à durée indéterminée peut toujours cesser par la volonté de l'une des parties. Il prend fin au terme du préavis.

Article L. 624-3

Le délai de préavis, ou délai-congé, court à partir de l'envoi d'une lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Cette lettre peut être remplacée par la remise au marin d'une notification écrite constatée par procès-verbal ou encore par une mention au journal de bord signée par le marin.

Article L. 624-4

Le point de départ du délai-congé doit être fixé de telle manière que le marin dispose à terre, dans le port le plus proche de sa résidence d'une période rémunérée au moins égale au quart de la durée du délai-congé.

Pour le calcul de cette période, ne peuvent être prises en compte les périodes rémunérées en raison des congés acquis par le marin à quelque titre que ce soit.

Article L. 624-5

L'existence et la durée du délai de préavis, ou délai-congé, résultent de la loi, du contrat d'engagement, du règlement intérieur, des conventions collectives de travail ou, à défaut, des usages.

À moins que les conventions collectives de travail ou, à défaut, les usages, ne prévoient un délai-congé d'une durée supérieure ou une condition d'ancienneté inférieure, le marin a droit, sauf en cas de faute grave ou de force majeure :

a) si l'ancienneté au service d'un même armateur est supérieure à six mois ininterrompus, à un délai-congé d'une durée d'un mois ;

b) si l'ancienneté au service d'un même armateur est supérieure à deux années ininterrompues, à un délai-congé d'une durée de deux mois.

Est nulle de plein droit toute clause d'un contrat d'engagement, d'un règlement intérieur ou d'une convention collective de travail fixant une durée de préavis inférieure ou une condition d'ancienneté supérieure à celles prévues par le présent article.

Article L. 624-6

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, la durée du délai-congé résultant de l'application du second alinéa de l'article précédent est réduite de moitié lorsque le marin prend l'initiative de dénoncer le contrat.

Toute stipulation contraire est nulle de plein droit.

Article L. 624-7

Pendant la durée du délai de préavis, l'armateur et le marin sont tenus au respect de toutes les obligations réciproques qui leur incombent.

La dispense par l'armateur de l'exécution du travail pendant le délai-congé ne doit entraîner jusqu'à l'expiration de ce délai, aucune diminution du salaire et avantages auxquels le marin a droit s'il a accompli son service.

Article L. 624-8

En aucun cas le droit pour le marin de résilier le contrat d'engagement ne peut avoir effet au terme du délai de préavis :

1° lorsque ce terme se place après le moment fixé par le capitaine du navire en partance pour le commencement du service par quart en vue de l'appareillage. Toutefois, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstance imprévue dûment justifiée, vingt-quatre heures avant le moment fixé pour l'appareillage ;

2° lorsque ce terme se place avant le moment fixé par le capitaine arrivant dans le port pour la cessation du service par quart.

Toutefois, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, vingt-quatre heures après l'arrivée du navire à son poste d'amarrage.

Article L. 624-9

Toute rupture de contrat d'engagement à durée indéterminée sans préavis, ou sans que le délai-congé ait été intégralement observé, emporte obligation pour la partie responsable de verser à l'autre une indemnité dont le montant correspond à la rémunération et aux avantages de toute nature dont aurait bénéficié le marin durant le délai de préavis prévu à l'article L. 624-5 qui n'aurait pas été effectivement respecté.

Cependant, la rupture du contrat peut intervenir sans préavis en cas de faute grave ou de force majeure.

Article L. 624-10

Toute rupture abusive d'un contrat d'engagement par l'une des parties peut donner lieu au profit de l'autre partie à des dommages-intérêts qui sont fixés par le juge à défaut d'accord des parties. Le jugement doit mentionner expressément le motif allégué par la partie qui a rompu le contrat.

Article L. 624-11

Les parties ne peuvent renoncer par anticipation à leur droit éventuel à des dommages-intérêts prévus aux articles L. 624-9 et L. 624-10.

Article L. 624-12

S'il survient une modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société, tous les contrats d'engagement en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel armateur et le personnel de l'entreprise.

Section III - Dispositions spéciales aux contrats d'engagement à durée déterminée

Article L. 624-13

Le contrat d'engagement conclu pour un temps déterminé prend normalement fin par l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Le contrat d'engagement conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage ou par la rupture volontaire ou forcée du voyage.

Article L. 624-14

Le contrat d'engagement conclu pour un temps déterminé ne peut cesser avant son terme par la volonté d'une seule partie que pour de justes motifs ou dans les cas de faute grave, de force majeure ou dans ceux prévus au contrat ou déterminés par le règlement intérieur.

Article L. 624-15

Lorsque le terme d'un contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée vient à échoir au cours d'un voyage, l'engagement du marin prend fin à l'arrivée au premier port d'escale.

Toutefois, l'engagement est prolongé jusqu'à l'arrivée du navire dans la Principauté ou dans un port du pays limitrophe si le bâtiment doit y faire escale dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du contrat d'engagement.

Section IV - Le transport du marin en fin de contrat

Article L. 624-16

Le marin débarqué doit être ramené aux frais du navire jusqu'au port le plus proche de son domicile.

Article L. 624-17

Le transport comprend les frais de voyage, de logement et de nourriture.

Article L. 624-18

Les frais occasionnés par le transport d'un marin débarqué en cours de route, après résiliation de l'engagement par la volonté commune des parties, sont réglés par la convention des parties.

Les frais restent à la charge du marin lorsque celui-ci est débarqué pour raison disciplinaire.

Chapitre V - La protection sociale

Section I - Dispositions générales

Article L. 625-1

Est qualifiée " *d'autorité maritime* " au sens du présent chapitre :

1° à Monaco, le Directeur des affaires maritimes ;

2° en France, les consuls de Monaco ou, à défaut, les chefs des quartiers des affaires maritimes en leur qualité de représentant des caisses auxquelles sont affiliés les marins ;

3° dans les autres pays, les consuls de Monaco. À défaut de représentant consulaire dans le port ou à proximité, les capitaines des navires de commerce sont habilités à remplir toutes formalités administratives se rapportant au rôle d'équipage, sous réserve de dresser un rapport relatant les circonstances d'exception et de le faire parvenir à leur armateur qui le transmet au Directeur des affaires maritimes. En revanche, les capitaines de navires de plaisance ne peuvent procéder à aucun embarquement ou débarquement d'un marin salarié de nationalité monégasque ou française sans l'autorisation soit de l'autorité consulaire monégasque la plus proche, soit du Directeur des affaires maritimes de Monaco, saisi au besoin par la voie de communication la plus rapide.

Article L. 625-2

L'exécution des obligations laissées à la charge de l'employeur par le régime de sécurité sociale dont il relève par application des dispositions légales ou réglementaires doit être garantie par un contrat d'assurance souscrit à Monaco auprès d'une société d'assurance ou d'un assureur agréé par application des dispositions de l'article 7 de la loi n° 609 du 11 avril 1956.

Section II - La protection sociale

Article L. 625-3

Le régime applicable aux marins de nationalité monégasque ou française en matière de protection sociale est déterminé dans les conditions prévues par les conventions francomonégasques.

Article L. 625-4

Les marins de nationalité autre que monégasque ou française et les membres d'équipage n'ayant pas la qualité de marin sont assujettis à la législation sociale monégasque.

Chapitre VI - Dispositions spéciales applicables à certaines catégories de marins

Section I - Dispositions spéciales applicables au capitaine

Article L. 626-1

Les conventions passées entre l'armateur et le capitaine relativement à la fonction commerciale du capitaine en qualité de mandataire de l'armateur peuvent être valablement constatées sans l'intervention de l'autorité maritime.

Article L. 626-2

Les dispositions des articles L. 623-8 à L. 623-13 relatifs à la durée du travail et au repos hebdomadaire ne sont pas applicables au capitaine.

Article L. 626-3

Les dispositions des articles L. 623-16 et L. 623-17 concernant le règlement des salaires en cas de retardement, prolongation ou abréviation du voyage, ne s'appliquent pas au capitaine quand ces événements proviennent de son fait.

Les dispositions de l'article L. 623-27 sont également inapplicables au capitaine.

Article L. 626-4

Les dispositions de l'article L. 623-34 relatif aux acomptes ne sont pas applicables au capitaine.

Article L. 626-5

La solde fixe du capitaine n'est saisissable que pour les causes et dans les limites fixées à l'article L. 623-39.

Les rémunérations du capitaine autres que sa solde fixe peuvent être retenues en totalité pour sommes dues par lui à l'armateur en qualité de mandataire de celui-ci.

Article L. 626-6

Tout capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever, à peine de tous dommages-intérêts envers les propriétaires et affréteurs.

Article L. 626-7

L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages-intérêts en cas de renvoi injustifié.

Section II - Dispositions spéciales applicables aux marins en état de minorité civile

Article L. 626-8

L'autorisation donnée au premier embarquement par la personne ou l'autorité investie du droit de garde à son égard ou, à défaut, par le juge tutélaire, confère au mineur capacité pour accomplir tous les actes se rattachant à son engagement, notamment pour toucher ses salaires.

Le retrait de l'autorisation ne peut être opposé aux tiers s'il n'a pas été porté à leur connaissance avant la formation du contrat.

L'autorisation ne peut être retirée quand le mineur a atteint l'âge de dix-huit ans.

Article L. 626-9

Sous réserve de l'application des dispositions de la loi n° 719 du 27 décembre 1961 relative à l'âge d'admission au travail, tout mineur embarqué pour un emploi du pont, de la machine ou du service général est qualifié " *mousse* " s'il est âgé de moins de seize ans, " *novice* " s'il est âgé de plus de seize ans et de moins de dix-huit ans.

Article L. 626-10

Sur les navires de plus de 250 unités de jauge brute, il est interdit de faire prendre aux mousses le service du quart de nuit de vingt heures à quatre heures. Les mousses et les novices ne peuvent être employés au travail des machines et des soutes.

Les mousses et les novices ne peuvent accomplir plus de huit heures de travail au cours d'une même journée, sauf pour les manœuvres d'entrée et de sortie des ports. Les mousses doivent obligatoirement jouir du repos hebdomadaire, tant à la mer qu'au port, à la date normale ou exceptionnellement avec un retard ne pouvant dépasser quarante-huit heures.

Dans les services de la machine, les mousses ou les novices ne peuvent pas être compris dans les bordées de quart. Ils ne doivent pas être employés plus de quatre heures par jour dans les compartiments des machines ni lorsque l'élévation de la température peut constituer un danger pour leur santé.

Article L. 626-11

Les enfants âgés de moins de quinze ans révolus ne peuvent être embarqués à titre professionnel sur un navire. Toutefois, l'embarquement professionnel d'un enfant de quatorze ans au moins peut être exceptionnellement autorisé par l'autorité maritime lorsqu'il est effectué dans l'intérêt de l'enfant. Il est subordonné à la présentation d'un certificat d'aptitude physique délivré par un médecin agréé par l'autorité maritime.

En outre, les enfants de moins de quinze ans, mais de plus de treize ans, peuvent, pendant les vacances scolaires, prendre part occasionnellement aux activités à bord des bateaux de pêche côtière, sous réserve de la présentation du certificat médical prévu à l'alinéa précédent et à condition que cet embarquement ne soit pas réalisé dans un but lucratif.

Article L. 626-12

Le capitaine ou le patron doit exercer sur le marin mineur une surveillance attentive, veiller à ce qu'il ne soit employé qu'aux travaux de service en rapport avec ses aptitudes physiques et se rattachant à l'exercice de sa profession. Il lui enseigne ou lui fait enseigner, progressivement, la pratique de son métier.

Article L. 626-13

Une ordonnance souveraine, prise après avis du Conseil de la mer, déterminera dans quelles conditions les prescriptions de l'article L. 626-10 sont applicables sur les navires de jauge brute égale ou inférieure à 250 unités de jauge.

Chapitre VII - Litiges entre armateurs et marins

Article L. 627-1

Les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne les contrats d'engagement régis par le présent code entre les armateurs ou leurs représentants et les marins, à l'exception des capitaines, sont portés devant le tribunal du travail.

Les litiges survenus entre les armateurs et le capitaine sont soumis au tribunal de première instance.

Titre III - Les infractions en matière disciplinaire et pénale

Chapitre I - Dispositions générales

Article L. 631-1

Sont soumises aux dispositions du présent titre, en quelque lieu que se trouve le navire, toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient, qui se trouvent à bord, soit comme membre de l'équipage, soit à tout autre titre.

Il en est de même en cas de perte du navire, des membres de l'équipage, jusqu'à ce qu'ils aient pu être remis à l'autorité publique compétente et des autres personnes embarquées qui ont demandé à suivre la fortune de l'équipage.

Article L. 631-2

L'expression " *à bord* " désigne le navire, ses embarcations et ses moyens de communication fixes avec la terre.

Est qualifiée " *d'autorité maritime* " :

- à Monaco, le Directeur des affaires maritimes ;
- dans les autres pays, les consuls de Monaco.

Article L. 631-3

La connaissance des crimes, délits et contraventions commis par les personnes visées à l'article L. 631-1 appartient aux juridictions de droit commun.

Article L. 631-4

Les délais de prescription de l'action publique, de l'exécution de la peine et de l'action civile sont fixés conformément au droit commun.

Toutefois, en ce qui concerne les fautes graves contre la discipline prévues à l'article L. 632-7 les délais de prescription sont ceux prévus pour les contraventions de police.

Les délais prévus aux alinéas précédents ne commencent à courir qu'à partir du jour où l'auteur de l'infraction a été remis à l'autorité judiciaire compétente.

Article L. 631-5

Pour l'application des dispositions de l'article 10 du Code pénal, est réputé en état de détention préventive tout individu privé de sa liberté en vertu des dispositions spéciales du présent titre.

Article L. 631-6

Les dispositions de l'article 392 du Code pénal sont applicables aux crimes et délits prévus par le présent titre.

Article L. 631-7

Les articles 393 à 405 du Code pénal sur le sursis à l'exécution de la peine sont applicables sous les réserves ci-après, aux peines d'emprisonnement ou d'amende prononcées en vertu du présent titre.

Lorsqu'une condamnation prononcée pour un crime ou un délit de droit commun a fait l'objet d'un sursis à l'exécution, la condamnation encourue dans le délai de cinq ans pour un crime ou un délit prévu par le présent titre ne fait perdre au condamné le bénéfice du sursis que s'il s'agit des crimes ou des délits prévus par les articles L. 633-20, L. 633-21 (§ 2, 3, 4 et 5), L. 633-23, L. 633-24, L. 633-25, L. 633-28, L. 633-33, L. 633-42 et L. 633-43.

Les condamnations antérieures prononcées pour un délit prévu par les articles L. 633-10 à L. 633-12, L. 633-16, L. 633-17, L. 633-22, L. 633-29, L. 633-32, L. 633-34, L. 633-35 à L. 633-44, L. 633-46 à L. 633-54, L. 633-62 à L. 633-65 du présent titre ne font pas obstacle à l'obtention du sursis lorsque l'individu qui les a encourues est condamné pour un crime ou un délit de droit commun.

Chapitre II - Les fautes en matière disciplinaire

Section I - Dispositions générales

Article L. 632-1

Le capitaine a, dans l'intérêt commun sur toutes les personnes présentes à bord, pour quelque cause que ce soit et autant que la nécessité l'exige, l'autorité que comporte le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise. Il peut employer à ces fins tous moyens de coercition utiles, et requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte.

Article L. 632-2

Un livre spécial dit " *livre de discipline* " est tenu à bord de tout navire pratiquant la navigation au long cours ou le cabotage.

Le capitaine mentionne immédiatement au livre de discipline la nature des fautes contre la discipline commises à bord, les circonstances qui les ont motivées, les résultats des enquêtes effectuées, les noms et déclarations des témoins, les explications du marin coupable, les sanctions infligées et les mesures prises.

Le livre de discipline doit être présenté au visa de l'autorité maritime toutes les fois qu'une faute de discipline a été commise dans l'intervalle compris entre le dernier départ et l'arrivée ou la relâche du navire. Le capitaine remet en même temps à l'autorité maritime le dossier de l'enquête préliminaire à laquelle il a procédé.

Article L. 632-3

Les punitions disciplinaires avec l'indication des fautes qui les ont motivées, sont inscrites à la diligence de l'autorité maritime à l'article matriculaire du marin.

Section II - Les fautes légères contre la discipline

Article L. 632-4

Sont réputées fautes légères contre la discipline :

1° la désobéissance simple à tout ordre concernant le service, sans résistance à une sommation formelle, faite devant témoin, par un supérieur ;

2° l'ivresse à bord, sans désordre et en dehors du service ;

3° l'absence irrégulière du bord en dehors des heures de service ;

4° les querelles et disputes sans voies de fait ;

5° et, généralement, toute faute non spécifiée à l'article L. 632-7.

Article L. 632-5

Lorsque le capitaine a connaissance d'une faute légère contre la discipline, il fait comparaître le coupable de cette faute devant lui, en particulier, dans un délai de vingt-quatre heures. Le capitaine interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend les témoins à charge et à décharge. Le capitaine peut prononcer, selon les circonstances, l'une des sanctions prévues à l'article L. 632-6.

Le capitaine, après avoir porté sur le livre de discipline les mentions prescrites par l'article L. 632-2, requiert l'intéressé de procéder lui-même à leur lecture et de signer, à défaut de quoi le refus de signer est enregistré.

Article L. 632-6

Le capitaine peut prononcer contre le coupable d'une faute légère contre la discipline l'une des sanctions suivantes :

1° le blâme ;

2° la consigne à bord pour quatre jours au plus pour les officiers, maîtres et hommes d'équipage ;

3° les arrêts pour quatre jours au plus.

Pour les officiers, maîtres et hommes d'équipage, cette sanction n'emporte ni interruption de service ni suspension de salaire.

Toute personne punie d'arrêts doit garder sa chambre et ne peut la quitter sans autorisation.

Section III - Les fautes graves contre la discipline

Article L. 632-7

Sont réputées fautes graves contre la discipline et entraînent l'une des punitions prévues à l'article L. 632-8 :

1° toute nouvelle faute légère contre la discipline qui est commise au cours d'un même embarquement par toute personne embarquée, lorsque le coupable a déjà encouru l'une des sanctions prévues par l'article L. 632-6 depuis moins d'un mois ;

2° toute faute dans l'exercice de la profession de nature à nuire à la sécurité du navire ;

3° le refus d'obéir ou la résistance à tout ordre concernant le service, après sommation préalable faite par un supérieur hors le cas prévu par l'article L. 633-34 ou par le seul capitaine, s'il s'agit d'un passager ;

4° l'ivresse à bord, avec désordre, sauf ce qui est prévu à l'article L. 633-31 ;

5° le manque de respect envers un supérieur ou les insultes directement adressées à un subordonné à bord ;

6° l'emploi non autorisé, sans perte, dégradation ou abandon, d'une embarcation du navire ;

7° l'absence irrégulière du bord pendant les heures de service ;

8° les larcins ou filouteries, lorsque la victime n'a pas porté plainte ;

9° le non-respect de la consigne ou des arrêts.

Article L. 632-8

Sous réserve des dispositions de l'article L. 633-35 le capitaine peut infliger les punitions suivantes.

Pour les officiers, maîtres ou hommes d'équipage :

1° la consigne à bord pendant huit jours au plus ;

2° les arrêts pendant quinze jours au plus, sans suspension de salaires et avec continuation de service.

Pour les passagers :

les arrêts pendant quinze jours au plus.

Article L. 632-9

Lorsque le capitaine a connaissance d'une faute grave contre la discipline, il procède immédiatement à une enquête.

Il interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend les témoins à charge et à décharge.

Les résultats de l'enquête sont consignés dans un procès-verbal, signé des témoins, qui relate la nature de l'infraction relevée, les noms et les déclarations des témoins et les explications de l'intéressé. Celui-ci procède ensuite à la lecture du procès-verbal, qu'il est requis de signer, à défaut de quoi son refus de signer est enregistré.

Le capitaine peut prononcer l'une des sanctions prévues à l'article L. 632-8.

Le procès-verbal d'enquête et, s'il y a lieu, la punition qui a suivi, sont transcrits au livre de discipline.

Section IV - Retrait des prérogatives attachées aux brevets et diplômes

Article L. 632-10

Le Ministre d'État peut prononcer contre tout marin breveté, diplômé ou certifié, le retrait temporaire pour trois ans au plus, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents au brevet, diplôme ou certificat dont ce dernier est titulaire, pour faute contre l'honneur, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour condamnation devenue définitive pour une infraction prévue par le chapitre III du présent titre ou par l'article L. 421-2, alinéa premier, lorsqu'elle est commise en violation des règles qui ont pour but de sauvegarder la vie humaine en mer.

Toutefois, le retrait peut être prononcé à titre définitif dans le cas :

- de condamnation à une peine afflictive ou infamante ;
- de perte totale du navire ;
- ou si le marin a déjà été l'objet de l'une des sanctions prévues à l'alinéa premier du présent article.

Le retrait ne peut intervenir qu'après avis motivé d'un conseil de discipline. Le Ministre d'État ne peut prendre une décision plus sévère que celle qui lui est proposée par le conseil de discipline.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par ordonnance souveraine.

Chapitre III - Les infractions en matière pénale

Section I - Compétence et procédure

Article L. 633-1

Les crimes, délits et contraventions commis à bord sont recherchés, soit sur plainte, soit sur dénonciation, soit d'office :

1° par les officiers de police judiciaire ;

2° à l'étranger, par les consuls de Monaco ;

3° par les capitaines des navires à bord desquels les infractions ont été commises.

Article L. 633-2

Les procès-verbaux sont établis conformément aux dispositions du Code de procédure pénale. Ils en suivent les règles.

Article L. 633-3

Dès que le capitaine a connaissance d'un crime, d'un délit ou d'une contravention commis à bord, il procède à une enquête préliminaire conformément aux dispositions du titre IV, du livre I du Code de procédure pénale. Les circonstances de l'infraction et les énonciations du procès-verbal de l'enquête préliminaire sont mentionnées au livre de discipline.

En cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement l'auteur du crime ou de délit.

Pour l'exercice de ce pouvoir, le capitaine peut employer tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées, de lui prêter main-forte.

S'il s'agit d'un mineur de dix-huit ans, il devra être séparé de tout autre détenu.

Si les aménagements du navire ne permettent pas la détention, le capitaine peut remettre le détenu, soit au capitaine d'un autre navire monégasque comportant les aménagements convenables, soit au consul de Monaco le plus proche, lequel procède sur place à son incarcération provisoire. Dans tous les cas, le détenu doit être remis aussitôt que possible à l'autorité judiciaire monégasque.

L'emprisonnement préventif est subordonné à l'observation des règles prévues par ordonnance souveraine.

L'imputation de la détention préventive se fera conformément aux dispositions de l'article 10 du Code pénal.

Article L. 633-4

Le capitaine adresse les pièces de l'enquête préliminaire au procureur général et il en informe la Direction des affaires maritimes. Celui-ci, s'il en est requis par le procureur général, donne son avis motivé sur la suite à réserver à l'affaire.

Article L. 633-5

Lorsque l'infraction a été commise par le capitaine ou avec sa complicité, l'enquête préliminaire prévue à l'article L. 633-3 est diligentée par le Chef de la police maritime. Celui-ci procède comme il est dit aux articles L. 633-2 à 4.

Article L. 633-6

Le procureur général procède comme il est dit au titre II du livre I du Code de procédure pénale. Toutefois, pour les infractions prévues aux articles L. 633-17, L. 633-20, L. 633-22, L. 633-33, L. 633-38 à L. 633-40, L. 633-42, L. 633-44, L. 633-56 à L. 633-61, L. 633-66, il ne peut engager de poursuites qu'après avoir consulté le Directeur des affaires maritimes. Celui-ci doit, s'il le demande, être entendu par le tribunal.

Article L. 633-7

Les mineurs de dix-huit ans sont poursuivis et jugés conformément aux dispositions de la loi qui leur est propre.

Article L. 633-8

La victime de l'infraction peut se constituer partie civile conformément aux dispositions du Code de procédure pénale.

Toutefois, nonobstant l'article 368 dudit code, elle ne peut donner citation directement au prévenu devant le tribunal correctionnel, mais doit saisir le juge d'instruction.

Article L. 633-9

Lorsqu'il s'agit des faits prévus par les articles L. 633-36 et L. 633-46 à L. 633-49 et imputables à une ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage d'un navire étranger, le procureur général ou le juge d'instruction peut ordonner l'immobilisation provisoire du navire.

L'auteur de la décision peut ordonner à tout moment la levée de l'immobilisation, soit, purement et simplement, soit en imposant un cautionnement dont il fixe le montant et les modalités de versement.

Les conditions d'affectation d'emploi et de restitution du cautionnement sont réglées conformément aux dispositions des articles 193 à 200 du Code de procédure pénale.

Section II - Absence irrégulière et abandon de poste

Article L. 633-10

Est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'absence irrégulière à bord lorsqu'il est affecté à un poste de garde ou de sécurité ou lorsque, étant de service, son absence irrégulière est susceptible d'entraîner des conséquences dommageables.

Article L. 633-11

Tout capitaine qui, hors le cas de force majeure rompt son engagement et abandonne son navire avant d'avoir été remplacé, est puni, si le navire se trouvait en sûreté dans un port, d'un emprisonnement de un mois à un an, et si le navire était en rade foraine ou en mer, d'un emprisonnement de un an à deux ans.

Article L. 633-12

Est puni de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal tout capitaine qui enfreint l'obligation énoncée par l'article L. 330-6.

Section III - Infractions touchant à la police intérieure du navire

Article L. 633-13

Tout capitaine, officier ou maître qui abuse de son autorité ou qui ordonne, autorise ou tolère un abus d'autorité vis-à-vis d'un homme de l'équipage, d'un passager ou de toute personne embarquée, est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois et de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

Est puni de la même peine tout capitaine, officier ou maître coupable d'outrage caractérisé par parole, geste ou menace envers les hommes de l'équipage, les passagers ou toute personne embarquée.

Est puni de la même peine tout capitaine qui a négligé de relever du poste qu'il occupe le marin arrivé à l'expiration de son contrat d'engagement de manière qu'il puisse quitter librement le bord.

Tout capitaine, officier ou maître qui, hors les cas légitimes visés à l'article L. 633-3, alinéa 2, a usé ou fait user de violences dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, est puni des peines prévues aux articles 126 et 127 du Code pénal.

Dans les cas prévus au présent article, la peine peut être doublée si la victime est un mineur.

Article L. 633-14

Est puni, pour chacune des infractions visées ci-après, de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 29 du Code pénal, tout capitaine qui néglige, ou refuse, sans motif légitime :

1° de faire les constatations requises en cas de crime, de délit ou de contravention commis à bord ;

2° de rédiger les actes de l'état-civil, les procès-verbaux de disparition ou les testaments dans les cas prévus par les articles 50, 65, 851, 852 et 854 du Code civil ;

3° de tenir régulièrement les journaux, le livre de discipline et autres documents réglementaires.

Article L. 633-15

Est puni de la réclusion de dix à vingt ans, tout capitaine, officier, maître ou homme d'équipage qui inscrit frauduleusement sur les documents du bord des faits altérés ou contraires à la vérité.

Article L. 633-16

Est puni d'un emprisonnement de un mois à un an et de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal, tout capitaine qui, hors le cas de force majeure, abandonne l'exercice du commandement de son navire.

Les mêmes peines sont encourues par toute personne qui exerce indûment le commandement du navire et par l'armateur qui serait son complice.

Article L. 633-17

Toute personne embarquée qui commet, ou tente de commettre dans une intention coupable, et à l'insu de l'armateur, un acte de fraude ou de contrebande de nature à engager la responsabilité pénale de l'armateur, est punie d'un emprisonnement de six jours à trois mois.

Si le coupable est le capitaine, la peine peut être doublée.

Article L. 633-18

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

Article L. 633-19

Est puni de cinq à dix ans de réclusion, tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse :

1° vend le navire ;

2° opère des déchargements de quelque nature que ce soit ;

3° détourne ou dissipe au préjudice de l'armateur des fonds ou des meubles sur le corps, ravitaillement ou équipement du navire ou sur les avaries.

Article L. 633-20

Tout capitaine, officier, maître ou homme d'équipage qui altère des marchandises faisant partie de la cargaison, est puni d'un emprisonnement de deux à cinq ans et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 633-21

Toute personne embarquée qui falsifie les vivres, boissons et autres objets de consommation est punie d'un emprisonnement de trois mois à un an et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si la substance falsifiée est nuisible à la santé humaine, ou si elle est toxique, l'emprisonnement est de six mois à trois ans et l'amende est celle qui est prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal.

S'il est résulté de l'absorption de la substance falsifiée une maladie ou une incapacité de travail personnel d'une durée excédant vingt jours, la peine est l'emprisonnement de un à cinq ans et l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal.

S'il en est résulté une infirmité permanente grave, la peine est la réclusion de cinq à dix ans.

S'il en est résulté la mort, la peine est la réclusion de dix à vingt ans.

Article L. 633-22

Toute personne embarquée qui, frauduleusement, détourne, détériore ou vend un objet utile à la navigation, à la manœuvre ou à la sécurité du navire ou qui vend des vivres embarqués pour le service du bord, est punie d'un emprisonnement de un à cinq ans et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal.

Lorsque le détournement, la détérioration ou la vente a compromis la sécurité du navire ou des personnes embarquées, la peine est la réclusion de cinq à dix ans.

Article L. 633-23

Les personnes embarquées qui, individuellement ou collectivement :

1° commettent un acte compromettant la sécurité du navire ou des personnes ou des biens à bord ;

2° par menace de violences ou par violence s'emparent d'un navire ou s'en attribuent le contrôle ;

sont punies de la réclusion de dix à vingt ans.

Article L. 633-24

Sont punies de la réclusion de dix à vingt ans les personnes embarquées qui, se soulèvent collectivement contre l'autorité du capitaine et refusent, après une sommation formelle, de rentrer dans l'ordre.

Est passible de la même peine la résolution d'agir concertée entre deux ou plusieurs personnes en vue de commettre un ou plusieurs des actes visés à l'alinéa précédent.

Article L. 633-25

Est puni de la réclusion à perpétuité quiconque a volontairement :

1° commis un acte de violence sur une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de ce navire ou des personnes ou des biens à bord ;

2° détruit, en totalité ou en partie, un navire, par quelque moyen que ce soit ;

3° commis un acte de piraterie. Est considérée comme pirate :

a) toute personne se trouvant à bord d'un navire et agissant à des fins privées, qui commet un acte illicite de violence, de destruction ou de déprédation contre un autre navire en mer, ou contre des personnes ou des biens se trouvant à son bord ;

b) toute personne qui participe volontairement à l'utilisation d'un navire pour commettre les actes visés à la lettre *a)* ci-dessus ;

c) toute personne qui incite à la commission des actes visés à la lettre *a)* ci-dessus ou qui fournit les facilités pour ce faire ;

d) toute personne qui, après avoir participé à une mutinerie sur un navire et s'en être rendue maître, commet les actes visés à la lettre *a)* ci-dessus.

Article L. 633-26

Dans les cas prévus aux articles L. 633-23, L. 633-24 et L. 633-25, la résistance du capitaine et des personnes qui lui prêtent main-forte est considérée comme un acte de légitime défense.

Article L. 633-27

Est puni d'un emprisonnement de un à cinq ans et de l'amende prévue au chiffre 4, de l'article 26 du Code pénal, quiconque a communiqué une information qu'il savait fausse ou s'est abstenu de communiquer une information exacte, dans des conditions susceptibles de compromettre la sécurité d'un navire en cours de voyage.

Article L. 633-28

Les vols commis à bord sont punis conformément aux dispositions du Code pénal.

Ces dispositions ne font pas obstacle à l'application de l'article L. 632-7, 8°.

Article L. 633-29

Tout marin qui, après avoir reçu des avances sur salaires ou parts, s'abstient, sans motif légitime, de prendre son service à bord et ne se met pas en mesure de rembourser les avances qui lui ont été accordées, est puni des peines prévues à l'article 337, alinéa 1 du Code pénal.

Article L. 633-30

Est puni d'un emprisonnement de six jours à un mois, toute personne embarquée coupable d'avoir introduit de l'alcool ou des boissons spiritueuses ou d'en avoir facilité l'introduction à bord, sans l'autorisation expresse du capitaine.

Est puni d'une peine double le capitaine ou l'armateur qui a embarqué ou fait embarquer de l'alcool ou des boissons spiritueuses, destinées à la consommation de l'équipage, en quantités supérieures aux quantités réglementaires, ou en a autorisé l'embarquement.

Article L. 633-31

Est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois tout capitaine qui s'est trouvé en état d'ivresse à bord de son navire, et tout officier, maître ou homme d'équipage qui s'enivre habituellement ou qui s'est trouvé en état d'ivresse pendant le quart.

Est puni d'une peine double tout capitaine qui s'enivre habituellement, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues à l'article L. 632-10.

Article L. 633-32

Est puni d'un emprisonnement de un à six mois et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement, tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'outrage par parole, geste ou menace envers un supérieur.

Article L. 633-33

Est punie d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal toute personne embarquée qui se rend coupable de violences ou de voies de fait contre le capitaine.

Si les violences ou les voies de fait ont occasionné une incapacité de travail personnel d'une durée excédant vingt jours, la peine est l'emprisonnement de trois à cinq ans et l'amende est celle prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal.

Si les violences ou les voies de fait ont occasionné la mutilation, l'amputation ou la privation de l'usage d'un membre, la cécité, la perte d'un œil ou une autre infirmité permanente grave, la peine est la réclusion de cinq à dix ans.

Si les violences ou les voies de fait commises sans l'intention de donner la mort l'ont pourtant occasionnée, la peine est la réclusion de dix à vingt ans.

Article L. 633-34

Est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois tout homme d'équipage qui, après une sommation formelle du capitaine ou d'un officier spécialement désigné à cet effet par le capitaine, a refusé d'obéir ou résisté à un ordre concernant le service.

Lorsque le refus d'obéissance ou la résistance est susceptible d'entraîner des conséquences dommageables, la peine est l'emprisonnement de six mois à un an.

Si le coupable est un officier ou maître, les peines prévues aux deux alinéas précédents sont portées au double.

Article L. 633-35

La troisième faute grave et les fautes graves subséquentes contre la discipline commises au cours du même embarquement sont considérées comme délit et punies d'un emprisonnement de six jours à six mois.

Toutefois, lorsque la nature de la faute et les circonstances dans lesquelles elle a été commise paraissent le permettre, le procureur général, sur l'avis conforme du Directeur des affaires maritimes, peut conserver à l'infraction son caractère de faute contre la discipline.

Les fautes légères, réputées fautes graves en vertu de l'article L. 632-7, 1°, ne peuvent jamais constituer des délits.

Section IV - Infractions concernant la police de la navigation

Article L. 633-36

Sans préjudice des dispositions des alinéas 2 et 3 du présent article, toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire monégasque ou étranger qui, dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales, ne se conforme pas aux dispositions législatives ou réglementaires ou aux ordres émanant des autorités maritimes, relatifs soit à la police des eaux et rades, soit à la police de la navigation maritime, est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois et de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal.

Le capitaine de tout navire monégasque ou étranger qui a enfreint dans les eaux territoriales ou intérieures monégasques soit les règles de circulation maritime édictées en application de la Convention internationale de Londres du 20 octobre 1972, pour prévenir les abordages en mer et relatives aux dispositifs de séparation de trafic, soit les règles édictées en ce qui concerne les distances minimales de passage le long des côtes monégasques, est puni d'un

emprisonnement de un mois à deux ans, et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal. Est puni des mêmes peines le capitaine de tout navire monégasque qui a commis une des infractions prévues à l'alinéa précédent hors des eaux territoriales ou intérieures monégasques.

Toutefois, lorsque l'infraction est commise par le capitaine d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par ordonnance souveraine, les taux de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal sont multipliés par le coefficient 10.

Article L. 633-37

Est puni d'un emprisonnement de un mois à deux ans et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal, les taux de celle-ci étant multipliés par le coefficient 50, le capitaine de tout navire monégasque ou étranger transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par ordonnance souveraine, qui a pénétré dans les eaux territoriales ou intérieures monégasques sans avoir signalé à l'autorité maritime la date et l'heure d'entrée, la position, la destination, la route et la vitesse du navire, ainsi que la nature et l'importance du chargement et, le cas échéant, tout accident de mer au sens des dispositions de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 dont il a été victime.

Article L. 633-38

Toute personne qui, sur un navire monégasque exerce, sans l'autorisation de l'autorité maritime, et hors le cas de force majeure, soit le commandement soit toute autre fonction de bord sans satisfaire aux conditions prévues par les articles L. 610-3, L. 610-4 et L. 610-5, est punie d'un emprisonnement de six jours à un an et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 633-39

Toute personne qui se livre à une navigation maritime, sans être munie de l'un des titres de navigation visés au chapitre I du titre I du livre IV, ou qui se refuse à exhiber ce titre à la première réquisition de l'autorité compétente, est passible de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 633-40

Tout capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions de l'article L. 413-5 sur les marques de signalement extérieur du navire ou qui efface, altère, couvre ou masque lesdites marques, est passible de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 633-41

Tout capitaine qui n'obéit pas aux injonctions émanant d'un navire armé par une autorité de police monégasque et le contraint à faire usage de la force, est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans.

Article L. 633-42

Toute personne qui monte frauduleusement à bord d'un navire avec l'intention de faire un voyage est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois et de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal.

En cas de récidive, l'emprisonnement est de six mois à deux ans et l'amende est celle prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 633-43

Toute personne qui, soit à bord, soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, l'a dissimulé ou lui a fourni des vivres, est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois et de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal.

Le maximum des peines visées à l'alinéa précédent doit être prononcé contre les personnes qui se sont groupées pour favoriser les embarquements clandestins.

En cas de récidive, l'emprisonnement est de six mois à deux ans et l'amende est celle prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

Le maximum des peines qui doit être prononcé selon l'alinéa 2 du présent article est porté au double.

Article L. 633-44

Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine, introduit dans un navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois et de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal, sans préjudice du droit du capitaine de jeter à la mer, dans les conditions de l'article L. 623-7, les marchandises indûment chargées sur le navire.

Section V - Destructions volontaires et pertes de navires, abordages, échouements et autres accidents de navigation

Article L. 633-45

Toute personne qui volontairement échoue, perd ou détruit un navire quelconque, par quelque moyen que ce soit, est punie, selon le cas, des peines prévues par les articles 369, 370, 373 et 374 du Code pénal.

Le maximum de la peine est appliqué à l'auteur de l'infraction lorsqu'il est chargé à quelque titre que ce soit, de la conduite du navire.

Article L. 633-46

Est puni d'un emprisonnement de six jours à trois mois et de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal, tout capitaine ou chef de quart qui se rend coupable d'une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes concernant les feux à allumer la nuit, les signaux à faire en temps de brume, la route à suivre ou les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment.

Est puni des mêmes peines tout pilote qui se rend coupable d'une infraction aux règles sur la conduite du navire.

Article L. 633-47

Si l'une des infractions prévues à l'article précédent ou tout autre fait de négligence imputable au capitaine, chef de quart ou pilote, a occasionné, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave à un navire ou à sa cargaison, le coupable est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

Si l'infraction ou le fait de négligence a entraîné la perte ou l'innavigabilité d'un navire, ou la perte d'une cargaison, le coupable est puni d'un emprisonnement de trois mois à un an et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

Si l'infraction ou le fait de négligence a entraîné des blessures ou la mort, le coupable est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 633-48

Toute personne de l'équipage autre que le capitaine, le chef de quart ou le pilote, qui se rend coupable, pendant son service, d'un fait de négligence sans excuse ayant occasionné soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave à un navire ou à sa cargaison, est punie d'un emprisonnement de six jours à quatre mois et de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal.

Si le fait de négligence a entraîné la perte ou l'innavigabilité d'un navire ou la perte d'une cargaison, le coupable est puni d'un emprisonnement de un mois à six mois et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

Si le fait de négligence a entraîné des blessures ou la mort, le coupable est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 633-49

Est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal tout capitaine qui, après abordage, et autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, néglige d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par l'abordage l'autre bâtiment, son équipage et ses passagers.

Est puni de la même peine le capitaine qui, hors le cas de force majeure, s'éloigne du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers et, si ce bâtiment a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés.

Si une ou plusieurs personnes ont péri par suite de l'inexécution des obligations visées au présent article, la peine peut être portée au double.

Article L. 633-50

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires abordés qui ne fait pas connaître au capitaine de l'autre navire le nom et le port d'attache de son propre navire, est puni d'un emprisonnement de six jours à trois mois et de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 633-51

Est puni d'un emprisonnement de un an à deux ans et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal tout capitaine qui, en cas d'événements nécessitant l'abandon du navire néglige d'organiser le sauvetage des personnes embarquées et des documents de bord.

Article L. 633-52

Est puni des peines prévues à l'article précédent tout capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne reste pas à bord le dernier.

Article L. 633-53

Tout capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne trouvée en mer, en danger de se perdre, est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 633-54

Les dispositions des articles L. 633-46 à L. 633-50 sont applicables aux personnes, même étrangères, qui se trouvent sur un navire étranger, lorsque l'infraction a lieu dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales monégasques.

Article L. 633-55

Dans le cas où l'une des infractions prévues par les articles L. 633-46, L. 633-47, L. 633-49 et L. 633-50 a été commise par une personne exerçant le commandement du navire dans les conditions irrégulières prévues à l'article L. 633-38, les peines sont portées au double.

Section VI - Infractions à diverses dispositions du statut du marin

Article L. 633-56

Les infractions aux dispositions de l'article L. 623-49 sont punies de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 29 du Code pénal.

En cas de récidive dans le délai d'une année, l'amende est celle prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal.

Il est prononcé autant de condamnations que d'infractions constatées.

Article L. 633-57

Les infractions aux dispositions des articles L. 623-14 à L. 623-18, L. 623-19, alinéa 2, L. 623-20 à L. 623-26, L. 623-28, L. 623-41, L. 623-43 et L. 623-46 sont punies de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

En cas de récidive, l'amende est portée au double.

Il est prononcé autant de condamnations que d'infractions constatées.

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

Article L. 633-58

Les infractions aux dispositions des articles L. 623-29, L. 623-31 et L. 623-35, alinéa 2 et L. 623-36, alinéa 3, sont punies de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

En cas de récidive, l'amende est portée au double.

Il est prononcé autant de condamnations que d'infractions constatées.

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

Article L. 633-59

Les infractions aux dispositions des articles L. 623-8 et L. 623-9 et aux ordonnances souveraines prises pour leur application sont punies de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal.

En cas de récidive dans le délai d'une année, la peine est portée au double.

Il est prononcé autant de condamnations que d'infractions constatées.

Article L. 633-60

Les infractions aux dispositions des articles L. 626-9 à L. 626-12, à l'article L. 626-13 et aux ordonnances souveraines prises pour son application, sont punies de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal.

En cas de récidive, l'amende est celle prévue au chiffre 2 dudit article 26 et le tribunal peut ordonner la publication et l'affichage du jugement de condamnation conformément à l'article 30 du Code pénal.

Il est prononcé autant de condamnations que d'infractions constatées.

Article L. 633-61

Les infractions aux dispositions des articles L. 623-11, L. 623-12 et L. 623-13 sont punies de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal.

En cas de récidive, l'amende est celle prévue au chiffre 2 dudit article 26.

Il est prononcé autant de condamnations que d'infractions constatées.

Section VII - Infractions diverses

Article L. 633-62

Tout capitaine requis par l'autorité maritime qui, sans motif légitime, refuse d'incarcérer à son bord un inculpé est puni de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 633-63

Tout capitaine qui, sans motif légitime, ne livre pas l'inculpé confié à ses soins à l'autorité judiciaire est puni de six mois à trois ans d'emprisonnement et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal.

En cas d'évasion ou de complicité d'évasion, les dispositions des articles 174 à 182 du Code pénal sont applicables.

Article L. 633-64

Tout capitaine qui, sans motif légitime, refuse de déférer à la réquisition de l'autorité maritime pour rapatrier des monégasques, est puni de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 633-65

Tout capitaine qui, ayant laissé à terre dans un port où n'existe aucune autorité monégasque un membre de l'équipage malade ou blessé, ne lui procure pas les moyens d'assurer son traitement et son rapatriement, est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

La même peine est encourue par le capitaine qui ayant laissé à terre avant qu'il ait atteint son lieu de destination, un passager malade ou blessé, ne donne pas avis de cette mesure à l'autorité consulaire du pays auquel appartient le passager débarqué ou, à défaut, à l'autorité locale.

Article L. 633-66

Tout armateur qui enfreint les dispositions de l'article L. 623-45 est puni de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal.

Livre VII - La police des eaux territoriales et des eaux intérieures

Titre I - Les épaves maritimes

Chapitre I - Découverte et sauvetage des épaves maritimes

Article L. 711-1

Quiconque découvre une épave maritime est tenu de la déclarer dans les vingt-quatre heures à la Direction des affaires maritimes.

En outre, celui qui procède au sauvetage de l'épave doit la tenir à la disposition dudit service. Il est immédiatement délivré récépissé de la déclaration de découverte ou de sauvetage. Le récépissé mentionne les nom, prénoms et adresse du déclarant, la date, l'heure et le lieu de la découverte ou du sauvetage et les caractéristiques essentielles de l'épave.

Article L. 711-2

Toute épave peut être revendiquée auprès de la Direction des affaires maritimes par le propriétaire ou ses ayants droit pendant un an et un jour à compter de la date de la déclaration à ce service.

Toutefois, l'épave sujette à détérioration ou de nature périssable peut être vendue sans délai par l'Administration des Domaines, dans les formes déterminées à l'article L. 711-5. Le produit de la vente est consigné comme il est prévu audit article.

La restitution en nature d'une épave ne peut être faite au propriétaire ou à ses ayants droit que s'ils justifient de leur titre.

Le propriétaire ou ses ayants droit sont tenus de rembourser préalablement à la restitution de l'épave le montant de tous les frais exposés par le Trésor ou éventuellement par le sauveteur, sous réserve des dispositions de l'article L. 711-4, alinéa 3.

La créance du Trésor et éventuellement du sauveteur pour les frais engagés est garantie par le privilège de l'article 1939-9° du Code civil.

Article L. 711-3

Le sauvetage de toute épave donne lieu, aussitôt la formalité de déclaration accomplie, à un affichage dans les locaux de la Direction des affaires maritimes et à une insertion dans la presse, avec mention du délai de revendication.

Article L. 711-4

Sous réserve des dispositions des articles L. 712-3 et L. 712-4, le sauvetage et la remise d'épaves à la Direction des affaires maritimes donnent droit, au profit du sauveteur, à une rémunération égale au tiers de la valeur de l'épave, fixée à l'amiable ou à dire d'expert, ou du produit brut de sa vente.

Cette rémunération est payée soit par le propriétaire ou ses ayants droit, soit par le Trésor en cas de vente.

Toutefois, le sauveteur a la faculté de demander, de préférence à cette rémunération, le prix de son travail et le montant des frais de sauvetage, par lui exposés. Dans ce cas, le total desdits prix et montant ne peut être supérieur au produit net de la vente.

Article L. 711-5

L'épave qui, à l'expiration du délai prévu à l'article L. 711-2, alinéa 1er, n'a pas fait l'objet d'une restitution en nature à son propriétaire ou à ses ayants droit, est vendue par l'Administration des Domaines, soit de gré à gré, soit aux enchères publiques, selon l'espèce et la valeur présumée.

Le produit de la vente est, sous réserve des frais de toute nature dus au Trésor, consigné à la caisse des dépôts et consignations où il demeure à la disposition du propriétaire ou de ses ayants droit pendant trois ans à compter de la consignation. S'il n'a pas été réclamé à l'expiration de ce délai, il est acquis au Trésor.

Article L. 711-6

Lorsque l'épave maritime constitue un obstacle à la navigation, à la pêche ou une menace pour le milieu marin, ou lorsque sa récupération présente un intérêt général et un caractère d'urgence, le Ministre d'État adresse au propriétaire, lorsqu'il est connu, une mise en demeure de procéder lui-même au relèvement ou à la démolition de l'épave, dans laquelle il fixe les délais impartis pour le commencement, l'exécution et l'achèvement des travaux.

Dans le cas où le propriétaire est inconnu ou s'il refuse ou néglige de se conformer à la mise en demeure visée à l'alinéa précédent, le Ministre d'État peut faire procéder immédiatement à l'enlèvement de l'épave aux frais et risques du propriétaire.

Lorsque le Ministre d'État estime que l'épave constitue un danger imminent et entrave l'activité ou l'industrie maritime, il peut se substituer au propriétaire, et aux frais de ce dernier, en vue du relèvement de l'épave ou de sa démolition.

La créance du Trésor pour les frais engagés est garantie par le privilège de l'article 1939-9° du Code civil.

Chapitre II - Les épaves maritimes présentant un intérêt historique ou artistique et les gisements archéologiques

Article L. 712-1

L'intérêt archéologique, historique ou artistique d'une épave, ou son caractère de gisement archéologique est apprécié par le Ministre d'État, sur le rapport d'une personne qu'il désigne en raison de sa compétence.

Article L. 712-2

Sans préjudice des formalités de déclaration et de publicité ni du délai de revendication prévus aux articles précédents, toute épave maritime qui présente un intérêt archéologique, historique ou artistique appartient au domaine privé de l'État si le propriétaire ou ses ayants droit sont demeurés inconnus.

Article L. 712-3

S'il est découvert une épave maritime qui présente un intérêt historique ou artistique ou qui, par son importance, constitue un gisement archéologique, le Ministre d'État peut faire procéder à la récupération de cette épave soit directement, soit en passant un marché, par priorité, avec l'inventeur, s'il présente capacités et garanties ou, à défaut, avec toute autre entreprise répondant à ces exigences.

La rémunération contractuelle des opérations de récupération effectuées par l'inventeur peut être fixée en fonction de la valeur des épaves estimées à l'amiable ou à dire d'expert.

Article L. 712-4

Le sauveteur d'une épave maritime qui présente un intérêt archéologique, historique ou artistique, ainsi que l'inventeur d'un gisement archéologique n'ayant pas obtenu l'autorisation de procéder à sa récupération, ont droit à une rémunération fixée à l'amiable ou, faute d'accord, par le tribunal de première instance, au contradictoire de l'Administrateur des Domaines. Cette rémunération est calculée compte tenu notamment de la valeur de l'épave, du prix du travail de l'inventeur, des frais qu'il a exposés, de l'habileté qu'il a déployée et des risques qu'il a encourus.

Toutefois, la propriété d'une épave maritime isolée de la nature définie à l'alinéa précédent peut être attribuée au sauveteur par l'Administration des Domaines, sur autorisation du Ministre d'État, prise après avis de la personne visée à l'article L. 712-1.

Chapitre III - Dispositions pénales

Article L. 713-1

Remplacé par la loi n° 1.478 du 12 novembre 2019

Quiconque a omis de faire la déclaration prescrite par l'article L. 711-1 est puni de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 29 du Code pénal.

En cas de récidive, les contrevenants seront condamnés à une peine d'amende qui ne pourra être inférieure au double de celle précédemment prononcée, sans toutefois qu'elle puisse dépasser le double du maximum de la peine encourue.

Est puni de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 29 du Code pénal tout sauveteur qui a enfreint les dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 711-1.

Article L. 713-2

Si l'auteur de l'infraction a agi avec intention frauduleuse, il est puni des peines prévues à l'article 325 du Code pénal.

Article L. 713-3

Dans tous les cas de condamnation, le tribunal prononce la déchéance du condamné de son droit à la rémunération de sauvetage.

Il ordonne, en outre, que les épaves soient restituées à leur propriétaire ou, s'il n'est pas connu, remises à l'État.

Titre II - Navires, embarcations ou engins flottants laissés hors d'état de naviguer ou à l'abandon

Article L. 720-1

Tout navire, embarcation ou engin flottant qui est laissé dans les eaux portuaires hors d'état de naviguer ou à l'abandon, ou qui, ayant coulé, n'est pas enlevé de ces eaux, est vendu ou détruit selon les procédures visées aux articles L. 720-2, L. 720-3, L. 720-4, L. 720-5 et L. 720-7.

Il en est de même pour tout navire, embarcation ou engin flottant laissé hors d'état de naviguer ou à l'abandon sur les quais et autres parties du domaine de l'État.

Au sens du présent titre, l'armateur ou l'exploitant d'un navire est considéré comme son propriétaire, sans préjudice des droits du propriétaire réel.

Article L. 720-2

Un navire, une embarcation ou un engin flottant est considéré comme hors d'état de naviguer lorsqu'il est reconnu comme tel par le Directeur des affaires maritimes. En cas de contestation, ce service décide définitivement après une expertise contradictoire, aux frais avancés du propriétaire. Les modalités de cette expertise sont fixées par ordonnance souveraine.

La décision du Directeur des affaires maritimes est notifiée au propriétaire par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou remise contre récépissé.

Le navire, l'embarcation ou l'engin flottant est considéré comme abandonné :

1° lorsque la Direction des affaires maritimes n'ayant pas été en mesure soit d'identifier son propriétaire, soit de connaître le domicile ou la résidence de celui-ci, il s'est écoulé un délai de deux mois depuis la publication, au *Journal de Monaco*, d'un avis dans les conditions fixées par ordonnance souveraine, en vue de permettre aux intéressés de se faire connaître ;

2° lorsque le propriétaire n'a pas, dans les deux mois de la mise en demeure qui lui est notifiée par acte extrajudiciaire, procédé à l'enlèvement ou payé le montant des droits dont il est redevable.

Article 720-3

La notification prévue à l'article précédent mentionne, en outre, qu'à l'expiration d'un délai de deux mois le navire, l'embarcation ou l'engin flottant, de même que leur cargaison, sera mis en vente ou détruit, sauf si, dans ce délai, le propriétaire a repris possession du navire, de l'embarcation ou de l'engin flottant, et a versé le montant des droits et frais dus au Trésor.

La notification est dénoncée, le cas échéant, aux créanciers hypothécaires et aux créanciers gagistes.

Article L. 720-4

À l'expiration du délai de deux mois visé à l'article L. 720-2, chiffre 1 ou L. 720-3, les navires, embarcations ou engins flottants qu'un expert désigné par le Ministre d'État a estimé d'une valeur marchande inférieure à un montant fixé par ordonnance souveraine, sont remis à l'Administration des Domaines pour être vendus soit de gré à gré soit aux enchères publiques.

Les modalités de l'expertise sont fixées par ordonnance souveraine.

Le produit de la vente est consigné à la caisse des dépôts et consignations, sous déduction des avances et frais de toute nature dus au Trésor.

Lorsque les navires, embarcations ou engins flottants sont déclarés hors d'état de naviguer par l'expert, ils sont immédiatement détruits à la diligence de l'autorité administrative.

Il en est de même lorsqu'ils n'ont pas trouvé d'acquéreur.

Article L. 720-5

Les navires, embarcations ou engins flottants réputés hors d'état de naviguer ou à l'état d'abandon, autres que ceux visés à l'article précédent, sont vendus par voie de justice.

La vente est poursuivie devant le tribunal de première instance à la requête de l'Administration des Domaines.

Le tribunal peut décider, soit que la vente aura lieu de gré à gré, le cas échéant, après l'accomplissement des formalités de publicité qu'il peut ordonner, soit qu'elle sera faite comme en matière de saisie et de vente de navire.

En l'absence d'acheteur, ou d'adjudicataire, il est procédé à la destruction.

Article L. 720-6

Quiconque, selon l'article L. 720-2, est réputé avoir laissé un navire, une embarcation ou un engin flottant hors d'état de naviguer ou à l'abandon, est puni de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 29 du Code pénal.

Le tribunal peut prononcer la confiscation du navire, de l'embarcation ou de l'engin flottant ou ordonner sa destruction.

Article L. 720-7

Dans le cas où le navire, l'embarcation ou l'engin flottant constitue un danger grave et imminent pour la navigation, la pêche ou l'environnement, pour les personnes ou pour les biens, le Directeur des affaires maritimes peut faire procéder immédiatement le propriétaire dûment avisé, à la récupération, à l'enlèvement, à la destruction ou à toutes opérations nécessaires en vue de supprimer le caractère dangereux de tout ou partie de l'épave.

Article L. 720-8

Dans tous les cas, les opérations se font aux frais et aux risques du propriétaire.

Le Trésor bénéficie, pour le paiement des créances nées de son intervention, du privilège de l'article 1939-9° du Code civil.

Titre III - La sécurité

Article L. 730-1

Des règles particulières assurent la protection des personnes et des biens contre les événements de toute nature, en particulier contre les incendies, les explosions, les asphyxies et les noyades.

Ces règles sont déterminées par ordonnance souveraine.

Article L. 730-2

Toute personne physique ou morale, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un navire, une embarcation ou un engin flottant lorsqu'elle se livre à la navigation de plaisance, doit être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans des conditions prévues par ordonnance souveraine.

Ces conditions déterminent notamment l'étendue de la garantie que doit comporter le contrat, les limites géographiques dans lesquelles s'exerce la garantie, ainsi que les modalités des documents destinés à justifier auprès des autorités qu'il est satisfait à l'obligation d'assurance notamment en ce qui concerne les navires, embarcations ou engins flottants ne battant pas pavillon monégasque.

À compter de la date d'application, tout contrat d'assurance souscrit en vertu du présent article est, nonobstant toute clause contraire, réputé comporter une garantie au moins équivalente à celles fixées par l'ordonnance souveraine prévue à l'alinéa premier.

Article L. 730-3

L'obligation d'assurance ne s'applique pas à l'État. Des dérogations totales ou partielles peuvent, en outre, être accordées par arrêté ministériel aux organismes ou entreprises qui justifient de garanties financières suffisantes.

Article L. 730-4

Les contrats d'assurances doivent être souscrits auprès d'une société d'assurance ou d'un assureur agréé par application des dispositions de l'article 7 de la loi n° 609 du 11 avril 1956.

Article L. 730-5

Lorsque l'auteur d'un accident n'est pas en mesure de justifier qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance instituée par l'article L. 750-2, la victime est fondée à se prévaloir des mesures conservatoires prévues à l'article 759 du Code de procédure civile.

Titre IV - Protection du milieu marin

Article L. 740-1

Sans préjudice des dispositions des chapitres II, III et IV du titre II du livre II, toute personne usant des eaux territoriales, des eaux intérieures, des ports, quais et dépendances portuaires doit se conformer aux dispositions légales destinées à prévenir les pollutions ou les nuisances pouvant porter atteinte au milieu marin.

Titre V - Pratique des bains de mer et des sports nautiques

Article L. 750-1

La pratique des bains de mer et des sports nautiques, ainsi que les manifestations nautiques, sont soumises à des règles particulières destinées à assurer la sécurité et à protéger la santé des personnes qui s'y livrent.

Ces règles sont déterminées par ordonnance souveraine.

Titre VI - Des droits et redevances

Article L. 760-1

Sous réserve des conventions internationales, les armateurs ou les propriétaires de navires, d'embarcations ou d'engins flottants sont assujettis au paiement de l'un ou de plusieurs des droits ou redevances ci-après :

1° droit de naturalisation ;

2° droit de stationnement et de séjour ;

3° droit de pilotage ;

4° redevance d'occupation du domaine portuaire par les navires ou embarcations ;

5° redevance d'occupation du domaine portuaire par les marchandises ;

6° redevance forfaitaire pour les objets, navires, embarcations, engins flottants, marchandises ou matériels dont l'enlèvement ou le déplacement a été ordonné d'office.

Article L. 760-2

Remplacé par la loi n° 1.303 du 20 juillet 2005

Les modalités d'assiette, de liquidation et de recouvrement des droits et redevances prévus au chiffre 1 de l'article L.760-1, ainsi que leur taux, sont déterminés par ordonnance souveraine.

Les modalités d'assiette, de liquidation et de recouvrement des droits et redevances prévus aux chiffres 2, 3, 4, 5 et 6 de l'article L.760-1, ainsi que leur taux, sont déterminés par la Société d'Exploitation des Ports de Monaco désignée par le sigle " SEPM ".

La redevance d'occupation du domaine portuaire relevant du chiffre 4 de l'article L.760-1 s'applique en cas d'immobilisation ordonnée sur la base de l'application de l'article L.130-2 ou en cas de saisie telle que régie par les articles L.315-1 à L.315-37.

Article L. 760-3

Le droit annuel de naturalisation institué par l'article L. 311-8 est substitué aux droits d'inscription, de congé et de rôle, de naturalisation, de soumission et de cautionnement, de visite de sécurité existant antérieurement.

Titre VII - Dispositions pénales

Article L. 770-1

Modifié par la loi n° 1.478 du 12 novembre 2019

Sont punis de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 29 du Code pénal ceux qui ont enfreint les ordonnances souveraines ou arrêtés ministériels pris pour réglementer :

1° la navigation ;

2° les entrées, sorties et mouvements des navires ;

3° la réglementation des postes d'amarrage et de mouillage ;

4° l'utilisation des quais et des dépendances portuaires ;

5° la pratique des bains de mer et des sports nautiques.

En cas de récidive dans le délai d'une année, la peine est l'emprisonnement de six jours à un mois et l'amende celle prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal ou l'une de ces deux peines seulement.

Article L. 770-2

Sont punis de l'emprisonnement de six jours à un mois et de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement, les auteurs d'infractions aux ordonnances souveraines ou arrêtés ministériels pris en application des titres II " sur la sécurité " et IV " sur la protection du milieu marin ".

En cas de condamnation, le tribunal peut prononcer la confiscation des navires, embarcations, engins flottants ou matériels saisis ou leur destruction.

Article L. 770-3

Lorsqu'une infraction aux ordonnances souveraines ou arrêtés ministériels visés aux articles L. 770-1 et L. 770-2 a été relevée à la charge du propriétaire, de l'armateur, du capitaine ou de tout responsable d'un navire, celui-ci ne peut être autorisé à quitter le port qu'après consignation d'une somme d'argent d'un montant égal au taux maximal de l'amende encourue.

Il en est de même du navire, pour lequel ont dû être exposés des frais à la charge du propriétaire, de l'armateur, du capitaine ou de tout responsable du bâtiment ; la consignation porte sur la totalité de ces frais.

Article L. 770-4

Lorsqu'une infraction aux ordonnances souveraines ou arrêtés ministériels visés à l'article L. 770-2 a été relevée à la charge du propriétaire, de l'armateur, du capitaine ou de tout responsable d'un navire, celui-ci ne peut être autorisé à quitter le port qu'après mise en conformité et consignation d'un montant égal au double du taux maximal de l'amende encourue.

Article L. 770-5

Quiconque a sciemment contrevenu aux dispositions de l'article L. 750-2, alinéa premier, est puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal.

Article L. 770-6

Si la juridiction civile est saisie d'une contestation sérieuse portant sur l'existence ou la validité de l'assurance, la juridiction pénale appelée à statuer sur le délit prévu à l'article précédent, sursoit à statuer jusqu'à ce qu'il ait été jugé définitivement sur ladite contestation.

Article L. 770-7

Est puni de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 29 du Code pénal toute personne soumise à l'obligation d'assurance prévue à l'article L. 750-2 qui ne peut pas présenter le document réglementaire faisant présumer qu'il a été satisfait à cette obligation ou que les dispositions de l'article L. 750-3 sont applicables.

À défaut de ce document, la justification est fournie aux autorités judiciaires par tous moyens.

L'assureur qui reçoit une demande de document justificatif doit délivrer celui-ci dans un délai de quinze jours, sous peine de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 29 du Code pénal.

Le document justificatif prévu au présent article n'implique pas une obligation d'assurance à la charge de l'assureur.

Deuxième partie - Ordonnances souveraines

Livre I - Des organismes, des autorités et des compétences

Livre créé par l'ordonnance n° 13.457 du 29 mai 1998

Titre I - Le Conseil de la Mer

Article O. 110-1

Créé par l'ordonnance n° 13.457 du 29 mai 1998 ; Ordonnance n° 16.097 du 5 décembre 2003 ; Ordonnance n° 118 du 19 juillet 2005 ; remplacé par l'ordonnance n° 3.787 du 29 mai 2012 ; modifié par l'ordonnance n° 4.666 du 15 janvier 2014

Conformément à l'article L.110-2, le Conseil de la Mer est composé de douze membres au moins et de quatorze membres au plus comprenant :

* le Ministre d'État ou le Conseiller de Gouvernement désigné par lui, Président,
* un représentant du :
    - Département des Affaires Sociales et de la Santé ;
    - Département de l'Équipement, de l'Environnement et de l'Urbanisme ;
    - Département des Finances et de l'Économie ;
    - Département de l'Intérieur ;
    - Département des Relations Extérieures et de la Coopération;
* le Directeur des Affaires Juridiques ou son représentant ;

* le Directeur des Affaires Maritimes ou son représentant ;
* le Directeur de l'Environnement ou son représentant ;
* un Conseiller d'État dont la désignation est proposée par le Président du Conseil d'État ;
* deux à quatre personnes désignées à raison de leurs compétences.

Article O. 110-2

Créé par l'ordonnance n° 13.457 du 29 mai 1998 ; remplacé par l'ordonnance n° 3.787 du 29 mai 2012

Conformément à l'article L.110-2, les membres du Conseil de la Mer sont nommés pour trois ans par ordonnance souveraine. Leur mandat est renouvelable.

Cessent de plein droit de faire partie du conseil les membres qui ont perdu la qualité au titre de laquelle ils ont été nommés. Il est pourvu à leur remplacement jusqu'à l'expiration normale de leur mandat.

Il en est de même en cas de vacance de siège pour décès, démission ou toute autre cause d'empêchement.

Après la cessation du mandat, l'honorariat peut être accordé par ordonnance souveraine.

Article O. 110-3

Créé par l'ordonnance n° 13.457 du 29 mai 1998

Le conseil est saisi et convoqué par son président.

Le président désigne un secrétaire de séance, choisi parmi les fonctionnaires de l'État, qui assiste aux séances sans participer aux délibérations.

Le conseil délibère valablement si la moitié de ses membres sont présents. Ses délibérations sont prises à la majorité des membres présents. En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

Le conseil peut en outre faire appel à tout expert ou sapiteur dont il juge utile de recueillir l'avis.

Les délibérations du conseil sont rapportées dans des procès-verbaux signés du président et du secrétaire de séance. Ils font mention des personnes présentes, relatent précisément les débats et énoncent l'avis définitif du conseil. Si une affaire soumise à la délibération du conseil a préalablement donné lieu à un rapport, ce document est annexé au procès-verbal.

Titre II - La commission des visites

Article O. 120-1

Créé par l'ordonnance n° 13.457 du 29 mai 1998

Conformément à l'article L. 120-2, la commission des visites est composée de six membres au moins et de neuf membres au plus comprenant :

— le directeur des affaires maritimes ou son représentant, président ;
— le commandant de la compagnie des sapeurs-pompiers ou son représentant ;
— un médecin désigné par le directeur de l'action sanitaire et sociale ;
— un fonctionnaire chargé du contrôle des installations radioélectriques ;
— une à quatre personnes désignées à raison de leurs compétences.

Article O. 120-2

Créé par l'ordonnance n° 13.457 du 29 mai 1998

Les membres de la commission des visites sont nommés pour trois ans par ordonnance souveraine. Leur mandat est renouvelable.

Cessent de plein droit de faire partie de la commission les membres qui ont perdu la qualité au titre de laquelle ils ont été nommés. Il est pourvu à leur remplacement jusqu'à l'expiration normale de leur mandat.

Il en est de même en cas de vacance de siège pour décès, démission ou toute autre cause d'empêchement.

Article O. 120-3

Créé par l'ordonnance n° 13.457 du 29 mai 1998

La commission est convoquée par son président.

Son secrétariat est assuré par un fonctionnaire de l'État commis à cet effet qui assiste à ses travaux sans participer aux délibérations.

La commission délibère valablement si la moitié de ses membres sont présents. Ses délibérations sont prises à la majorité des membres présents. En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

Le président de la commission peut confier à une sous-commission, composée d'une partie des membres de la commission, la mission d'effectuer la visite d'un navire.

La commission peut en outre faire appel à tout expert ou sapiteur dont elle juge utile de recueillir l'avis. L'expert ou le sapiteur est habilité à accéder aux navires aux côtés des membres de la commission.

L'armateur du navire, son propriétaire, son constructeur ou leur représentant ainsi que le ou les délégués de l'équipage sont admis à suivre les opérations de la commission et à lui présenter leurs observations.

Il est rendu compte des délibérations de la commission et des visites de navires qu'elle, ou le cas échéant la sous-commission susmentionnée, effectue, dans des procès-verbaux signés du président et du secrétaire. Ils font mention des personnes présentes, relatent précisément les débats, le déroulement de la visite et les constatations effectuées. Ils énoncent l'avis de la commission ou de la sous-commission ainsi que, s'il y a lieu, les prescriptions dont elle recommande l'observation. Si une visite de navire a donné lieu au rapport d'un expert ou d'un sapiteur, ce document est annexé au procès-verbal.

Titre III - La direction des affaires maritimes

Article O. 130-1

Créé par l'ordonnance n° 13.457 du 29 mai 1998

Conformément à l'article L. 130-1, il est institué une direction des affaires maritimes placée sous l'autorité du conseiller de Gouvernement pour les travaux publics et les affaires sociales.

Cette direction accomplit les missions qui lui sont conférées par l'article L. 130-1 et, plus généralement étudie, élabore et surveille l'application de toutes règles ou normes ayant vocation à s'appliquer en matière maritime.

Titre V - Le Conseil de l'Environnement

Titre créé par l'ordonnance n° 8.157 du 16 juillet 2020

Article O. 150-1

Créé par l'ordonnance n° 8.157 du 16 juillet 2020

Le Conseil de l'Environnement est composé comme suit :

- le Conseiller de Gouvernement-Ministre de l'Équipement, de l'Environnement et de l'Urbanisme, ou son représentant, Président ;
- le Conseiller de Gouvernement-Ministre de l'Intérieur ou son représentant ;
- le Conseiller de Gouvernement-Ministre des Finances et de l'Économie, ou son représentant ;
- le Conseiller de Gouvernement-Ministre des Affaires Sociales et de la Santé, ou son représentant ;
- le Conseiller de Gouvernement-Ministre des Relations Extérieures et de la Coopération, ou son représentant ;
- le Président du Conseil National, ou son représentant ;
- le Maire, ou son représentant ;
- le Président du Conseil Économique, Social et Environnemental, ou son représentant ;
- le Vice-Président de la Fondation Prince Albert II de Monaco, ou son représentant ;
- le Directeur des Affaires Juridiques, ou son représentant ;
- le Directeur de l'Environnement, ou son représentant ;
- la personne qualifiée œuvrant dans le domaine de la protection de l'environnement désignée par arrêté ministériel.

Article O. 150-2

Créé par l'ordonnance n° 8.157 du 16 juillet 2020

Lorsqu'il est saisi des mesures de régulation des populations animales et végétales en application de l'article L.312-4, le Conseil de l'Environnement peut, par dérogation aux dispositions de l'article O.150-2, siéger en formation restreinte composée des membres suivants :

- le Directeur de l'Environnement ou son représentant, Président ;
- un représentant du Département de l'Équipement, de l'Environnement et de l'Urbanisme ;
- un représentant du Département des Affaires Sociales et de la Santé ;

- un représentant du Département des Relations Extérieures et de la Coopération ;
- un représentant du Conseil Économique, Social et Environnemental ;
- un représentant de la Direction des Affaires Juridiques ;
- la personne qualifiée œuvrant dans le domaine de la protection de l'environnement désignée par arrêté ministériel pour siéger au Conseil de l'Environnement.

Article O. 150-3

Créé par l'ordonnance n° 8.157 du 16 juillet 2020

Le Conseil de l'Environnement et sa formation restreinte sont saisis et convoqués par leur Président qui fixe l'ordre du jour.

Le Conseil de l'Environnement et sa formation restreinte peuvent faire appel à toute personne dont ils jugent utile de recueillir l'avis ; celle-ci siège avec voix consultative.

Le secrétariat de séance est assuré par un représentant de la Direction de l'Environnement, lequel assiste aux séances sans participer aux délibérations.

Chaque Conseil délibère valablement si la moitié de ses membres sont présents. Ses délibérations sont prises à la majorité des membres présents. En cas de partage des voix, celle du Président est prépondérante.

Les procès-verbaux de la formation restreinte du Conseil de l'Environnement sont communiqués pour information aux membres du Conseil de l'Environnement.

Livre II - Des espaces maritimes monégasques et du milieu marin

Livre créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Titre I - Les eaux territoriales et les espaces maritimes sous la juridiction de la Principauté

Titre créé par l'ordonnance n° 4.364 du 28 juin 2013

Chapitre Ier - Du domaine public portuaire

Chapitre créé par l'ordonnance n° 4.364 du 28 juin 2013

Article O. 200-1

Créé par l'ordonnance n° 4.364 du 28 juin 2013

Le domaine public portuaire comprend les ports de la Condamine et de Fontvieille.

Article O. 200-2

Créé par l'ordonnance n° 4.364 du 28 juin 2013

Le domaine public portuaire de la Condamine englobe la totalité du périmètre portuaire.

Il s'étend de l'angle Nord-Est (point A), jusqu'à l'angle Sud-Est de la jetée Lucciana, se prolonge sur les angles Nord et Est du musoir de la digue semi-flottante, se prolonge en ligne droite en suivant le nu extérieur de cet ouvrage jusqu'au point de rencontre avec le Solarium, se prolonge sur les angles Est puis Sud de ce Solarium, longe le côté extérieur de cet ouvrage jusqu'au pied du mur de soutènement de l'esplanade Stefano Casiraghi, rejoint en arc de cercle le Chemin des Pêcheurs, longe le côté aval du Chemin des Pêcheurs en direction du Nord, jusqu'au mur en béton du tunnel d'accès à la digue semi-flottante, longe ce mur vers l'Ouest jusqu'à l'entrée du tunnel, puis longe perpendiculairement au mur suivant l'entrée du tunnel, longe le mur en arrondi côté amont des escaliers reliant l'esplanade Stefano Casiraghi aux quais, longe le mur orienté Est de ces escaliers et se prolonge en ligne droite en direction du Nord jusqu'au point B, se prolonge, à partir de ce point dans la continuité d'Est en Ouest du quai Antoine Ier, en passant par les points C, D, E, se prolonge en courbe vers le Nord en passant par les points F, G, H et I, se prolonge en ligne droite jusqu'à l'angle Sud-Est du Stade Nautique Rainier III, longe le Stade Nautique sur son côté Est jusqu'à son angle Nord-Est, se prolonge en direction du Nord jusqu'au point J, se prolonge en ligne courbe en passant par les points K, L, M, se prolonge en ligne droite jusqu'au point N, sis à l'extrémité du mur de soutènement du quai Albert Ier, se prolonge en ligne courbe jusqu'au point O pour ensuite rejoindre perpendiculairement le pied du mur de soutènement de l'avenue J.F. Kennedy au point P, longe le pied de ce mur en ligne droite et en direction de l'Est jusqu'au pied du mur de soutènement du boulevard Louis II au point Q, longe le pied de ce mur vers l'Est en suivant une ligne brisée passant par les points R, S, T, se prolonge vers le Sud et perpendiculairement au Quai Louis II jusqu'au point U, se prolonge vers le Nord-Est le long de la façade du bâtiment du Yacht Club jusqu'au point V sis au pied des escaliers d'accès de la promenade supérieure de la jetée Lucciana, longe le pied de ces escaliers en ligne droite vers le point W, se prolonge en suivant la ligne brisée passant les points X, Y, Z et retrouve le point A, point d'origine de la présente description.

Les limites du domaine public portuaire de la Condamine ainsi que les coordonnées planimétriques des points A à Z sont reportées au plan n° T 2013-04 du 24 avril 2013, consultable à la Direction des Affaires Maritimes.

Article O. 200-3

Créé par l'ordonnance n° 4.364 du 28 juin 2013

Le domaine public portuaire de Fontvieille englobe la totalité du périmètre portuaire.

Il s'étend de l'extrémité Nord-Est des enrochements de la contre-jetée au pied du Rocher (point A), se prolonge en suivant le périmètre hors d'eau de cet ouvrage jusqu'à son angle Sud-Est, se prolonge en direction des angles Nord puis Est du musoir de la digue du large, longe le côté extérieur de cet ouvrage jusqu'au changement de direction de la promenade supérieure, se prolonge vers le côté intérieur de la digue en suivant la ligne brisée qui passe par les points B, C, D et E, se prolonge en courbe vers le point F, se prolonge en ligne droite vers le point G situé sur le fil de l'eau du trottoir qui longe le Quai Jean-Charles Rey sur son côté Nord-Est, se prolonge vers le Nord le long d'une courbe qui suit le fil d'eau de ce trottoir, passe par le point H et se termine au point I à proximité de l'angle Nord-Ouest de la capitainerie, se prolonge parallèlement au bord du Quai Jean-Charles Rey en suivant la ligne brisée qui passe par les points J, K, L, M, N, O et P, se prolonge en passant par les points Q puis R sis à l'intersection de la bordure du trottoir Nord du Quai Jean-Charles Rey et du côté amont de la voie d'accès à la cale de halage, se prolonge en courbe le long de cette voie en passant par les points S puis T, se prolonge vers le point U sis sur le nu extérieur du local de forme circulaire, suit ce nu extérieur vers le Nord jusqu'au point V, se prolonge vers les points W puis X sis au pied du mur de soutènement de l'avenue Albert II, longe le pied de ce mur en direction du Nord-Est jusqu'au point de rencontre avec la façade du bâtiment dénommé " La maison du pêcheur " (point Y), se prolonge le long des façades Sud-Ouest et Sud-Est de ce bâtiment, longe les bords extérieurs des deux pontons en béton puis suit le pied de la falaise du Rocher jusqu'au point A, point d'origine de la présente description.

Les limites du domaine public portuaire de Fontvieille ainsi que les coordonnées planimétriques des points A à Y sont reportées au plan n° T 2013-03 du 24 avril 2013, consultable à la Direction des Affaires Maritimes.

Titre II - La lutte contre la pollution

Titre créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015[4]

Chapitre I - Les procédés et les moyens

Section 1 - Les contrôles

Sous-section 1 - Dispositions générales

Article O. 221-1

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015 ; modifié par l'ordonnance n° 7.004 du 20 juillet 2018

Sans préjudice des dispositions de l'article L.150-1, les agents de la Direction des affaires maritimes et de la Direction de l'environnement, spécialement commissionnés et assermentés à cet effet, ont qualité pour contrôler le respect des dispositions législatives et réglementaires du Code de la mer relatives à la lutte contre la pollution ainsi que pour rechercher et constater les infractions à celles-ci. Lesdits agents peuvent également exercer des missions de police judiciaire en qualité de fonctionnaires désignés par une loi spéciale au sens de l'article 32 du Code de procédure pénale.

Ils sont tenus au secret professionnel dans les conditions prévues à l'article 308 du Code pénal.

Les agents peuvent, lors du contrôle, recueillir auprès de toute personne, sur convocation ou sur place, tous renseignements ou toutes informations utiles.

Ils peuvent procéder à toutes vérifications et tous prélèvements utiles.

Le capitaine du navire ou la personne qui a la responsabilité du navire est tenu de recevoir à bord lesdits agents et de répondre à toute requête présentée.

Article O. 221-2

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015 ; modifié par l'ordonnance n° 6.380 du 8 mai 2017

Lorsque l'exploitant, le propriétaire de l'exploitation, de l'ouvrage ou du navire, ou encore toute autre personne exerçant un pouvoir de direction sur les travaux ou activités présumés à l'origine d'une infraction aux dispositions du Code de la mer relatives à la lutte contre la pollution est présent sur les lieux, il est invité à assister ou à se faire représenter aux opérations de contrôle et de vérification.

Le refus ou l'impossibilité d'une telle présence ne saurait toutefois entraîner la suspension des opérations de contrôle et de vérification. De même, les personnes désignées à l'alinéa premier présentes ne peuvent empêcher le déroulement desdites opérations. Elles peuvent cependant formuler des observations qui sont consignées dans le procès-verbal.

Article O. 221-3

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

Les opérations de contrôle donnent lieu à la rédaction d'un procès-verbal par l'agent qui y a procédé. Le procès-verbal comporte les mentions suivantes :

- nom, prénom et qualité de l'agent contrôleur ;
- date, heure, emplacement et circonstances du contrôle ;
- signature de l'agent.

Lorsqu'il y a lieu à prélèvements et analyses, le procès-verbal comporte, en outre, l'identification de chaque échantillon prélevé, accompagnée de l'indication du lieu du prélèvement et de l'heure du prélèvement.

Article O. 221-4

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

L'auteur du procès-verbal le transmet à la personne désignée à l'alinéa premier de l'article O.221-2, ou à son représentant, et l'invite à le signer en y portant toutes observations qu'il juge utiles.

Si la personne désignée à l'alinéa premier de l'article[ensp]O.221-2 est inconnue, absente, a refusé d'assister ou de se faire représenter au contrôle, a refusé de signer ou a refusé de désigner un laboratoire pour y être procédé à l'analyse d'un des exemplaires des échantillons dans les conditions visées à l'article[ensp]O.221-5, mention en est faite au procès-verbal.

Article O. 221-5

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

Tout prélèvement opéré aux fins d'analyse donne lieu à l'établissement d'échantillons en double exemplaire. Chacun est placé dans un récipient scellé et une étiquette y est apposée portant notamment :

- la date, l'heure et le lieu de prélèvement ;
- la signature de l'agent.

Article O. 221-6

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

La Direction de l'environnement conserve l'ensemble des échantillons jusqu'à leur analyse ou transmission au laboratoire d'analyse et les place dans des conditions permettant d'en assurer la bonne conservation.

Le ou les laboratoires d'analyse doivent être accrédités par le Comité français d'accréditation (COFRAC) ou tout autre organisme d'accréditation équivalent.

La Direction de l'environnement procède ou fait procéder par un laboratoire aux analyses de l'un des exemplaires des échantillons de chaque prélèvement et invite l'auteur présumé des déversements à choisir un autre laboratoire pour qu'il soit procédé aux mêmes analyses sur l'autre exemplaire. Dans les cas visés à l'article O.221-3 alinéa 4, cet autre laboratoire est choisi par la Direction de l'environnement. Les deux échantillons peuvent être analysés par un même laboratoire.

Une fiche de résultat est établie pour chaque analyse et comporte la date de réception des échantillons et d'exécution des analyses, le tout est joint au procès-verbal. Copie du procès-verbal est adressée à la personne désignée à l'alinéa premier de l'article O. 221-2.

Lorsque lesdits résultats font apparaître une infraction aux dispositions légales ou réglementaires, les frais de prélèvements et d'analyses sont à la charge des contrevenants.

Sous-section 2 - Contrôle des caractéristiques des eaux réceptrices et des déversements

Article O. 221-7

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

La présente sous-section fixe les conditions dans lesquelles il est procédé aux contrôles des rejets et déversements mentionnés à l'article L.224-1.

Article O. 221-8

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

Les agents mentionnés à l'article O.221-1 ont accès à tout moment aux installations d'où proviennent les déversements qu'ils sont chargés de contrôler, et peuvent procéder à toutes opérations de vérification qu'ils jugent nécessaires.

Le contrôle des eaux réceptrices et des déversements comporte, selon les cas, un examen des lieux, des mesures opérées sur place, des prélèvements d'échantillons et l'analyse de ces derniers.

Le procès-verbal comporte en complément des éléments visés aux articles O.221-4 et O.221-5, les mentions suivantes :

- désignation du ou des auteurs présumés du déversement et nature de leur activité ;
- date, heure, emplacement des mesures faites sur place ;
- constatations utiles relatives notamment à l'aspect, à la couleur et à l'odeur de déversement et des eaux réceptrices, à l'état apparent de la faune et de la flore à proximité du point de déversement ;
- résultat des mesures faites sur place.

Sous-section 3 - Contrôles des opérations d'immersion

Article O. 221-9

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

La présente sous-section fixe les conditions dans lesquelles il est procédé aux contrôles des opérations d'immersion mentionnées à l'article L. 223-1.

Article O. 221-10

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

Il peut être procédé à tout moment par les agents visés à l'article O.221-1 à toutes vérifications et mesures nécessaires sur les déchets et matières destinés à l'immersion, dans leurs lieux de production, de groupement ou de stockage ainsi qu'à bord des navires.

Si le contrôle révèle l'inobservation des conditions et prescriptions mentionnées dans l'autorisation, l'absence d'autorisation ou que tout dispositif particulier, appareil ou engin nécessaire aux opérations d'immersion fait défaut ou n'est pas en état de fonctionnement, l'agent en charge du contrôle peut s'opposer à l'embarquement des déchets ou matières ou au départ du navire si les déchets ou matières y ont déjà été embarqués, jusqu'à l'exécution des mesures nécessaires.

Le capitaine de tout navire utilisé pour effectuer des immersions est tenu de recevoir à bord les agents en charge du contrôle.

Il est tenu de se soumettre aux injonctions et au contrôle des autorités monégasques jusqu'à l'immersion des déchets dans la zone autorisée.

Chapitre II - La lutte contre la pollution par les hydrocarbures

Chapitre créé par l'ordonnance n° 6.380 du 8 mai 2017

Article O. 222-1

Créé par l'ordonnance n° 6.380 du 8 mai 2017

Pour l'application du présent chapitre, toute référence à la Convention internationale de Londres du 12 mai 1954, sur la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures doit être comprise comme un renvoi aux dispositions de l'Annexe I de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires faite à Londres le 2 novembre 1973 (MARPOL), telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978 et par ses modificatifs ultérieurs rendus exécutoires en Principauté.

Article O. 222-2

Créé par l'ordonnance n° 6.380 du 8 mai 2017

Le seuil de puissance prévu à l'article L.222-4 est fixé à 150 KW.

Cette puissance s'entend de la puissance réelle de l'appareil propulsif ; si les navires possèdent plusieurs moteurs, les puissances nominales de chacun d'eux s'ajoutent.

Article O. 222-3

Créé par l'ordonnance n° 6.380 du 8 mai 2017

Le registre des hydrocarbures prévu par l'article L.222-10 devra être conforme au modèle annexé à l'Annexe I de la Convention MARPOL.

Article O. 222-4

Créé par l'ordonnance n° 6.380 du 8 mai 2017

Un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures doit être délivré dans les conditions prévues à l'article L. 421-3 et à l'Annexe 1 de la Convention MARPOL.

Chapitre III - La lutte contre la pollution résultant de l'immersion de déchets et autres matières

Article O. 223-1

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

Toute immersion, au sens du Protocole relatif à la prévention et à l'élimination de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs ou d'incinération en mer, de déchets ou autres matières est interdite à l'exception des déchets ou autres matières énumérés à l'alinéa 2 du présent article.

L'immersion des déchets ou autres matières suivants ne peut être réalisée que dans les conditions définies à l'article O. 223-2 :

a) matériaux de dragage,

b) matières géologiques inertes non polluées, dont les constituants chimiques ne risquent pas d'être libérés dans le milieu marin.

Article O. 223-2

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

L'immersion de déchets ou autres matières, dont la concentration d'un des éléments ou composés est :

a) inférieure au seuil N1 est soumise à autorisation. Une étude des incidences sur l'environnement peut être exigée eu égard aux caractéristiques de l'immersion ;

b) comprise entre les seuils N1 et N2, est soumise à autorisation. Une étude des incidences sur l'environnement est exigée ;

c) supérieure au seuil N2, est interdite.

Les seuils N1 et N2 sont définis à l'article O.223-3.

Article O. 223-3

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

Les seuils N1 et N2 sont définis comme suit :

Tableau I Niveaux relatifs aux éléments traces (en mg/kg de sédiment sec analysé sur la fraction inférieure à 2 mm)

ÉLÉMENTS TRACES	NIVEAU N1	NIVEAU N2
Arsenic	25	50
Cadmium	1,2	2,4
Chrome	90	180
Cuivre	45	90
Mercure	0,4	0,8
Nickel	37	74

Plomb	100	200
Zinc	276	552

Tableau II Tableau II Niveaux relatifs aux polychlorobiphényles (PCB) (en µg/kg de sédiment sec analysé sur la fraction inférieure à 2 mm)

PCB	NIVEAU N1	NIVEAU N2
PCB congénère 28	5	10
PCB congénère 52	5	10
PCB congénère 101	10	20
PCB congénère 118	10	20
PCB congénère 138	20	40
PCB congénère 153	20	40
PCB congénère 180	10	20

Tableau III Niveaux relatifs aux hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) (en µg/kg de sédiment sec analysé sur la fraction inférieure à 2 mm)

HAP	NIVEAU N1	NIVEAU N2
Naphtalène	160	1.130
Acénaphtène	15	260
Acénaphtylène	40	340
Fluorène	20	280
Anthracène	85	590
Phénanthrène	240	870
Fluoranthène	600	2850
Pyrène	500	1.500
Benzo [a] anthracène	260	930
Chrysène	380	1.590
Benzo [b] fluoranthène	400	900
Benzo [k] fluoranthène	200	400
Benzo [a] pyrène	430	1.015
Di benzo [a,h] anthracène	60	160
Benzo [g,h,i] pérylène	1.700	5.650
Indéno [1,2,3-cd] pyrène	1.700	5.650

Tableau IV Niveaux relatifs au tributylétain (TBT) (en µg/kg de sédiment sec analysé sur la fraction inférieure à 2 mm)

PARAMÈTRE	NIVEAU N1	NIVEAU N2

TBT	100	400

Article O. 223-4

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

Les demandes d'autorisations doivent être accompagnées d'un dossier technique précisant notamment la quantité, la nature de la matière, la période ou la durée des opérations d'immersion, et la méthode de dépôt.

L'étude des incidences sur l'environnement, lorsqu'elle est exigée, doit particulièrement comporter :

- une étude sur les caractéristiques et la composition de la matière, les caractéristiques du lieu d'immersion et de la méthode de dépôt, les considérations et circonstances générales, telles que mentionnées en annexe du Protocole relatif à la prévention et à l'élimination de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs ou d'incinération en mer, de déchets ou autres matières ;
- les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts ;
- les mesures de suivi de l'évolution du site.

Les autorisations administratives sont délivrées par le Directeur des affaires maritimes, après avis de la Direction de l'environnement et, le cas échéant, de la Commission technique d'hygiène, de sécurité et de protection de l'environnement.

L'autorisation peut être refusée pour un motif d'intérêt public ou pour la sauvegarde de ceux mentionnés à l'article L.223-1 et, suspendue, modifiée ou retirée par le Directeur des affaires maritimes, en cas de non-respect des conditions techniques, des prescriptions énoncées dans l'autorisation, ou en cas d'entrave à une opération de contrôle, ainsi que pour les motifs susmentionnés.

L'autorisation peut être assortie de prescriptions et doit être délivrée pour une durée déterminée éventuellement renouvelable.

Chapitre IV - La lutte contre la pollution d'origine tellurique

Article O. 224-1

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015[5]

Tout rejet ou déversement d'une substance ou source de pollution énumérée à l'annexe I - C du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre, et d'une manière générale tout rejet d'effluent, objet ou matière dans les eaux superficielles ou souterraines ou de la mer, ponctuel ou permanent, est interdit sauf autorisation préalable délivrée par le Directeur de l'environnement après avis, le cas échéant, de la Commission technique d'hygiène, de sécurité et de protection de l'environnement.

Par exclusion, les dispositifs de rejets d'eaux pluviales publics ne sont pas soumis à autorisation mais doivent comporter un dispositif de traitement de l'effluent adapté à son importance et à sa nature.

La demande d'autorisation est accompagnée d'un dossier technique complet donnant toutes précisions utiles sur les installations projetées et sur la nature de leurs rejets.

Article O. 224-2

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

L'autorisation ne peut être délivrée que si les rejets susceptibles d'altérer la qualité des eaux remplissent les conditions techniques fixées au présent chapitre.

L'autorisation fixe notamment des paramètres de qualité physique, chimique, biologique et bactériologique ne pouvant être dépassés par le rejet considéré.

L'autorisation peut être suspendue, modifiée ou retirée par le Directeur de l'environnement, pour un motif d'intérêt public ou pour la sauvegarde de ceux mentionnés à l'article L.224-1, en cas de non-respect des conditions techniques ou en cas d'entrave à une opération de contrôle.

Section 1 - Conditions techniques auxquelles sont subordonnées les autorisations

Article O. 224-3

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

L'autorisation fixe :

- le débit maximal instantané du rejet ;

- le débit moyen qui ne peut être dépassé pendant aucune période de 24 heures consécutives.

Article O. 224-4

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

L'autorisation fixe la qualité minimale de l'effluent rejeté.

La qualité de l'effluent rejeté doit respecter les seuils de paramètres visés ci-dessous, compte-tenu des caractéristiques du rejet :

Exigences générales		
N°	Paramètres	Valeurs limites
1	pH	Compris entre 6,5 et 9
2	Aspect du milieu récepteur	Pas de coloration visible et absence des matières surnageantes
3	Température	Inférieure ou égale à 30°C
4	Matières en suspension	30 mg/l
5	Arsenic (As)	0,1 mg/l AS (total)
6	Plomb (Pb)	0,5 mg/l Pb (total)
7	Cadmium (Cd)	0,1 mg/l Cd (total)
8	Chrome (Cr)	0,2 mg/l Cr (total) et 0,1 mg/l Cr-VI
9	Cobalt (Co)	0,5 mg/l Co (total)
10	Cuivre (Cu)	0,5 mg/l Cu (total)
11	Nickel (Ni)	0,5 mg/l Cu (total)
12	Zinc (Zn)	2 mg/l Zn (total)
13	Cyanure (CN)	0,1 mg/l CN (Cyanure libre et facilement libérable)
14	Hydrocarbures totaux	10 mg/l
15	Azote	30 mg/l
16	Phosphore	10 mg/l
17	Hydrocarbures chlorés volatils ou Hydrocarbures halogénés volatils	0,1 mg/l Cl ou 0,1 mg/l X

Exigences Complémentaires applicables à des secteurs d'activités donnés		
Chantiers	Composés organiques halogénés absorbables (AOX)	0,08 mg/l X
Nitrite	0,3 mg/l N	

Des secteurs d'activités soumis à exigences complémentaires peuvent être déterminés par arrêté ministériel.

En plus des exigences visées ci-dessus, le Directeur de l'environnement peut, en fonction de l'activité à l'origine du rejet, fixer des prescriptions complémentaires relatives à des substances non mentionnées

Article O. 224-5

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

Par exception aux dispositions de l'article O.224-5, les rejets des stations d'épuration doivent au minimum respecter soit les valeurs fixées en concentration, soit les valeurs fixées en rendement.

N°	Paramètres	Concentration maximum	Rendement minimum du traitement
1	Demande Biochimique en oxygène (DBO5 à 20°C)	25 mg/l O2	80 %
2	Demande Chimique en oxygène	125 mg/l O2	75 %
3	Matières en suspension	30 mg/l	90 %

Des prescriptions complémentaires peuvent être fixées par le Directeur de l'environnement.

Article O. 224-6

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

Il peut être dérogé aux articles O.224-4 et O.224-5, si le pétitionnaire démontre qu'il ne peut dans des conditions économiquement acceptables, respecter les caractéristiques de rejet qui y sont mentionnées. La Direction de l'environnement détermine la qualité minimale de l'effluent rejeté eu égard aux paramètres idoines de cet effluent, compte tenu notamment de l'activité qui est à l'origine du rejet et de la zone de rejet.

Article O. 224-7

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

Dans tous les cas, l'effluent ne doit pas dégrader le milieu récepteur et dégager d'odeur putride ou ammoniacale. Il ne doit pas contenir de substance, en quantité et concentration, capable d'entraîner la destruction de la flore et de la faune du milieu récepteur.

Le dispositif de rejet est aménagé de manière à réduire autant que possible la perturbation apportée par le déversement aux abords du point de rejet.

Section 2 - Suivi des rejets

Article O. 224-8

Créé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

Il peut être demandé au pétitionnaire de mettre en place un programme d'autosurveillance de la qualité des effluents rejetés. Ce programme est alors défini de la manière suivante :

- fréquence des prélèvements ;
- emplacements des points de mesure ;
- éléments à faire analyser.

Les mesures sont effectuées sous la responsabilité du pétitionnaire. Il tient alors obligatoirement un registre sur lequel sont reportées les opérations faites dans ce cadre et les résultats obtenus. L'Administration a accès à tout moment au registre de l'autosurveillance.

Les frais d'analyses inhérents à l'autosurveillance sont à la charge du pétitionnaire.

Le dispositif de rejet doit être aisément accessible aux agents en charge du contrôle.

Chapitre V - La lutte contre la pollution par les autres rejets des navires

Chapitre créé par l'ordonnance n° 6.380 du 8 mai 2017

Article O. 225-1

Créé par l'ordonnance n° 6.380 du 8 mai 2017

Pour l'application du présent Chapitre, la " *Convention MARPOL* " désigne la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires faite à Londres le 2 novembre 1973 (MARPOL), telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978 et par ses modificatifs ultérieurs rendus exécutoires en Principauté.

Article O. 225-2

Créé par l'ordonnance n° 6.380 du 8 mai 2017

Tout rejet en mer de résidus de substances liquides nocives effectué en méconnaissance des dispositions de l'Annexe II de la Convention MARPOL est interdit.

Article O. 225-3

Créé par l'ordonnance n° 6.380 du 8 mai 2017

Tout rejet en mer de substances nuisibles transportées en colis en méconnaissance des dispositions de l'Annexe III de la Convention MARPOL est interdit.

Article O. 225-4

Créé par l'ordonnance n° 6.380 du 8 mai 2017

Tout rejet en mer d'eaux usées en méconnaissance des dispositions de l'Annexe IV de la Convention MARPOL est interdit.

Article O. 225-5

Créé par l'ordonnance n° 6.380 du 8 mai 2017

Tout rejet en mer d'ordures effectué en méconnaissance des dispositions de l'Annexe V de la Convention MARPOL est interdit.

Article O. 225-6

Créé par l'ordonnance n° 7.004 du 20 juillet 2018 ; modifié par l'ordonnance n° 7.368 du 26 février 2019

Dans les eaux territoriales et dans les ports de Monaco, tous les navires équipés de motorisations diesel doivent utiliser un combustible de catégorie ISO-F-DMA répondant aux caractéristiques de la norme ISO 8217, communément désigné sous le terme Diesel Marine Léger (DML) ou Marine Gas Oil (MGO), avec une teneur en soufre maximale de 0,1 %.

La consommation de fioul lourd (HFO pour Heavy Fuel Oil) ou d'un de ses dérivés y est interdite sauf pour les navires disposant d'un système de traitement des gaz d'échappement fonctionnant en circuit fermé (closed-loop scrubber system) de manière conforme à ses spécifications.

Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux navires de guerre et autres navires d'État utilisés à des fins non commerciales.

Des dérogations ponctuelles et temporaires aux interdictions mentionnées aux deux premiers alinéas peuvent être accordées, dans des cas exceptionnels, par décision du Ministre d'État sur proposition du Directeur des Affaires Maritimes. La demande de dérogation est déposée auprès de la Direction des Affaires Maritimes.

Titre III - La protection du milieu marin

Titre créé par l'ordonnance n° 6.154 du 23 novembre 2016

Article O. 230-1

Créé par l'ordonnance n° 6.154 du 23 novembre 2016

Sont interdites la perturbation intentionnelle, la capture, l'importation, la détention, la mise à mort, le commerce, le transport et l'exposition à des fins commerciales des espèces animales en danger ou menacées telles que visées à l'annexe II du Protocole de Barcelone du 10 juin 1995 relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique, dit protocole ASP/DP, ainsi que de leurs œufs, parties et produits.

Est interdite, toute forme de destruction ou de perturbation, y compris la cueillette, la récolte, la coupe, le déracinement, la détention, le commerce, le transport et l'exposition à des fins commerciales des espèces végétales protégées, et de leurs parties et produits, telles que visées à l'Annexe II du Protocole de Barcelone du 10 juin 1995 relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique, dit protocole ASP/DP.

Par exception aux dispositions des alinéas précédents, les activités de recherche scientifique comportant la capture, la pêche ou le prélèvement d'animaux ou de végétaux, mentionnés auxdits alinéas peuvent être autorisées par le Ministre d'État, conformément à l'article L. 241-1.

Des dérogations aux interdictions mentionnées aux deux premiers alinéas, à condition qu'elles ne nuisent pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle, peuvent être accordées par le Ministre d'État, après avis de la Direction des Affaires Maritimes et de la Direction de l'Environnement :

a) dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et de la conservation des habitats naturels;

b) dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ;

c) à des fins de recherche scientifique et d'éducation, de repeuplement et de réintroduction de ces espèces et pour des opérations de reproduction nécessaires à ces fins, y compris la propagation artificielle des plantes;

d) pour permettre, dans des conditions strictement contrôlées, d'une manière sélective et dans une mesure limitée, la prise ou la détention d'un nombre limité et spécifié de certains spécimens ;

e) à des établissements, pour la détention ou l'élevage hors du milieu naturel de spécimens d'espèces à des fins de conservation et de reproduction.

Des dérogations aux interdictions mentionnées au deuxième alinéa peuvent être accordées, sous la même forme, lorsqu'il a été autorisé de procéder à des travaux affectant l'écosystème de ces espèces, sous réserve que des mesures visant à limiter, réduire voire compenser la perte écologique soient mises en œuvre.

La demande de dérogation est adressée à la Direction des Affaires Maritimes et est accompagnée d'un dossier dont les éléments sont fixés par arrêté ministériel.

La dérogation mentionne, notamment, la durée de validité, son champ d'application et les prescriptions applicables à l'opération projetée.

Les interdictions mentionnées au premier alinéa du présent article ne s'appliquent pas aux spécimens travaillés datant d'avant 1947, au sens de l'ordonnance souveraine n° 67 du 23 mai 2005 portant application de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction, adoptée à Washington le 3 mars 1973 (CITES).

Les dispositions des deux premiers alinéas ne sont pas applicables aux fonctionnaires et agents de la Direction des Affaires Maritimes, de la Direction de l'Environnement, de la Sûreté Publique et du Corps des Sapeurs-pompiers agissant dans l'exercice de leurs missions.

Tout spécimen d'une espèce répertoriée au titre des espèces animales visées au premier alinéa doit, en cas de capture accidentelle :

- être immédiatement relâché dans des conditions propres à assurer sa survie ;
- à défaut, être déclaré et remis à la Direction de l'Environnement dans les plus brefs délais.

Article O. 230-2

Créé par l'ordonnance n° 6.984 du 20 juin 2018

Constitue une aire marine protégée toute zone relevant de l'article L.210-1 du Code de la mer, géographiquement délimitée et gérée en vue d'atteindre des objectifs spécifiques de conservation de la diversité biologique et des habitats naturels, au service d'une gestion durable du milieu marin.

Article O. 230-3

Créé par l'ordonnance n° 6.984 du 20 juin 2018

Sont instituées les aires marines protégées du Larvotto et du tombant des Spélugues délimitées ainsi qu'il suit :

1° l'aire marine du Larvotto délimitée à l'Est par la frontière des eaux territoriales et à l'Ouest par l'anse de la plage du Larvotto, dûment balisée, et dont les coordonnées WGS 84 exprimées en degrés minutes décimales sont les suivantes :

* 7°25',992268 E et 43°44',675257 N
* 7°26',003380 E et 43°44',656544 N
* 7°26',096361 E et 43°44',543311 N
* 7°26',480481 E et 43°44',660441 N
* 7°26',605067 E et 43°44',809262 N
* 7°26',349620 E et 43°44',940591 N

2° l'aire marine du tombant des Spélugues délimitée à l'Est par l'anse de l'ancien port du Portier, à l'Ouest par la jetée Lucciana et dont les coordonnées WGS 84 exprimées en degrés minutes décimales sont les suivantes :

* 7°25',786811 E et 43°44',217792 N
* 7°25',851643 E et 43°44',259305 N
* 7°25',880763 E et 43°44',312107 N
* 7°25',804010 E et 43°44',330712 N

Article O. 230-4

Créé par l'ordonnance n° 6.984 du 20 juin 2018

La gestion des aires marines protégées est confiée à un Comité National de Suivi des Aires Marines Protégées, à un Groupe de Coordination pour les Aires Marines Protégées et à un organisme ayant la qualité de gestionnaire selon les modalités fixées aux articles suivants.

Article O. 230-5

Créé par l'ordonnance n° 6.984 du 20 juin 2018

Le Comité National de Suivi des Aires Marines Protégées a pour mission :

1) de valider le plan de gestion quinquennal et le programme d'action ;
2) de valider le budget global du plan de gestion quinquennal ;
3) de nommer le responsable de gestion des aires marines protégées agissant pour le gestionnaire ;
4) de veiller à la bonne gestion de l'aire marine protégée et à la réalisation des missions confiées au gestionnaire ;
5) de mettre en œuvre toute action ou d'assurer toute tâche qui pourrait lui être confiée par le Ministre d'État en relation avec les aires marines protégées.

La composition du Comité National de Suivi des Aires Marines Protégées est fixée par arrêté ministériel.

Le Comité se réunit au moins une fois par an sur convocation de son Président.

Le secrétariat du Comité est assuré par le responsable de gestion des aires marines protégées.

Article O. 230-6

Créé par l'ordonnance n° 6.984 du 20 juin 2018

Le Groupe de Coordination pour les Aires Marines Protégées a pour mission d'assurer la continuité des activités du Comité National de Suivi entre ses réunions, et notamment :

1) de veiller à la cohérence du plan de gestion quinquennal et du programme d'action associé avec les politiques publiques, et à la mise en œuvre de ce plan et de ce programme ;
2) de déterminer les aides techniques et financières éventuelles à apporter aux projets s'inscrivant dans ses objectifs de gestion.

La composition du Groupe de Coordination pour les Aires Marines Protégées est fixée par arrêté ministériel.

Le Groupe de Coordination se réunit périodiquement sur convocation du responsable de gestion sur justification de la demande d'au moins trois de ses membres.

Le secrétariat du Groupe de Coordination Gestion est assuré par le responsable de gestion des aires marines protégées.

Article O. 230-7

Créé par l'ordonnance n° 6.984 du 20 juin 2018

Le gestionnaire a pour mission :

1) d'élaborer un plan de gestion quinquennal, qui détermine les mesures de protection, de connaissance, de mise en valeur et de développement durable dans les aires marines protégées ainsi que son programme d'action associé ;
2) de mettre en œuvre le plan de gestion quinquennal des aires marines protégées et le programme d'action associé ;
3) de proposer au Comité National de Suivi des Aires Marines Protégées un responsable de gestion de ces aires pour la réalisation de ses missions ;
4) de participer, en sa qualité de gestionnaire d'Aires Marines Protégées, à des activités ou instances en relation avec la gestion et les réseaux internationaux d'aires marines protégées ;
5) de gérer toutes autres activités connexes qui lui seraient confiées par le Comité National de Suivi des Aires Marines Protégées.

Le gestionnaire est nommé par arrêté ministériel.

Le responsable de gestion est également en charge de l'élaboration d'un rapport d'activité annuel et de l'organisation des réunions des Comité et Groupe visés aux articles O.230-5 et O.230-6 du Code de la mer.

Il est nommé par le Comité National de Suivi des Aires Marines Protégées sur proposition du gestionnaire, pour une durée de cinq ans renouvelable.

Titre IV - L'exploration et l'exploitation du milieu marin, du fond de la mer et de son sous-sol

Titre créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Chapitre Ier - La recherche scientifique marine - *(Articles pris en application des articles L. 241-1, alinéa 2 et L. 241-3 du Code de la Mer)*

Section I - Dispositions générales

Article O. 241-1

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Toute activité de recherche scientifique marine, menée dans la mer territoriale et/ou dans les espaces maritimes au-delà de la mer territoriale sur lesquels Monaco exerce sa souveraineté ou des droits souverains au sens de l'article L. 210-1 du Code de la Mer, y compris le plateau continental, est soumise selon la zone concernée à une autorisation ou à un consentement, assorti, le cas échéant, de conditions et selon les modalités fixées par le présent chapitre.

Article O. 241-2

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Toute activité de recherche scientifique marine au sens de l'article O. 241-1 ne peut être menée que dans la mesure où elle obéit aux principes suivants :

1 - elle est menée à des fins exclusivement pacifiques ;

2 - elle est menée en utilisant des méthodes et moyens scientifiques appropriés compatibles avec la législation et la réglementation monégasques, la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982[2] et les autres instruments internationaux auxquels Monaco est partie ;

3 - elle ne gêne pas de façon injustifiable les autres utilisations légitimes de la mer compatibles avec la législation et la réglementation monégasques, la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982[2] et les autres instruments internationaux auxquels Monaco est partie et elle est dûment prise en considération lors de ces utilisations ;

4 - elle est menée conformément à tous les règlements pertinents adoptés en application de la législation et de la réglementation monégasques, de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982[2] et des autres instruments internationaux auxquels Monaco est partie, y compris ceux visant à protéger et à préserver le milieu marin.

Article O. 241-3

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

En aucune façon, la recherche scientifique marine autorisée dans les espaces maritimes monégasques au sens de l'article L. 241-1 à des navires battant pavillon étranger ne peut constituer le fondement juridique d'une revendication sur une partie quelconque des espaces maritimes monégasques ou de leurs ressources.

Article O. 241-4

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Ne peuvent bénéficier de la dispense d'autorisation ou de consentement prévue à l'alinéa premier de l'article L. 241-3, que les personnes publiques ou privées monégasques et les organisations internationales compétentes ayant expressément obtenu l'habilitation, pour une durée déterminée, du Ministre d'État. Cette dernière prend effet à compter de sa publication au *Journal de Monaco*.

Sur décision du Ministre d'État, l'habilitation peut être suspendue ou retirée. La décision de suspension ou de retrait prend effet à compter de sa publication au *Journal de Monaco*.

Article O. 241-5

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Aux fins d'obtention de l'habilitation visée à l'article O. 241-4, les personnes et organisations concernées déposent un dossier auprès du Ministre d'État comprenant notamment :

1 - leur dénomination et leur statut juridique, comprenant également, pour les personnes physiques monégasques leur identité complète et leurs qualités en matière scientifique, pour les personnes morales monégasques, l'objet social ainsi que l'identité et la qualité des dirigeants et pour les organisations internationales leur texte constitutif ;

2 - un résumé de l'activité scientifique déjà réalisée dans le secteur maritime et la détermination géographique des zones ayant fait l'objet de ces recherches ;

3 - le descriptif et l'objet des programmes envisagés de recherche scientifique dans les zones maritimes relevant de la souveraineté ou des droits souverains monégasques ;

4 - pour ce qui est des organisations internationales compétentes, les dispositions envisagées en ce qui concerne la participation des organismes scientifiques monégasques aux programmes de recherche envisagés et le descriptif des renseignements, échantillons et résultats de recherche devant être fournis aux autorités monégasques à l'issue de chaque campagne scientifique effectuée dans les zones maritimes relevant de l'article L. 210-1 du Code de la Mer.

Le Ministre d'État peut requérir des pétitionnaires toutes pièces complémentaires qu'il jugerait utiles à l'instruction du dossier.

Pendant la durée de l'habilitation, le Ministre d'État peut solliciter des bénéficiaires toutes informations qu'il jugerait utiles en relation avec les programmes de recherche scientifique menés dans les zones maritimes sous souveraineté ou juridiction monégasques. Le défaut de réponse à ladite demande d'informations peut entraîner, après mise en demeure de l'intéressé, la suspension par le Ministre d'État de l'habilitation délivrée.

Article O. 241-6

Ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Toute modification du statut juridique, de l'objet social pour ce qui est des personnes morales, ou des programmes d'activité du bénéficiaire de l'habilitation doit être signalée au Ministre d'État sous peine de déchéance de l'habilitation. Cette dernière peut également être prononcée par le Ministre d'État s'il estime que les programmes scientifiques menés par le bénéficiaire dans les zones maritimes monégasques compromettent ou risquent de compromettre dans lesdites zones, la sécurité, l'ordre public ou la diversité biologique au sens de l'article 1er alinéa *b)* du protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée du 10 juin 1995[6].

Section II - Recherche scientifique marine dans la mer territoriale

Article O. 241-7

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Toute activité de recherche scientifique marine envisagée dans les eaux territoriales monégasques par des personnes ou des organisations ne relevant pas du champ d'application de l'article L. 241-3 doit être autorisée par le Ministre d'État.

Celle-ci est accordée, s'il y a lieu, après instruction d'un dossier déposé par le pétitionnaire auprès de la direction des Affaires Maritimes. Ce dossier contient les pièces suivantes :

1 - l'indication du nom de l'institution qui exécute le projet de recherche, du directeur de cette institution engageant juridiquement celle-ci et du responsable opérationnel du projet, ainsi que le nom de l'institution qui patronne éventuellement ledit projet ;

2 - le descriptif complet du programme de recherche scientifique marine envisagée et des objectifs de recherche visés ;

3 - la détermination des dates de la campagne de recherche et notamment des dates prévues de la première arrivée et du dernier départ du ou des navires de recherches ou celles de l'installation et du retrait du matériel de recherche, selon le cas ;

4 - la détermination des coordonnées géographiques des zones maritimes concernées, ainsi que la fiche signalétique du ou des navires affectés à la campagne ;

5 - la détermination des coordonnées géographiques du matériel lorsqu'il est envisagé une installation fixe temporaire et la durée de cette dernière ;

6 - le descriptif du matériel embarqué et de toutes les substances chimiques susceptibles d'être utilisées avec l'engagement d'application sur les installations et le matériel devant être utilisé des marques d'identification indiquant l'État d'immatriculation ou l'organisation internationale à laquelle ils appartiennent ;

7 - les moyens appropriés de signalisation internationalement convenus pour assurer la sécurité de la navigation maritime et aérienne, compte tenu des règles et normes établies par les organisations internationales compétentes auxquelles Monaco est partie ;

8 - la liste et la qualité des personnes participant à la campagne ;

9 - la déclaration d'intention offrant, dans toute la mesure du possible, la possibilité à des scientifiques de nationalité monégasque ou opérant à partir de structures scientifiques établies à Monaco, de participer au programme de recherche pour laquelle l'autorisation est sollicitée ;

10 - la déclaration d'engagement de communiquer au service administratif en charge de l'instruction du dossier, sur sa demande, les rapports préliminaires et, aussitôt que possible, les résultats et conclusions des recherches obtenus à partir des relevés opérés dans les eaux territoriales monégasques ;

11 - la déclaration d'engagement de fournir au service administratif en charge de l'instruction du dossier, sur sa demande, l'accès à tous les échantillons et données obtenus dans le cadre du projet, ainsi qu'à lui fournir des données pouvant être reproduites et des échantillons pouvant être fractionnés sans que cela nuise à leur valeur scientifique ;

12 - la déclaration d'engagement d'enlever les installations ou le matériel scientifique, une fois les recherches terminées, à moins qu'il n'en soit convenu autrement ;

13 - la déclaration d'engagement de ne pas introduire lors de la campagne dans les eaux territoriales monégasques d'espèces végétales ou animales, sauf autorisation expresse mentionnée dans l'autorisation ;

14 - le certificat d'assurance garantissant l'État monégasque et les tiers des éventuels dommages, notamment de pollution, que la campagne océanographique pourrait engendrer aux personnes, aux biens, ainsi qu'à l'environnement marin, dans les limites fixées par la réglementation en vigueur à la date du dépôt de la demande d'autorisation.

Section III - Recherche scientifique marine dans les espaces maritimes sous juridiction

Article O. 241-8

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Toute activité de recherche scientifique envisagée dans les espaces maritimes adjacents aux eaux territoriales monégasques sur lesquels Monaco exerce des droits souverains au sens de l'article L. 210-1, par des personnes ou des organisations ne relevant pas du champ d'application de l'article L. 241-3, ne peut être menée qu'avec le consentement du Ministre d'État.

Article O. 241-9

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Dans la mesure où ces activités sont menées à des fins exclusivement pacifiques et en vue d'accroître les connaissances scientifiques sur le milieu marin, le consentement du Ministre d'État est accordé dans des circonstances normales telles que celles-ci sont entendues par l'article 246 § 3 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982[2], sous réserve des dispositions de l'article O. 241-13.

Article O. 241-10

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Le pétitionnaire est cependant tenu de déposer un dossier contenant les pièces prévues à l'article O. 241-7. La décision de consentement ou de refus est notifiée à l'intéressé dans un délai maximum de quatre mois courant du jour du dépôt. Si, à l'issue de ce délai de quatre mois, aucune décision n'a été notifiée au demandeur, le consentement est présumé acquis tacitement.

Article O. 241-11

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Le demandeur peut mettre à exécution son projet de recherche scientifique marine à l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date à laquelle les renseignements requis en vertu de l'article O. 241-7 ont été communiqués à l'administration en charge de l'instruction du dossier, à moins que, dans un délai de quatre mois à compter de la réception de ces renseignements, celle-ci ne lui ait fait savoir :

1 - que le consentement est refusé, en vertu de l'article O. 241-12 ;

2 - que les renseignements fournis quant à la nature ou aux objectifs du projet ne correspondent pas aux faits patents ;

3 - qu'elle a besoin d'un complément d'information à propos des renseignements ou des conditions visés à l'article O. 241-7 ;

4 - que des obligations découlant des conditions fixées à l'article O. 241-7 pour un projet de recherche scientifique marine précédemment exécuté par le demandeur n'ont pas été remplies.

Lorsque le consentement a été expressément ou tacitement acquis de l'administration, dans le délai visé précédemment, son bénéficiaire est tenu de respecter l'ensemble des éléments figurant dans son dossier de demande. Toute modification à tout ou partie de ces éléments doit être proposée au Ministre d'État qui statue dans les mêmes formes et conditions que celles instituées par le présent chapitre en matière de consentement.

Article O. 241-12

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Le consentement du Ministre d'État peut être refusé en conformité avec les principes posés par le droit international, dans les cas suivants :

1 - si le projet a une incidence directe sur l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, ou risque de porter atteinte à la diversité biologique des zones maritimes monégasques concernées ;

2 - si le projet prévoit des forages dans le plateau continental, l'utilisation d'explosifs ou l'introduction de substances nocives dans le milieu marin ;

3 - si le projet prévoit la construction, l'exploitation ou l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages visés aux articles 60 et 80 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982[2];

4 - si le projet portant totalement ou partiellement sur une aire marine spécialement protégée au sens du protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée du 10 juin 1995[6]va à l'encontre des objectifs de gestion et de protection établis à l'égard de cette aire ;

5 - si le projet risque manifestement de gêner de façon injustifiable les activités entreprises par Monaco dans l'exercice des droits souverains et de la juridiction que prévoit la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982[7];

6 - si les renseignements communiqués quant à la nature et aux objectifs du projet en vertu de l'article O. 241-7 sont inexacts ou si l'État ou l'organisation internationale compétente auteur du projet ne s'est pas acquitté d'obligations contractées vis-à-vis de Monaco au titre d'un projet de recherche antérieur.

Article O. 241-13

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Même après délivrance de son consentement, le Ministre d'État peut suspendre les travaux de recherche scientifique marine en cours dans les zones maritimes visées à l'article O. 241-9 lorsque :

1 - les travaux ne sont pas menés conformément aux renseignements communiqués en vertu de l'article O. 241-7 sur lesquels le Ministre d'État s'est fondé pour donner son consentement après instruction du dossier ;

2 - si le bénéficiaire n'a pas rempli ses obligations énumérées aux points 9, 10 et 11 de l'article O. 241-7 précité ;

3 - dans tous les cas où l'inobservation des dispositions énoncées à l'article O. 241-7 équivaut à modifier de façon importante, selon l'appréciation du Ministre d'État, le projet ou les travaux de recherche.

Lorsque, après un délai fixé par le Ministre d'État, le bénéficiaire du consentement n'a pas remédié à l'une quelconque des situations ayant entraîné la suspension des travaux, il peut être procédé à la cessation définitive des travaux de recherche scientifique marine concernés par décision du Ministre d'État notifiée au bénéficiaire.

Si, en revanche, dans ce même délai, il est procédé par le bénéficiaire à la régularisation de ses engagements initiaux, le Ministre d'État peut rapporter sa décision de suspension après constat de cette régularisation. S'il se révèle que malgré la régularisation susvisée, les travaux de recherche scientifique marine déjà opérés ont entraîné des dommages au milieu ou aux ressources des zones maritimes concernés, le Ministre d'État peut mettre fin à son consentement et exiger l'arrêt immédiat et définitif du projet.

Chapitre II - L'exploration et l'exploitation des ressources du fond de la mer et de son sous-sol

Articles pris en application de l'article L. 242-1 du Code de la Mer

Article O. 242-1

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Les travaux maritimes conduits à des fins non commerciales pour les besoins de la gestion du domaine public maritime et portuaire ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre, sauf en ce qui concerne celles de ses dispositions destinées à protéger l'environnement marin.

Sont considérés comme travaux maritimes au sens de l'alinéa précédent toute opération à des fins non commerciales résultant de travaux soit de conservation du domaine public maritime soit de création ou d'entretien d'un ouvrage public maritime ou d'un chenal d'accès.

Article O. 242-2

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004 ; remplacé par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

L'autorisation prévue par l'article L.242-1 du Code de la mer doit être sollicitée auprès de la Direction des affaires maritimes. Elle est délivrée par arrêté ministériel, après avis de la Direction des affaires maritimes et de la Direction de l'environnement et, le cas échéant, de la Commission technique d'hygiène, de sécurité et de protection de l'environnement, et concerne :

a) l'exploration et l'exploitation de toutes ressources naturelles, et notamment des substances minérales ou fossiles, et est constituée, soit par une autorisation de prospections préalables, soit par l'octroi d'un titre minier : permis exclusif de recherches de mines, permis d'exploitation de mines ou concession de mines ;

b) l'exploration des zones maritimes monégasques ;

c) l'exploitation des zones maritimes monégasques visées à l'article L.210-1 du Code de la mer, par des activités telles que notamment les établissements de pêche ou de culture marine, ou la construction d'ouvrages et d'installations connexes tels que des câbles sous-marins, pipelines, récifs artificiels et ouvrages de production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents, à l'exception de toute installation, construction, ou ouvrage autorisé au titre de l'ordonnance-loi n° 674 du 3 novembre 1959 concernant l'urbanisme, la construction et la voirie, modifiée et des textes pris pour son application. La construction désigne toute opération de travaux, d'assemblage et d'implantation.

Les autorisations sont délivrées pour une durée déterminée ; elles peuvent être reconduites après évaluation pour une durée déterminée.

Article O. 242-3

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Les différentes autorisations visées à l'article précédent, lorsqu'elles entraînent une occupation du domaine public maritime en vue d'exercer les activités autorisées par l'acte administratif les concernant, ne peuvent donner lieu qu'à une occupation temporaire dudit domaine, laquelle peut être révoquée dans les conditions du droit commun.

Les autorisations d'occupation du domaine public maritime sont délivrées pour la durée de validité du titre résultant de l'application de l'article O. 242-2.

Article O. 242-4

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004 ; modifié par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

La demande d'autorisation doit être accompagnée d'un dossier technique complet comportant notamment toute information sur l'identité du demandeur, la nature, la localisation et les caractéristiques techniques de l'opération projetée, les dispositions envisagées en matière de sécurité maritime, de préservation de l'environnement, de suivi, et de remise en état en fin d'autorisation.

Lorsque le type d'autorisation visée à l'article O. 242-3 concerne la mise en place d'une installation au sens de l'article 1er *f*) du protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol adopté le 14 octobre 1994, elle ne peut être délivrée avant que la direction des Affaires maritimes en charge de l'instruction du dossier ne se soit assurée que l'installation est construite conformément aux normes et pratiques internationales et que le demandeur dispose des capacités techniques et des moyens financiers pour entreprendre les activités postulées.

Article O. 242-5

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Sous réserve des dispositions de l'article O. 242-6, les autorisations prévues aux termes du présent chapitre ne peuvent être accordées qu'aux personnes qui possèdent un établissement en Principauté.

Article O. 242-6

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Par dérogation aux dispositions de l'article O. 242-5 du présent chapitre, l'octroi d'une autorisation de recherches concernant notamment les caractères physiques ou biologiques du fond de la mer et de son sous-sol n'est pas subordonné à la possession d'un établissement en Principauté par la personne qui en fait la demande.

L'autorisation ne peut être accordée que dans la mesure où la demande est conforme aux dispositions législatives et réglementaires propres à la recherche scientifique marine et à la protection de l'environnement marin.

Article O. 242-7

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Toutes activités autorisées de prospection préalable, d'exploration ou d'exploitation exercées sur le fond de la mer et son sous-sol et portant sur des substances minérales et fossiles sont soumises aux déclarations, au contrôle et à la communication des renseignements prévus par le présent chapitre.

Article O. 242-8

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

L'autorisation de prospections préalables de substances minérales visées à l'article O. 242-2 est accordée pour une surface définie et pour une durée n'excédant pas deux ans par décision du Ministre d'État.

Cette autorisation donne à son titulaire le droit non exclusif d'exécuter tous travaux de recherches, à l'exclusion des sondages dépassant une profondeur de 300 mètres à partir du fond de la mer.

Ces travaux sont soumis, en matière de police et de sécurité minières, aux règles régissant les travaux effectués en vertu d'un permis exclusif de recherches de mines.

L'autorisation de prospections préalables ne donne pas le droit de disposer du produit des recherches, à l'exception des échantillons ou prélèvements sans valeur commerciale.

Elle devient caduque de plein droit lors de l'attribution d'un titre minier pour les surfaces ou les substances visées par celui-ci.

Article O. 242-9

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Les demandes de titres miniers et d'autorisations complémentaires d'occupation du domaine public maritime font l'objet d'un dossier unique comprenant notamment une évaluation des quantités de substances que le demandeur envisage d'extraire annuellement.

Les demandes de titres miniers portant en totalité ou en partie sur le fond de la mer et son sous-sol sont instruites par la direction des Affaires maritimes qui détermine le contenu du dossier et notamment la liste des pièces, documents et études devant être fournis par le pétitionnaire selon la nature du titre minier sollicité.

Article O. 242-10

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

L'autorisation ne peut être accordée que dans la mesure où il résulte des pièces du dossier que les opérations envisagées sont en parfaite conformité avec les dispositions réglementaires relatives à la protection du milieu marin et à la lutte contre la pollution.

En tout état de cause, les rejets qui résultent directement des opérations d'exploration ou de prospection préalable doivent être exempts d'hydrocarbures sous quelque forme que ce soit.

Les rejets qui résultent directement des opérations d'exploitation, quelle que soit la nature de l'activité autorisée, y compris le stockage, ne peuvent avoir une teneur moyenne en hydrocarbures supérieure à 20 parties par million, ni avoir pour effet de déverser dans la mer un volume moyen d'hydrocarbures supérieur à 2 centilitres par jour et par hectare de la surface du titre d'exploitation.

Des dispositions plus restrictives que celles prévues à l'alinéa précédent peuvent être imposées au cas par cas dans l'autorisation, en fonction des conditions particulières du milieu et de l'activité autorisée ou de la protection de l'environnement marin.

Article O. 242-11

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004 ; modifié par l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015

Lorsqu'une opération relevant d'une autorisation visée par l'article L. 242-1 du Code de la Mer porte sur une activité d'exploitation, l'autorisation ne peut être délivrée avant que ne soit réalisée, à la demande du service administratif instructeur, quand celui-ci le juge nécessaire et aux frais du demandeur, une étude d'impact sur l'environnement marin du projet envisagé, incluant un état biologique et écologique du milieu marin du secteur concerné.

Sauf dispositions particulières formulées par le service administratif instructeur lorsque celui-ci considère qu'une étude d'impact sur l'environnement est nécessaire, le contenu de cette dernière répond aux exigences posées par l'annexe IV du protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol adopté le 14 octobre 1994.

L'instruction du dossier doit, en outre, examiner si les activités projetées sont compatibles avec les dispositions des autres conventions ou accords sur la protection de l'environnement marin et le plateau continental auxquels Monaco est partie.

Article O. 242-12

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

L'arrêté ministériel portant octroi d'un des titres prévus à l'article O. 242-2 désigne le service administratif qui exercera les attributions de contrôle des opérations autorisées jusqu'à leur terme.

Le titulaire de l'autorisation rend compte au service administratif susvisé de l'exécution des programmes, selon une périodicité fixée par ledit service.

Article O. 242-13

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Le titulaire d'un des titres prévus à l'article O. 242-2 doit adresser au service administratif visé à l'article précédent, ses programmes de travaux quarante-cinq jours au moins avant la date prévue pour leur mise en exécution.

Article O. 242-14

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Le titulaire d'un titre minier ou d'une autorisation de prospections préalables doit adresser une déclaration d'ouverture de travaux miniers au Ministre d'État.

Article O. 242-15

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Les agents du service administratif visé à l'article O. 242-12 ont accès à tous sondages, ouvrages souterrains ou travaux de fouilles, quelle que soit leur profondeur, soit pendant, soit après leur exécution.

Ils peuvent se faire remettre tous échantillons et se faire communiquer tous les documents et renseignements d'ordre géologique, géotechnique, hydrologique, hydrographique, topographique, chimique ou minier, ou autres qui seraient nécessaires.

Tout levé de mesures géophysiques, toute campagne de prospection géochimique ou d'études de minéraux lourds doivent faire l'objet d'une déclaration préalable au service administratif susvisé ; les résultats de ces levés et campagnes lui sont communiqués.

Article O. 242-16

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Les documents ou renseignements recueillis en application notamment de l'article O. 242-15 ne peuvent, sauf autorisation de l'auteur des travaux, être rendus publics ou communiqués à des tiers par l'administration avant l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la date à laquelle ils ont été obtenus.

Font exception aux dispositions de l'alinéa ci-dessus, les renseignements intéressant la sécurité de la navigation de surface, ainsi que ceux qui concernent les propriétés physico-chimiques et les mouvements des eaux surjacentes. Ces renseignements doivent être communiqués, dès leur obtention, à la direction des Affaires maritimes qui peut, en outre, se faire remettre sans délai les renseignements et documents intéressant la sécurité de la navigation sous-marine ainsi que la morphologie et la nature superficielle du sol marin.

Article O. 242-17

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Si le service administratif chargé du contrôle estime que l'exécution des programmes présentés à son examen, en vertu du second alinéa de l'article O. 242-12 ou des dispositions de l'article O. 242-15, peut porter atteinte à la création, au développement ou à l'extension des ports, nuire à la stabilité des rivages, comporter des risques de pollution, entraver la pose, l'entretien ou le fonctionnement des câbles de télécommunications sous-marins, des câbles d'énergie ou des pipe-lines sous-marins, ou est susceptible de gêner de manière injustifiable la navigation, la pêche, la défense nationale, les liaisons de télécommunications, la conservation des ressources biologiques de la mer ou les recherches océanographiques fondamentales, il saisit le Ministre d'État qui peut suspendre ou interdire les travaux en tout ou en partie ou les soumettre à des conditions particulières.

La décision du Ministre d'État est notifiée au titulaire de l'autorisation qui dispose des voies de recours dans les conditions du droit commun.

Article O. 242-18

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Les informations nautiques relatives à l'exploration et à l'exploitation sont transmises aux autorités compétentes dans les conditions fixées par le directeur des Affaires maritimes.

Article O. 242-19

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Le bénéficiaire de toute autorisation visée par le présent chapitre, son représentant légal, ou la personne assurant la conduite des opérations autorisées, doit transmettre à la direction des Affaires maritimes, dans les meilleurs délais, les informations nautiques ayant pour objet :

1 - les prévisions de mise en place ou d'enlèvement d'une installation ou d'un dispositif, ainsi que celles qui ont pour objet la modification d'une installation ou d'un dispositif en place ;

2 - l'exécution d'une telle opération ainsi que toute modification accidentelle d'une installation ou d'un dispositif, même si cette dernière a déjà donné lieu à l'émission d'un message de danger de la part de la personne qui assure à bord la conduite des travaux.

Article O. 242-20

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Les fonctionnaires et agents de l'État exercent leurs attributions respectives sur les installations et dispositifs utilisés dans le cadre des autorisations délivrées en vertu du présent chapitre et à l'intérieur des zones de sécurité susceptibles d'être mises en place en conformité avec la réglementation en vigueur, dans les mêmes conditions que sur le territoire national, terrestre ou maritime.

Article O. 242-21

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

La compétence des juridictions monégasques est applicable audites installations, dispositifs et zones de sécurité visés à l'article précédent.

Article O. 242-22

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Les autorisations délivrées dans le cadre du présent chapitre donnent lieu à la perception d'un droit dans les conditions fixées par la loi.

Chapitre III - Dispositions communes aux diverses activités d'exploration, d'exploitation et de recherches - *Articles pris en application des articles L. 243-1, L. 243-2 et L. 243-4 du Code de la Mer*

Article O. 243-1

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Hormis les conditions générales énoncées à l'article L. 243-1 et les conditions spécifiques énoncées aux chapitres I et II du présent titre, les bénéficiaires d'une autorisation doivent remplir les conditions suivantes :

1 - le bénéficiaire s'engage à respecter les normes adoptées visant à l'élimination des hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures provenant de ses installations, conformes au minimum aux valeurs énoncées à l'article 10 du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol du 14 octobre 1994. Il en est de même en ce qui concerne l'utilisation et l'élimination des fluides de forage et déblais de forage. Toutes nouvelles normes en la matière, adoptées et mises en vigueur après octroi de l'autorisation, sont applicables aux autorisations en cours ;

2 - le bénéficiaire produit dans son dossier de demande d'autorisation les pièces visant à prouver que ses installations ont été construites, entretenues et fonctionnent conformément aux normes et pratiques internationales reconnues en la matière. Toute pièces complémentaires peuvent être requises par l'administration instruisant le dossier. Les dossiers déposés au titre d'une autorisation relevant de l'article L. 242-1 doivent comprendre, hormis les dispositions prévues au chapitre II du présent titre, les pièces énumérées aux points 6, 7, 12, 13 et 14 de l'article O. 241-7 adaptées, s'il y a lieu, sur demande de l'administration instruisant le dossier, aux activités et installations susceptibles d'être exercées ou utilisées.

Article O. 243-2

Créé par l'ordonnance n° 16.456 du 7 octobre 2004

Lorsqu'une zone de sécurité est établie par une décision d'autorisation, ou de consentement ou sur la base d'une habilitation au sens de l'article L. 241-3, autour des installations et dispositifs autorisés et utilisés, en conformité avec les articles L. 243-3 et L. 243-4, sa largeur maximale est de 500 mètres, mesurée à partir de chaque point des bords extérieurs de ces installations et dispositifs, sauf dérogation autorisée par les normes internationales généralement acceptées ou recommandées par l'organisation internationale compétente.

La décision visée à l'alinéa précédent peut également déterminer les restrictions de survol des installations et des zones de sécurité, compte tenu des règles et normes établies par les organisations internationales compétentes.

À l'intérieur de la zone de sécurité, le directeur de la Sûreté publique, chef de la police maritime, exerce les pouvoirs de police qu'il assume dans les eaux territoriales.

Chapitre IV - L'exploitation des ressources vivantes - *Articles pris en application de l'article L.244-3 du Code de la Mer*

Chapitre créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Section 1 - Mesures générales de police

Article O. 244-1

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Les ressources biologiques des espaces maritimes monégasques, au sens de l'article L.210-1 du Code de la Mer, sur lesquels Monaco exerce sa souveraineté, constituent un patrimoine national. La gestion de ce patrimoine est effectuée dans le respect des objectifs de développement durable tels que notamment régis par les instruments juridiques internationaux auxquels Monaco est partie.

À cette fin, la Direction des Affaires Maritimes et la Direction de la Sûreté Publique favorisent et contrôlent une exploitation optimale des ressources biologiques marines prévenant la surexploitation, dans les conditions prévues au présent chapitre.

Article O. 244-2

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Lorsque la protection de la santé publique, la conservation de la diversité biologique, au sens du Protocole de Barcelone du 10 juin 1995 relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée[8], et l'utilisation durable des ressources biologiques marines et côtières l'exigent, le Ministre d'État peut prendre toute mesure de suspension totale ou partielle de l'exploitation des ressources vivantes dans tout ou partie des espaces maritimes monégasques au sens de l'article O. 244-1, sur lesquels Monaco exerce sa souveraineté.

Aux fins de protéger les intérêts mentionnés au précédent alinéa, le Ministre d'État peut, par arrêté, soumettre à autorisation préalable tout ou partie des activités de pêche maritime qui ne font pas par ailleurs l'objet d'interdictions légales ou réglementaires, en tenant notamment compte des intérêts des pêcheurs professionnels, ainsi que des équilibres biologiques et socio-économiques.

L'autorisation est délivrée par le Directeur des Affaires Maritimes, après avis du Directeur de l'Environnement, qui peut l'assortir de conditions particulières, notamment la fixation de quotas de capture par espèce ou groupe d'espèces.

L'autorisation peut être retirée par le Directeur des Affaires Maritimes lorsque le bénéficiaire enfreint les dispositions de la législation ou de la réglementation visant à protéger les intérêts mentionnés au premier alinéa, excède les limites de l'autorisation qui lui a été délivrée ou méconnaît les conditions qui y sont mentionnées. L'autorisation peut également être suspendue lorsqu'il s'avère que les équilibres biologiques et/ou socio-économiques sont menacés ou susceptibles de l'être.

Préalablement à toute décision de retrait ou de suspension, l'intéressé est entendu en ses explications ou dûment appelé à les fournir.

Article O. 244-3

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011 ; modifié par l'ordonnance n° 6.154 du 23 novembre 2016

Sont soumises à autorisation délivrée par le Ministre d'Etat l'introduction ou la réintroduction dans les espaces maritimes monégasques, au sens de l'article O. 244-1, de toutes espèces végétales ou animales indigènes ou non indigènes ou modifiées génétiquement. Les conditions de délivrance de l'autorisation sont fixées par arrêté ministériel.

Lorsqu'une telle introduction est de nature accidentelle, l'auteur de ladite introduction en informe immédiatement le Directeur des Affaires Maritimes en mentionnant l'identification de l'espèce concernée, le volume ou la quantité estimée de l'introduction accidentelle, ainsi que les coordonnées géographiques constatées ou présumées de cette dernière. La même obligation s'applique à toute personne qui a connaissance des introductions susmentionnées.

Section 2 - Définitions

Article O. 244-4

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Au sens du présent chapitre, on entend par pêche l'acte de capturer, extraire ou tuer, par quelque procédé que ce soit, des espèces biologiques dont le milieu de vie normal ou le plus fréquent est le milieu marin.

La pêche comprend :

1° les activités préalables ayant pour finalité directe la pêche, tout comme les activités ultérieures exercées directement et immédiatement sur les espèces extraites, capturées ou mortes ;

2° les opérations connexes de navires-gigogne et les opérations d'appui logistique et de transbordement des captures.

Article O. 244-5

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

En fonction de sa finalité, la pêche peut être professionnelle, de recherche scientifique et récréative :

1° la pêche professionnelle est pratiquée à des fins de vente des produits de la pêche obtenus ;

2° la pêche de recherche scientifique a pour but l'étude et la connaissance des ressources biologiques marines ;

3° la pêche récréative est exercée à titre sportif ou de loisir.

Aux fins de la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre et notamment des mesures visant à éviter une surexploitation des ressources biologiques marines, telles qu'évoquées à l'article O. 244-1, lesdites mesures peuvent être générales ou ne concerner qu'une ou plusieurs catégories de pêche.

Article O. 244-6

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Au sens du présent chapitre, la longueur des filets est définie par celle de la ralingue supérieure. La hauteur des filets est définie comme étant la somme des hauteurs des mailles mouillées, nœuds compris, étirées perpendiculairement à la ligne des flotteurs.

Section 3 - Organisation et contrôle des opérations de pêche

Article O. 244-7

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Peuvent seuls pratiquer la pêche, en tant que pêcheurs professionnels et, à ce titre, vendre le produit de leur pêche :

1° les marins pêcheurs qui sont inscrits sur un rôle d'équipage délivré par le Directeur des Affaires Maritimes pour exercer une activité de pêche professionnelle ;

2° les marins pêcheurs qui relèvent des prud'homies limitrophes dans lesquelles les marins pêcheurs visés ci-dessus sont admis à se livrer à la pêche professionnelle.

Article O. 244-8[9]

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011 ; abrogé par l'ordonnance n° 6.154 du 23 novembre 2016 ; rétabli par l'Ordonnance Souveraine n° 11.144 du 12 mars 2025 ; modifié par l'Ordonnance Souveraine n° 11.476 du 10 septembre 2025

Peuvent seules pratiquer la pêche à la ligne depuis le rivage les personnes qui se sont déclarées à la Direction des Affaires Maritimes.

Le Directeur des Affaires Maritimes peut s'opposer à la pratique de la pêche pour toute personne ayant méconnu les dispositions de la législation ou de la réglementation visant à protéger les intérêts mentionnés au premier alinéa de

l'article O. 244-2. Préalablement à toute décision, l'intéressé est entendu en ses explications ou dûment appelé à les fournir. La décision d'opposition prive d'effets la déclaration souscrite par l'intéressé.

Dans l'intérêt de la protection de la diversité biologique marine ou de l'environnement marin, le nombre maximal de personnes admises à pratiquer la pêche peut être fixé annuellement par arrêté ministériel sur proposition du Directeur des Affaires Maritimes. Pour le même intérêt, le Directeur des Affaires Maritimes peut suspendre temporairement l'exercice de la pêche dans tout ou partie des espaces maritimes monégasques au sens de l'article O. 244-1.

La déclaration mentionnée au présent article doit être renouvelée tous les trois ans.

Une copie de cette déclaration et de la charte de bonne conduite rappelant la réglementation en vigueur relative à la pêche de loisir à partir du rivage, dûment complétées et signées, sont adressées par tous moyens à la Division de la Police maritime et aéroportuaire de la Direction de la Sûreté Publique par la Direction des Affaires Maritimes.

La déclaration prévue par le présent article est effectuée par l'intermédiaire d'un formulaire dont le contenu est déterminé par arrêté ministériel.

Section 4 - Zones d'interdiction de pêche

Article O. 244-9

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011 ; remplacé par l'ordonnance n° 6.984 du 20 juin 2018

Toute pêche, quel qu'en soit le genre, est interdite dans les aires marines protégées du Larvotto et du tombant des Spélugues.

L'interdiction de pêche s'appliquant à l'aire marine du tombant des Spélugues peut faire l'objet d'une dérogation, laquelle ne s'applique qu'à la pêche professionnelle sur la base d'une autorisation délivrée par le Directeur des Affaires Maritimes, après avis de l'organisme chargé de la gestion de cette aire. Une telle autorisation n'est délivrée que dans la mesure où les prélèvements sont compatibles avec la préservation de l'écosystème de cette aire marine protégée et sont réalisés avec des engins de pêche spécialement mentionnés.

Article O. 244-10[10]

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011 ; remplacé par l'ordonnance n° 8.640 du 29 avril 2021 ; modifié par l'Ordonnance Souveraine n° 11.143 du 12 mars 2025 ; par l'Ordonnance Souveraine n° 11.927 du 21 mai 2026

Toute pêche, quel qu'en soit le genre, est interdite :

1° dans les eaux portuaires, ainsi que dans les passes d'entrée des ports de Monaco ;

2° dans les zones maritimes de travaux d'accès interdit au public, telles que déterminées par arrêté ministériel ;

3° dans la zone du solarium, telle que cette zone est balisée par des bouées cylindriques de couleur jaune, du 1er mai au 31 octobre, sauf de 21h à 6h ;

4° de l'enracinement Ouest du terre-plein du Portier jusqu'à la limite Ouest de la réserve marine du Larvotto, telle que cette zone est balisée par des bouées de couleur jaune ;

5° depuis la digue Est de Fontvieille.

La pêche récréative à la ligne armée de deux hameçons au plus et pratiquée à pied depuis le rivage est libre à toute époque de l'année, sauf dispositions contraires la limitant prises par arrêté ministériel.

Section 5 - Mesures visant l'exploitation durable des espèces

Article O. 244-11

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011 ; remplacé par l'ordonnance n° 7.369 du 26 février 2019 ; modifié par l'Ordonnance Souveraine n° 10.981 du 12 décembre 2024

Sont interdites de pêche les espèces suivantes :

1° oursin diadème (Centrostephanus longispinus) ;

2° mérou brun (Epinephelus marginatus), mérou royal (Mycteroperca rubra), mérou blanc (Epinephelus aeneus) ; mérou gris (Epinephelus caninus), la badèche (Epinephelus costae) et corb commun (Sciaena umbra) ;

3° homard (Homarus gammarus) et langouste (Palinuridae) du 15 août au 15 février pour les homards et langoustes mâles ou non œuvés ; Les femelles de langoustes et de homards œuvées sont immédiatement remises à la mer en cas de capture accidentelle ;

4° oursin violet (Paracentrotus lividus), du 1er avril au 31 août ;

5° éponge commune (Hippospongia communis) ;

6° éponge de toilette oreille d'éléphant (Spongia agaricina) ;

7° éponge de toilette (Spongia officinalis) ;

8° éponge (Spongia Zimocca) ;

9° corail rouge (Corallium rubrum) ;

10° ombrine commune (Umbrina cirosa) ;

11° raie blanche (Raja alba) ;

12° requin mako (Isurus oxynrichus) ;

13° requin taupe (Lamna nausus) ;

14° requin bleu (Prionace glauca) ;

15° ange des mers (Squatina squatina) ;

16° lithophages (Lithophaga litophaga) et pholades (Pholas dactylus).

Il est également interdit :

a) de pêcher ou de recueillir, de quelque manière que ce soit, les œufs des poissons et crustacés ;

b) de pratiquer la pêche à la poutine ou au nonnat ; toutefois les marins pêcheurs professionnels peuvent être admis, pendant une période maximale de 45 jours par an, à se livrer à cette pêche, après autorisation délivrée par le Directeur des Affaires Maritimes ;

c) de pêcher des poissons dont la longueur totale est inférieure à 12 centimètres, à moins que ces poissons n'appartiennent à des espèces qui, à l'âge adulte, restent au-dessous de cette dimension.

Sans préjudice de l'application des dispositions du point *c)* de l'alinéa précédent, il est interdit de capturer, détenir à bord, transborder, débarquer, transporter, stocker, vendre, exposer ou de mettre en vente un organisme marin dont la taille est inférieure à la taille minimale prévue à l'article O.244-11-2.

Les poissons ou crustacés qui n'atteindraient pas les dimensions fixées à l'article O.244-11-2 doivent être rejetés à la mer morts ou vifs.

Sont interdits la vente, l'achat, le transport et l'emploi à un usage quelconque des produits des pêches interdites.

Article O. 244-11-1

Créé par l'ordonnance n° 7.369 du 26 février 2019

La pêche du thon rouge (Thunnus thynnus) est soumise à autorisation annuelle délivrée par le Directeur des Affaires Maritimes. Ladite autorisation est distincte selon qu'il s'agit de la pêche professionnelle ou de la pêche de loisir. Les titulaires de l'autorisation doivent se conformer aux périodes, quotas et obligations déclaratives de captures et méthodes de pêche durables, y compris le marquage, telles que précisés chaque année dans l'autorisation du Directeur des Affaires Maritimes en fonction de l'état du stock, après avis de la Direction de l'Environnement.

L'autorisation octroyée à la pêche de loisir n'est délivrée que dans la mesure où la pêche professionnelle ne permet pas d'épuiser le quota disponible.

Une autorisation spécifique peut être accordée aux navires pratiquant à des fins scientifiques le marquage du thon rouge.

Les autorisations de pêche ne seront délivrées qu'aux navires battant pavillon monégasque.

Lorsque le quota fixé dans l'autorisation est atteint, ou, à défaut d'autorisation, la pêche du thon rouge est interdite.

Les dispositions du présent article feront l'objet d'une évaluation périodique en fonction de l'état des stocks de thon rouge.

Le Directeur des Affaires Maritimes prend toutes les mesures nécessaires aux fins d'assurer la traçabilité des thons rouges pêchés, débarqués et/ou commercialisés en Principauté de Monaco. En tant que de besoin, un arrêté ministériel déterminera les modalités d'application des dispositions précédentes.

Article O. 244-11-2

Créé par l'ordonnance n° 7.369 du 26 février 2019

Les tailles et poids minimaux de capture des organismes marins sont les suivants :

1° Poissons

Noms scientifiques | Nom commun | Tailles minimales |

Argyrosomus regius | Maigre | 45 cm

Conger conger | Congre | 60 cm

Dicentrarchus labrax | Bar | 30 cm |

Diplodus annularis | Sparaillon | 12 cm |
Diplodus puntazzo | Sar à museau pointu | 18 cm |
Diplodus sargus | Sar commun | 23 cm |
Diplodus vulgaris | Sar à tête noire | 18 cm |
Engraulis encrasicolus | Anchois | 9 cm ou 110 individus par kg |
Epinephelus spp. | Mérous | 45 cm |
Lithognathus mormyrus | Marbré | 20 cm |
Merluccius merluccius | Merlu | 20 cm |
Mullus spp. | Rougets | 15 cm |
Pagellus acarne | Pageot acarné | 17 cm |
Pagellus bogaraveo | Dorade commune | 33 cm |
Pagellus erythrinus | Pageot rouge | 15 cm |
Pagrus pagrus | Pagre commun | 18 cm |
Paracentrotus lividus | Oursin violet | 5 cm piquants exclus |
Phycis spp. | Mostelles | 30 cm |
Polyprion americanus | Cernier atlantique | 45 cm |
Sardina pilchardus | Sardine | 11 cm ou 55 individus par kg |
Scomber spp. | Maquereau | 18 cm |
Scorpanea scofra | Chapon | 30 cm |
Solea vulgaris | Sole commune | 24 cm |
Sparus aurata | Dorade royale | 23 cm |
Spondyliosoma cantharus | Dorade grise | 23 cm |
Trachurus spp. | Chinchards | 15 cm |
Thunnus Thynnus | Thon rouge | 115 cm (LF) ou 30 kg |

2° Crustacés

Noms scientifiques | Nom commun | Tailles minimales |
Homarus gammarus | Homard | 300 mm (LT) 105 mm (LC) |
Nephrops norvegicus | Langoustine | 20 mm (LC) 70 mm (LT) |
Palinuridae | Langoustes | 90 mm (LC) |
Parapenaeus longirostris | Crevette rose du large | 20 mm (LC) |

3° Mollusques bivalves

Noms scientifiques | Nom commun | Tailles minimales |
Pecten jacobeus | Coquille Saint-Jacques | 10 cm |
Venerupis spp. | Palourdes | 30 mm |
Venus spp. | Praires | 25 mm |
Mesure de la taille d'un organisme marin
LT = longueur totale
LC = longueur céphalothoracique
LF = longueur fourche

1. La taille des poissons est mesurée, de la pointe du museau à l'extrémité de la nageoire caudale.
2. La taille des langoustines (Nephrops norvegicus) est mesurée :

- soit parallèlement à la ligne médiane à partir de l'arrière d'une des orbites jusqu'au point médian de la bordure distale dorsale du céphalothorax (longueur céphalothoracique),
- soit de la pointe du rostre jusqu'à l'extrémité postérieure du telson, à l'exclusion des setae (longueur totale).

3. La taille des homards (Homarus gammarus) est mesurée :

- soit parallèlement à la ligne médiane à partir de l'arrière d'une des orbites jusqu'au point médian de la bordure distale dorsale du céphalothorax (longueur céphalothoracique),
- soit de la pointe du rostre jusqu'à l'extrémité postérieure du telson, à l'exclusion des setae (longueur totale).

4. La taille des langoustes (Palinuridae) est mesurée, parallèlement à la ligne médiane, de la pointe du rostre jusqu'au point médian de la bordure distale dorsale du céphalothorax (longueur céphalothoracique).

5. La taille des mollusques bivalves correspond à la plus grande dimension de la coquille.

6. Toutes les espèces de grands migrateurs, sauf les istiophoridés, sont mesurées en longueur fourche, c'est-à-dire la distance en projection verticale entre l'extrémité de la mâchoire supérieure et l'extrémité du rayon caudal le plus court.

Les istiophoridés sont mesurés de la pointe de la mâchoire inférieure à la fourche de la nageoire caudale.

Article O. 244-12

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Il est interdit de faire usage, dans l'exercice de la pêche ou de la capture de poissons ou de crustacés, ou de détenir à bord de navires pratiquant la pêche les matières, substances et engins mentionnés ci-après :

- dragues à poissons ou à crustacés ;
- moyens d'électrocution ou appareils générateurs de décharges électriques ;
- matières explosives ou substances pouvant exploser si elles sont mélangées ;
- marteaux pneumatiques ou autres instruments de percussion, en particulier pour la collecte de mollusques bivalves creusant les rochers ;
- armes à feu ;
- substances, appâts toxiques ou de drogues, susceptibles soit d'affaiblir, étourdir, exciter ou tuer les ressources vivantes marines, soit d'infecter les eaux ;
- nappes de filet d'un maillage inférieur à 40 millimètres pour les chaluts de fond ;
- filets maillants de fond pour la capture des espèces suivantes : germon (*Thunnus alalunga*), espadon (*Xiphias gladius*), grande castagnole (*Brama brama*), requins (*Hexanchus griseus*, *Cetorhinus maximus*, *Alopiidae*, *Carcharhinidae*, *Sphyrnidae*, *Isuridae* et *Lamnidae*).

L'utilisation des dragues destinées à la capture des coquillages est autorisée, indépendamment de la distance de la côte et de la profondeur, à condition que la capture des espèces autres que des coquillages ne dépasse pas les 10 % du poids total de l'ensemble de la capture.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les prises accessoires accidentelles d'un maximum de trois spécimens appartenant aux espèces de requins visées précédemment peuvent être détenues à bord ou débarquées, pour autant qu'il ne s'agisse pas d'espèces protégées par les instruments internationaux auxquels Monaco est Partie.

Il est interdit de faire usage comme appâts, dans l'exercice de la pêche ou de la capture de poissons ou de crustacés, des poissons et coquillages dont la pêche et la commercialisation est interdite au titre de l'article O. 244-11.

Article O. 244-13

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

L'usage, la tentative et la complicité d'usage des filets de pêche dits " filets maillants dérivants " ou " chaluts pélagiques " sont interdits.

En outre, la détention d'engins de pêche visés à l'alinéa précédent est interdite à bord des navires battant pavillon monégasque en quelque lieu qu'ils se trouvent.

Article O. 244-14

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Les engins de pêche traînants, de quelque nature qu'ils soient, ne peuvent être utilisés qu'entre les lignes de fonds de 200 mètres et de 1.000 mètres.

La pêche au moyen de chaluts de fond, de sennes et de filets similaires remorqués par-dessus les herbiers de posidonie (*Posidania oceanica*) ou autres phanérogames marines est interdite.

Les filets, nasses, claies, paniers et casiers, quelle que soit leur forme, doivent avoir des mailles ou ouvertures de 2 centimètres de côté au moins pour les mailles ou ouvertures carrées et de 3 centimètres au moins pour les mailles ou ouvertures triangulaires, alors même que ces engins sont imbibés d'eau.

La fixation de dispositifs permettant d'obstruer les mailles ou ouvertures d'une partie quelconque des engins de pêche visés à l'alinéa précédent, ou d'en réduire effectivement les dimensions, est interdite.

Article O. 244-15

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

La pêche au feu, notamment celle dite " au lamparo " est seulement permise aux marins pêcheurs professionnels pourvus d'une autorisation délivrée par le Directeur des Affaires Maritimes.

Les filets employés à l'occasion de ce type de pêche doivent répondre aux caractéristiques suivantes :

- longueur maximum : 400 mètres ;
- hauteur maximum : 60 mètres ;
- mailles : 10 m/m minimum au carré.

Ces filets ne doivent en aucun cas traîner sur le fond.

La tension d'alimentation des lampes ne saurait dépasser 50 volts en courant continu et 24 volts en courant alternatif.

Article O. 244-16

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Tout abandon ou largage en mer d'un engin de pêche est interdit.

En cas de perte accidentelle, tous les moyens du bord devront être employés à la récupération du matériel perdu.

Dans le cas où cette récupération s'avérerait impossible, une déclaration apportant toutes précisions sur le lieu et les circonstances de la perte doit être faite dans les vingt-quatre heures à la Direction de la Sûreté publique, Division de la police maritime et aéroportuaire.

Article O. 244-17

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Tout pêcheur qui aura capturé des animaux marins présentant des anomalies telles que nécroses de la peau, kystes, tumeurs, doit en faire immédiatement la déclaration à la Direction de la Sûreté publique, Division de la police maritime et aéroportuaire, et conserver sa prise aux fins d'analyse.

Article O. 244-18

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Les pêcheurs non professionnels qui pratiquent la pêche dans les espaces maritimes monégasques, au sens de l'article O. 244-1, à bord de navires ou d'embarcations dont le port d'attache n'est pas à Monaco, ne peuvent utiliser au maximum par navire ou embarcation que :

- des lignes de 12 hameçons au total, répartis sur un nombre de lignes au choix du pêcheur ;
- deux palangres de 30 hameçons chacune ;
- deux casiers à crustacés ;
- une épuisette ;
- une grapette à oursins ;
- une foëne à 4 dents au plus écartées entre elles de 25 millimètres.

Article O. 244-19

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Les pêcheurs non professionnels qui pratiquent la pêche récréative dans les espaces maritimes monégasques au sens de l'article O.244-1, à bord de navires ou d'embarcations dont le port d'attache est à Monaco sont tenus de se conformer aux dispositions de l'article précédent.

Ils peuvent, en outre, utiliser au maximum par navire ou embarcation un filet d'une longueur n'excédant pas 50 mètres.

Section 6 - Mesures de police spécifiques à la pêche sous-marine

Article O. 244-20

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

La pêche sous-marine peut être pratiquée par les seules personnes âgées de plus de seize ans qui se seront déclarées à la Direction des Affaires Maritimes ; la déclaration est annuelle et il en est délivré récépissé. Une copie de cette déclaration est adressée à la Direction de la Sûreté Publique (division de la police maritime et aéroportuaire).

La déclaration visée à l'alinéa précédent doit être accompagnée d'un certificat médical d'aptitude à la pêche sous-marine, ainsi que d'une police d'assurance couvrant pour une somme illimitée la responsabilité civile du déclarant à raison des accidents corporels éventuellement causés aux tiers lors de l'exercice de la pêche sous-marine.

Le Directeur des Affaires Maritimes peut s'opposer à la pratique de la pêche sous-marine pour toute personne ayant méconnu les dispositions de la législation ou de la réglementation visant à protéger les intérêts mentionnés au premier alinéa de l'article O. 244-2, et notamment celles de la présente section. Préalablement à toute décision, l'intéressé est entendu en ses explications ou dûment appelé à les fournir. La décision d'opposition prive d'effets la déclaration souscrite, le cas échéant, par l'intéressé.

Dans l'intérêt de la protection de la diversité biologique marine et/ou de l'environnement marin, le nombre maximal de personnes admises à pratiquer la pêche sous-marine peut être fixé annuellement par arrêté ministériel sur proposition du Directeur des Affaires Maritimes. Pour le même intérêt, il peut suspendre temporairement l'exercice de la pêche sous-marine dans tout ou partie des espaces maritimes monégasques au sens de l'article O. 244-1.

Article O. 244-21

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Sans préjudice de l'application des articles O. 244-9 à O. 244-11, les intéressés peuvent se livrer à la pêche sous-marine :

- du lever au coucher du soleil ;
- à plus de 100 mètres du rivage ou des ouvrages maritimes hormis la zone comprise entre la pointe Saint-Martin et l'enracinement de la digue Rainier III) ;
- à plus de 50 mètres des filets fixes ou des filets de navires ou embarcations procédant à des opérations de pêche.

Toute personne pratiquant la pêche sous-marine doit signaler sa présence au moyen d'une bouée permettant de repérer sa position et portant, soit le pavillon Alpha du code international des signaux (bleu et blanc), soit le pavillon rouge à Croix de Saint André blanche.

L'exercice de la pêche sous-marine est interdit du 15 octobre au 15 mars, sauf dérogation accordée par le Directeur des Affaires Maritimes pour les compétitions et les sorties d'entraînement groupé organisées sous la responsabilité et le contrôle effectif d'un club agréé.

Sur réquisition des agents de la Direction de la Sûreté Publique, les personnes pratiquant la pêche sous-marine doivent pouvoir immédiatement justifier de leur identité et produire le récépissé visé à l'alinéa premier ou, le cas échéant, présenter leur carte de membre d'un club agréé bénéficiaire de la dérogation mentionnée au précédent alinéa.

Article O. 244-22

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

L'emploi, pour la pêche sous-marine, d'un fusil ou d'un revolver utilisé pour le lancement d'une flèche destinée à transpercer le poisson est interdit si la force propulsive de l'appareil est empruntée au pouvoir détonant d'un mélange chimique ou à la détente d'un gaz comprimé, à moins que la détente de ce gaz ne soit obtenue par l'action d'un mécanisme manœuvré par l'utilisateur.

En outre, il ne peut être fait usage :

- de foyers lumineux ou d'appâts ;
- d'appareils permettant de respirer en plongée et notamment de bouteilles d'air ou d'oxygène ;
- de tout type de harpon, tel que foëne, fouine ou trident, autre que la flèche armée d'une seule pointe.

Article O. 244-23

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Il est interdit :

- de capturer les animaux marins pris dans les engins ou filets placés par les pêcheurs ;
- de perturber volontairement les espèces ciblées ainsi que de prélever toutes les espèces protégées telles qu'elles figurent dans les accords internationaux auxquels Monaco est Partie ;
- de tenir chargé, hors de l'eau, une arme ou appareil destiné à la pêche sous-marine.

Le nombre d'individus pêchés ne peut en aucun cas dépasser sept pièces par pêcheur au cours d'une même journée de pêche.

Section 7 - Régime juridique des établissements de cultures marines

Article O. 244-24

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Constitue un établissement de cultures marines toute installation réalisée dans les espaces maritimes monégasques au sens de l'article O. 244-1, ou sur le rivage des eaux maritimes monégasques, qui a pour but la capture, la conservation, l'élevage et l'exploitation industrielle d'animaux marins et qui, ou bien entraîne une occupation prolongée du domaine public, ou bien, dans le cas d'une installation sur propriété privée, est alimentée par les eaux de la mer. Entrent notamment dans cette catégorie les établissements d'ostréiculture, de mytiliculture et d'aquaculture marine.

La création et l'exploitation d'un établissement de cultures marines est subordonnée à l'obtention d'une autorisation administrative. L'autorisation, délivrée par décision du Ministre d'État, détermine limitativement, pour une durée qu'elle fixe, les activités qui peuvent être exercées, les locaux ou les sites où elles seront déployées et les conditions spéciales auxquelles l'exploitation est soumise, en tenant notamment compte de la protection, de la santé humaine, de la diversité biologique marine et de l'environnement marin. L'autorisation est personnelle et incessible. Toute modification des activités exercées, tout changement de titulaire de l'autorisation initiale, ou tout changement de locaux ou de site d'activité doit faire l'objet d'une nouvelle autorisation délivrée dans les formes et conditions prévues au précédent alinéa.

Section 8 - Mesures de contrôle et de constat des infractions

Article O. 244-25

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Le contrôle de l'application de la présente section est assuré par les agents mentionnés à l'article L. 150-1.

Pour l'exercice de cette mission, ces agents munis, selon le cas, de leur commission d'emploi faisant état de leur prestation de serment ou de leur carte professionnelle, peuvent, dans les conditions fixées à l'article suivant :

- accéder à tous locaux ou moyens de transport à usage professionnel ;
- ordonner à tout navire pratiquant la pêche dans les espaces maritimes monégasques au sens de l'article L. 120-1, sur lesquels Monaco exerce sa souveraineté, de s'arrêter et d'effectuer toutes les manœuvres nécessaires pour faciliter la visite du navire puis procéder à cette visite ;
- procéder, sur pièce ou sur place, à toutes opérations de vérification qu'ils jugent nécessaires et notamment : obtenir la communication de livres, factures et autres documents se trouvant dans les locaux, navires ou autres moyens de transport et en prendre copie s'il échait ; recueillir des échantillons des produits de la pêche, des cultures marines ainsi que de toutes ressources biologiques, substances ou produits se trouvant dans les locaux, moyens de transport ou à bord des navires et les faire analyser ; ordonner que leur soient présentés les rets, filets et autres engins ou instruments de pêche ainsi que les captures se trouvant à bord des navires ; recueillir auprès de toute personne, sur convocation ou sur place, tous renseignements ou justifications utiles.

Article O. 244-26

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Hormis les cas de flagrance, la visite des locaux ou des moyens de transport et les opérations de vérification sur place prévues à l'article précédent, ne peuvent avoir lieu qu'entre six et vingt et une heure. Cette prescription n'est toutefois pas applicable aux visites de navires et aux vérifications effectuées à leur bord.

Les visites et vérifications ont lieu en présence, selon les cas, de l'occupant des lieux, du propriétaire ou de l'utilisateur des moyens de transport, du propriétaire, de l'armateur, du capitaine du navire, ou de leur représentant ou, à défaut, d'un officier de police judiciaire requis à la demande des agents. Les opérations de vérification ne peuvent excéder trois mois.

À l'issue de la visite et des opérations de vérification, il est remis aux personnes visées au précédent alinéa un compte rendu, dressé et signé par les agents qui y ont procédé.

Lorsque des prélèvements ont été effectués, il y est fait mention détaillée des espèces, produits ou substances et quantités prélevées.

Article O. 244-27

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Lorsqu'ils constatent des faits de nature à entraîner des poursuites pénales, les agents établissent, conformément à l'article L.150-1, un procès-verbal qu'ils transmettent au Ministre d'État.

Lors de la visite du navire et de la saisie à titre de mesure conservatoire des biens et objets employés dans la commission de l'infraction, les agents de l'État habilités à cet effet rédigent un relevé desdits biens et objets et spécifient leur quantité, état et toutes autres données pertinentes. Ce relevé est contresigné par l'auteur de l'infraction et annexé au procès-verbal d'infraction.

Article O. 244-28

Créé par l'ordonnance n° 3.131 du 14 février 2011

Tout agent de l'État habilité qui aura effectué des prélèvements d'échantillons des produits de la pêche à bord d'un navire, local ou véhicule, objet d'inspection aux termes de l'article O.244-25 de la présente ordonnance, devra en dresser procès-verbal.

Le procès-verbal visé à l'alinéa précédent spécifiera les espèces et les quantités prélevées et sera signé par la personne responsable en possession des captures à qui sera remise une copie du document. En cas de refus de ladite personne, il en est fait mention au procès-verbal.

Livre III - Des navires et autres bâtiments de mer

Livre créé par l'rdonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Titre I - Le statut des navires

Chapitre I - La naturalisation

Section I - Dispositions générales

Article O. 311-1

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Pour obtenir la nationalité monégasque, un navire doit répondre aux conditions prévues par les dispositions se rapportant au statut des navires de la Convention douanière franco-monégasque du 18 mai 1963[11].

Article O. 311-2

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002 ; remplacé par l'ordonnance n° 1.023 du 23 mars 2007

L'acte de naturalisation est délivré par le Ministre d'État ou le Directeur des Affaires maritimes sur délégation du Ministre d'État.

Sous le sceau du Prince Souverain, il mentionne que la nationalité monégasque a été octroyée au navire désigné et que celui-ci est en droit de jouir de la protection ainsi que des privilèges et avantages accordés aux navires monégasques.

Il indique notamment les caractéristiques du navire, ci-après énumérées : type, modèle, numéro de série, constructeur, année de construction, longueur, largeur, propulsion, appareil moteur (marque, puissance, numéro de série).

Il précise l'identité du ou des propriétaires ainsi que la part de propriété de chacun de ceux-ci si le navire est en copropriété.

Il précise l'identité du ou des propriétaires ainsi que la part de propriété de chacun de ceux-ci si le navire est en copropriété.

L'acte de naturalisation doit demeurer en permanence à bord du navire. En cas de perte du navire ou de vente de celui-ci à un étranger ne répondant pas aux conditions prévues à l'article O. 311-1, le propriétaire est tenu de rapporter l'acte de naturalisation.

Article O. 311-3

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002 ; remplacé par l'ordonnance n° 4.770 du 13 mars 2014

Un navire peut être prêté ou loué sous réserve de la rédaction d'une attestation de prêt ou d'un contrat de location.

Le prêt est limité aux personnes physiques ou morales remplissant les conditions prévues à l'article O.311-1.

La location est autorisée lorsque l'acte de naturalisation mentionne s'il s'agit d'un armement à la plaisance locative ou au commerce à condition que l'armateur remplisse les conditions prévues à l'article O.311-1.

Un armement à la plaisance locative autorise les périodes de location qui ne doivent pas dépasser trois mois au plus dans l'année et alterner avec un usage privé du navire qui constitue son mode d'exploitation principal ; en outre, les contrats de location doivent être visés par la Direction des Affaires Maritimes.

Un armement au commerce implique une activité commerciale permanente sans possibilité pour son propriétaire d'en faire un usage personnel direct quelconque.

Article O. 311-4

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Sont dispensés de naturalisation les embarcations ou engins flottants sans moteur dont le produit des trois dimensions, prises extérieurement et exprimées en mètres, est inférieur à deux.

Sont également dispensés de naturalisation les navires de plaisance qui effectuent des sorties en mer pour démonstration ou essais, sous condition que la sortie ne dépasse pas 24 heures et que le navire ne sorte pas des eaux territoriales monégasques.

Article O. 311-5

Créé par l'rdonnance n° 15.387 du 17 juin 2002 ; modifié par l'ordonnance n° 16.279 du 2 avril 2004

Le registre des navires est tenu par la Direction des affaires maritimes. Une fiche matricule est affectée à chaque navire. Sont mentionnés sur la fiche matricule :

1° les énonciations propres à identifier le navire, telles qu'énumérées par l'article O.311-2 ;

2° le nom du propriétaire ; s'il y a plusieurs copropriétaires, le nom de chacun de ceux-ci figure sur la fiche avec l'indication du nombre de ses parts ;

3° le nom des gérants dans les conventions de copropriété, ainsi que tout événement les affectant ;

4° les clauses des contrats visés aux articles L. 316-1 et L. 316-2 ;

5° les sûretés conventionnelles constituées sur le navire avant l'attribution de la nationalité monégasque ;

6° les hypothèques consenties sur tout ou partie du navire ;

7° les procès-verbaux de saisie.

Aucun des actes mentionnés ci-dessus n'est opposable aux tiers avant son inscription sur la fiche matricule du navire.

Est également mentionnée sur la fiche matricule l'ordonnance constatant la constitution d'un fonds de limitation.

Article O. 311-6

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Le registre des navires est public. La Direction des affaires maritimes doit, à la requête de tout intéressé, communiquer les certificats d'inscription requis.

Section II - Du droit annuel de naturalisation

Article O. 311-7

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002 ; remplacé par l'ordonnance n° 1.023 du 23 mars 2007

Les droits annuels de naturalisation sont fixés par ordonnance souveraine[12], en fonction de la longueur des navires.

Article O. 311-8

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002 ; remplacé à compter du 1er janvier 2016 par l'ordonnance n° 5.549 du 12 novembre 2015

Les droits annuels de naturalisation sont perçus par la Direction des Affaires Maritimes qui en notifie le montant à chaque redevable au plus tard le 31 janvier.

Les redevables doivent s'acquitter des sommes dues au plus tard le 31 mars de l'année en cours.

Passé ce délai, le montant des droits annuels de naturalisation est majoré de 50 % et arrondi à l'euro supérieur.

La majoration est notifiée aux redevables retardataires.

En l'absence de paiement des sommes dues au 30 juin de l'année en cours, et après mise en demeure restée sans effet pendant deux mois, le navire est considéré comme abandonné conformément aux dispositions du chiffre 2 de l'alinéa 3 de l'article L.720-2.

Article O. 311-9

Créé par l'Ordonnance n° 15.577 du 26 novembre 2002

S'agissant des navires immatriculés en cours d'année, les dispositions suivantes s'appliquent :

1 - Aucun droit de naturalisation n'est dû pour l'année en cours si le droit annuel de naturalisation a, pour ladite année, déjà été versé dans les conditions prévues par l'article O.311-8.

2 - Lorsque la délivrance de l'acte de naturalisation est subordonnée au versement du droit de naturalisation calculé au prorata du temps qui reste à courir jusqu'au 31 décembre, tout mois commencé étant compté pour un mois entier.

3 - Par dérogation à l'article O.311-8, alinéas 1 et 2, le montant du droit de naturalisation visé au chiffre 2 du présent article est perçu par la Direction des affaires maritimes lors de la délivrance de l'acte de naturalisation.

Chapitre II - Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires

Section I - De la constitution du fonds de limitation de responsabilité

Article O. 312-1

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Le propriétaire d'un navire, qui veut se prévaloir des dispositions de la convention internationale de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer[13], doit présenter requête, aux fins d'ouverture d'une procédure de liquidation, au Président du Tribunal de première instance.

Il en est de même pour toute personne qui, en vertu de l'article 6 de cette convention, a le même droit que le propriétaire.

Article O. 312-2

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

La requête doit énoncer :

1° l'événement au cours duquel les dommages sont survenus :

2° le montant maximum du fonds de limitation, calculé conformément aux dispositions de la convention ;

3° les modalités de constitution de ce fonds.

À la requête seront annexés :

1° l'état certifié par le requérant des créanciers connus de lui, avec, pour chacun, les indications de son domicile, de la nature et du montant définitif ou provisoire de sa créance ;

2° toutes pièces justifiant le calcul du montant du fonds de limitation.

Article O. 312-3

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Le Président du Tribunal de première instance, après avoir vérifié que le montant du fonds de limitation indiqué par le requérant a été calculé conformément aux dispositions de la convention, ouvre la procédure de constitution du fonds.

Il se prononce sur les modalités de constitution du fonds et fixe la provision à verser par le requérant pour couvrir les frais de la procédure.

Il nomme un juge commissaire et un liquidateur.

Il statue par ordonnance au pied de la requête.

L'ordonnance sur la constitution du fonds peut être attaquée, par la voie du référé, par tout créancier dont la créance est soumise à limitation.

Article O. 312-4

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

En cas de versement en espèces, le juge commissaire désigne l'organisme qui recevra les fonds en dépôt. Ce dépôt est fait au nom du requérant ; aucun retrait ne peut intervenir sans autorisation du juge commissaire.

Les intérêts calculés au taux légal des sommes déposées grossissent le fonds.

Article O. 312-5

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Dans le cas où le fonds est représenté par une caution solidaire ou une autre garantie, cette sûreté est constituée au nom du liquidateur. Aucune modification ne peut être apportée à la sûreté ainsi constituée sans autorisation du juge commissaire.

La garantie ainsi fournie porte intérêts au taux légal qui grossissent le fonds.

Article O. 312-6

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

À la demande du requérant et sur le rapport du juge commissaire, le Président du Tribunal constate par une ordonnance la constitution du fonds.

Article O. 312-7

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

À partir de l'ordonnance prévue à l'article précédent, aucune mesure d'exécution n'est possible contre le requérant pour des créances auxquelles la limitation est opposable.

Article O. 312-8

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Nonobstant la désignation du juge commissaire et du liquidateur, le requérant est appelé et peut intervenir à tous les actes de la procédure.

Article O. 312-9

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Si le requérant est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour dommage résultant du même événement, les créances respectives sont compensées et les présentes dispositions ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

Hors ce cas, les créances ne peuvent bénéficier de la compensation.

Article O. 312-10

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Les créances cessent de produire intérêt à compter de l'ordonnance prévue à l'article O.312-6.

Article O. 312-11

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Le jugement qui, rendu postérieurement à l'ordonnance prévue à l'article O.312-6, constate la cessation des paiements ou prononce le règlement judiciaire ou la liquidation des biens du requérant, est sans effet sur la constitution du fonds, sous réserve de l'inopposabilité obligatoire qui pourrait atteindre le fonds constitué en période suspecte.

Section II - De la production, de la vérification et de l'arrêté de l'état des créances

Article O. 312-12

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Postérieurement à l'ordonnance prévue à l'article O.312-6, le liquidateur avertit, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, tous les créanciers, dont le nom et le domicile sont indiqués par le requérant, que le fonds est constitué.

Cet avertissement, auquel est annexée la copie de l'ordonnance susvisée, mentionne :

1° le nom et le domicile du propriétaire du navire ou de tout autre requérant avec mention de sa qualité ;

2° le nom du navire et son port d'attache ;

3° l'événement au cours duquel les dommages sont survenus ;

4° le montant de la créance du destinataire de la lettre d'après le requérant.

L'avertissement précise que :

1° dans le délai de trente jours de l'envoi de la lettre, le créancier destinataire doit produire ses titres de créance.

Le délai ci-dessus est augmenté de dix jours pour les créanciers domiciliés hors de la Principauté de Monaco, mais en Europe, et de vingt jours pour ceux domiciliés dans toute autre partie du monde ;

2° dans le même délai, ce créancier peut contester le montant attribué à sa créance par le requérant ;

3° passé ce délai, ce montant est réputé accepté par le créancier.

Article O. 312-13

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

L'avertissement prévu à l'article précédent est publié dans le *Journal de Monaco* et, éventuellement, dans une ou plusieurs publications étrangères. Le choix en est fait par le juge commissaire.

Les créanciers dont le nom et le domicile n'ont pas été indiqués par le requérant disposent d'un délai de trente jours pour produire leurs créances, à dater de la publication faite dans le pays de leur domicile.

L'avertissement précise que, passé ce délai :

1° les créanciers connus du requérant, mais dont il ignore le domicile et qui n'ont pu être avertis individuellement, conservent le droit de contester le montant attribué à leur créance jusqu'à l'ordonnance du président déclarant la procédure close ;

2° les créanciers inconnus du requérant conservent le droit de produire jusqu'à l'ordonnance du président déclarant la procédure close ; toutefois ils ne pourront rien réclamer sur les répartitions ordonnées par le juge commissaire antérieurement à leur production. S'ils n'ont pu produire à temps et s'ils prouvent que le requérant connaissait leur existence, celui-ci sera tenu envers eux sur ses autres biens.

Article O. 312-14

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Le liquidateur procède à la vérification des créances en présence du requérant. Si le liquidateur ou le requérant conteste l'existence ou le montant d'une créance, le liquidateur en avise aussitôt le créancier intéressé par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ; ce créancier a un délai de trente jours pour formuler ses observations.

Le délai ci-dessus est augmenté de dix jours pour les créanciers domiciliés hors de la Principauté de Monaco, mais en Europe, et de vingt jours pour ceux domiciliés dans toute autre partie du monde. Le liquidateur présente au juge commissaire ses propositions d'admission ou de rejet des créances.

Article O. 312-15

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Après avoir statué sur chacune des créances produites, le juge commissaire arrête l'état des créances, que le liquidateur dépose au Greffe Général.

Article O. 312-16

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Dans les huit jours, le Greffier en Chef adresse à chaque créancier copie de cet état par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Article O. 312-17

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Tout créancier porté sur l'état est admis à formuler au Greffe Général un contredit sur la décision du juge commissaire relative à sa propre créance ou à celle de tout autre créancier.

Le contredit doit être formé, à peine d'irrecevabilité, dans les trente jours qui suivent la date de présentation de la lettre visée à l'article précédent, par voie de mention sur l'état ou par lettre recommandée avec demande d'avis de réception parvenue dans ce délai au Greffe Général.

Le délai ci-dessus est augmenté de dix jours pour les créanciers domiciliés hors de la Principauté de Monaco, mais en Europe, et de vingt jours pour ceux domiciliés dans toute autre partie du monde. Le requérant a le droit de formuler des contredits dans les mêmes formes et délais.

Article O. 312-18

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Les contredits sont renvoyés par les soins du Greffier en Chef, après avis donné aux parties trois jours au moins à l'avance par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, à la première audience du Tribunal de Première Instance, pour être jugés sur le rapport du juge commissaire.

Lorsque, par suite de la compétence d'une autre juridiction, le Tribunal de première instance n'est pas appelé à statuer sur le contredit, la créance est mentionnée à titre provisoire jusqu'à décision définitive de la juridiction saisie.

Article O. 312-19

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Tout créancier est admis à contester, par réclamation au Greffe Général, le montant du fonds de limitation.

Les réclamations doivent être formées selon les règles et dans les délais fixés à l'article précédent.

Elles sont renvoyées au Tribunal de première instance et jugées dans les conditions prévues par ce même article.

Section III - De la répartition

Article O. 312-20

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Toute décision rendue sur les créances contestées ou sur le montant du fonds est opposable au requérant de même qu'à tous les créanciers parties à la procédure.

Article O. 312-21

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Lorsque le montant du fonds de limitation est définitivement fixé et que l'état des créances admises est devenu définitif, le liquidateur présente le tableau de distribution au juge commissaire.

Chaque créancier en est informé par le liquidateur, avec indication du montant du dividende qui lui reviendra. Il reçoit en même temps un titre de perception signé du liquidateur et du juge commissaire et revêtu de la formule exécutoire.

Sur présentation de ce titre, le créancier est réglé par le dépositaire des fonds ou par le requérant s'il n'y a pas eu de versement en espèces ; à défaut, il est réglé au moyen de la garantie ou par la caution fournie.

Article O. 312-22

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Avant que le tableau de répartition soit définitif, des répartitions provisoires peuvent être faites au profit des créanciers sur ordonnance du juge commissaire.

Article O. 312-23

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Le paiement à chaque créancier du dividende qui lui revient éteint sa créance à l'égard du requérant. Quand tous les paiements ont eu lieu, la procédure est déclarée close par ordonnance du Président du Tribunal sur le rapport du liquidateur, visé par le juge commissaire.

Section IV - Dispositions générales

Article O. 312-24

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Les dispositions du Code de Commerce sont applicables en ce qui concerne les voies de recours dont sont susceptibles les ordonnances du Président du Tribunal et du juge commissaire ainsi que les jugements du Tribunal de première instance.

Chapitre III - L'hypothèque maritime

Article O. 313-1

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Un registre spécial des hypothèques est tenu par la Direction des affaires maritimes.

Article O. 313-2

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Tout créancier qui entend publier l'hypothèque à lui consentie présente au Directeur des affaires maritimes un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, lequel reste déposé s'il est sous seing privé ou reçu en brevet, ou une expédition s'il en existe minute, le document présenté étant accompagné, le cas échéant, d'une traduction en français certifiée conforme.

Il joint trois bordereaux signés par lui et qui contiennent :

a) le nom, les prénoms, la profession ou la raison sociale et le domicile du créancier et du débiteur ;

b) la date et la nature du titre ;

c) le montant de la créance exprimée dans le titre ;

d) les conventions relatives aux intérêts et aux remboursements ;

e) le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date de l'acte de naturalisation ou de la mise en construction ;

f) élection de domicile par le requérant à Monaco.

Article O. 313-3

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

L'inscription de l'hypothèque, avec les mentions figurant au bordereau, est immédiatement portée, à sa date, sur le registre des hypothèques.

Mention de l'inscription hypothécaire est également portée sur la fiche matricule du navire, l'un des bordereaux visés à l'article O.313-2 étant remis au requérant, avec mention que l'inscription au registre des hypothèques, a été effectuée.

Chapitre IV - _

Néant

Chapitre V - _

Néant

Chapitre VI - Régime juridique du navire et des actes relatifs au navire

Article O. 316-1

Créé par l'ordonnance n° 15.387 du 17 juin 2002

Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel relatif à un navire ayant obtenu la naturalisation doit comporter les mentions visées à l'article O.311-2.

Livre IV - De la navigation

Livre créé par l'ordonnance n° 16.279 du 2 avril 2004

Titre I - Les règles de navigation

Chapitre 1 - Définitions - *Dispositions prises en application de l'article L. 411-8*

Article O. 411-1

Créé par l'ordonnance n° 16.279 du 2 avril 2004

La zone de navigation côtière visée à l'article L.411-8, s'étend de la côte sud de la France à la côte ouest de l'Italie jusqu'à Naples, sur une largeur de 20 miles des côtes.

Chapitre II - Les titres de navigation - *Dispositions prises en application des articles L.412-5 et L. 412-8*

Article O. 412-1

Créé par l'ordonnance n° 16.279 du 2 avril 2004

Le rôle d'équipage prévu à l'article L. 412-2 est établi et délivré par la direction des affaires maritimes.

Il indique le numéro d'immatriculation et le nom du navire. Il porte aussi mention du nom du capitaine du navire, du nom et de la qualité de chacun des officiers et marins membres de l'équipage, ainsi que du lieu et de la date de leur engagement.

Le rôle d'équipage est délivré lors de la mise en service du navire. Il doit être renouvelé chaque année. Il est annoté par la direction des affaires maritimes à chaque changement de capitaine ou d'un membre de l'équipage,

Le rôle d'équipage est établi en deux exemplaires, un exemplaire étant conservé par la direction des affaires maritimes, l'autre devant être détenu à bord du navire.

Article O. 412-2

Créé par l'ordonnance n° 16.279 du 2 avril 2004

Le permis de circulation prévu à l'article L. 412-3 est établi et délivré par la direction des affaires maritimes.

Il indique le numéro d'immatriculation du navire. Il porte aussi mention du nom du capitaine du navire.

Le permis de circulation est délivré lors de la mise en service du navire. Il doit être renouvelé chaque année. Il est annoté par la direction des affaires maritimes à chaque changement de capitaine.

Le permis de circulation est établi en deux exemplaires, un exemplaire étant conservé par la direction des affaires maritimes, l'autre devant être détenu à bord du navire.

Article O. 412-3

Créé par l'ordonnance n° 16.279 du 2 avril 2004

Outre le cas de désarmement prévu à l'article L. 412-8, le titre de navigation ou l'acte en tenant lieu doit être déposé auprès de la direction des affaires maritimes en cas de modification des caractéristiques du navire, telles qu'énumérées à l'article O. 311-2, de transfert de propriété du navire, de changement de résidence du ou de l'un des propriétaires du navire ou de radiation du pavillon.

Chapitre III - L'identification du navire - *Dispositions prises en application des articles L. 413-3, L. 413-4 et L. 413-5*

Article O. 413-1

Créé par l'ordonnance n° 16.279 du 2 avril 2004

Un numéro d'immatriculation attribué par la direction des affaires maritimes à tout navire naturalisé monégasque.

Le numéro d'immatriculation est inscrit sur la fiche matricule du navire visée à l'article O. 311-5.

Les fiches matricules sont classées dans l'ordre des numéros d'immatriculation.

Article O. 413-2

Créé par l'ordonnance n° 16.279 du 2 avril 2004 ; remplacé par l'ordonnance n° 1.023 du 23 mars 2007

Les droits annuels de naturalisation sont fixés par ordonnance souveraine, en fonction de la longueur des navires.

* Navires dont la longueur est inférieure à 15 mètres :

- hauteur minimale des caractères	8 cm
- largeur minimale des caractères	4 cm
- largeur minimale du trait	1 cm

* Navires dont la longueur est égale ou supérieure à 15 mètres :

- hauteur minimale des caractères	14 cm
- largeur minimale des caractères	7 cm
- largeur du trait	1,5 cm

Ces caractères doivent être de couleur claire sur fond foncé ou de couleur foncée sur fond clair.

Chaque inscription doit en permanence être parfaitement lisible.

Article O. 413-3

Créé par l'ordonnance n° 16.279 du 2 avril 2004 ; remplacé par l'ordonnance n° 1.023 du 23 mars 2007

Outre les inscriptions prescrites par l'article L.413-4, les navires dont la longueur est inférieure à 12 mètres doivent porter, de manière apparente, de chaque côté de la coque, dans la partie la plus verticale du bordé, une plaque en tôle d'aluminium dite " plaque d'immatriculation " sur laquelle figure, en caractères rouges sur fond blanc, le numéro d'immatriculation du navire précédé des lettres MO.

Sur chaque plaque d'immatriculation doit être apposée, sur l'emplacement prévu à cet effet, une estampille autocollante millésimée dont la validité est limitée à l'année du millésime inscrit sur l'estampille.

Les plaques d'immatriculation et les estampilles millésimées sont d'un modèle obligatoire qui est déposé à la direction des Affaires maritimes.

Les plaques d'immatriculation sont délivrées aux propriétaires des navires par la direction des Affaires maritimes à l'issue des opérations d'immatriculation, moyennant le versement d'une somme dont le montant est fixé par ordonnance souveraine.

Les plaques ayant subi des détériorations nuisant à leur bonne lisibilité doivent être échangées auprès de la direction des Affaires maritimes après versement du prix prévu par ordonnance souveraine.

Toute perte de plaque doit être portée à la connaissance de la direction des Affaires maritimes par le propriétaire du navire qui devra produire sa déclaration de perte effectuée auprès de la direction de la Sûreté publique. La direction des Affaires maritimes lui délivre une nouvelle plaque contre paiement du prix prévu par ordonnance souveraine.

Les estampilles millésimées sont délivrées par la direction des Affaires maritimes aux propriétaires des navires lors de la remise des plaques d'immatriculation et, pour les navires déjà immatriculés, lors du paiement du droit annuel de naturalisation.

Article O. 413-4

Créé par l'ordonnance n° 16.279 du 2 avril 2004

Par dérogation aux dispositions de l'article O. 413-3, les engins nautiques à moteur visés à l'article O. 752-1 et les embarcations pneumatiques ne sont pas tenus au port des plaques d'immatriculation. Aux lieu et place de celles-ci, ils ont l'obligation de porter, d'une manière apparente, apposées par tous moyens appropriés de chaque côté de l'engin sur ses structures ou de chaque côté de l'embarcation sur l'extérieur du boudin, les lettres MO suivies du numéro d'immatriculation, en se conformant aux prescriptions de l'article O. 413-2.

Titre II - La sécurité de la navigation maritime

Chapitre I - Dispositions générales - *Dispositions prises en application des articles L. 421-1 chiffre 2 et L. 421-2.*

Article O. 421-1

Créé par l'ordonnance n° 16.279 du 2 avril 2004

Les règles destinées à assurer la sécurité du navire, de l'équipage et des personnes embarquées, ainsi que la régulation du trafic maritime, fixées par une convention internationale à laquelle la Principauté de Monaco est partie, s'appliquent aux navires étrangers en séjour dans les ports de Monaco dans les conditions et limites fixées par ces conventions. Les règles particulières établies par ordonnance souveraine, en conformité avec les dispositions du droit international, s'appliquent pareillement à ces navires, dans les conditions et limites fixées par chaque ordonnance souveraine.

Toutefois, si un navire étranger est obligé de se réfugier dans un des ports de Monaco par un cas de force majeure, il peut être fait exception par la direction des affaires maritimes aux dispositions énoncées ci-dessus, dans la limite compatible avec les nécessités de l'ordre public et la sécurité du port.

Sous réserve des limites posées par les dispositions du droit international. sont exemptés des règles édictées au premier alinéa du présent article les navires étrangers de guerre et autres navires d'État utilisés à des fins non commerciales.

Article O. 421-2

Créé par l'ordonnance n° 16.279 du 2 avril 2004

Les règles destinées à prévenir les abordages sont celles énoncées par la convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, signée à Londres le 20 octobre 1972 rendue exécutoire à Monaco par Notre ordonnance n° 6.063 du 17 juin 1977, ainsi que tout amendement en vigueur. En accord avec la Règle 1, alinéa *b)* de ce règlement, il pourra être institué des prescriptions spéciales au sujet de la navigation dans les ports.

Article O. 421-3

Créé par l'ordonnance n° 16.279 du 2 avril 2004

Les règles fixant les lignes de charge des navires sont celles énoncées par la convention internationale sur les lignes de charges ainsi que ses trois annexes, signée à Londres en 1966 et rendue exécutoire à Monaco par Notre ordonnance n° 4.489 du 12 juin 1970, ainsi que tout amendement à cette convention et à ses annexes en vigueur. Par ailleurs, lesdites règles sont également applicables, dans les limites appréciées par l'Administration :

- aux navires neufs d'une longueur inférieure à 24 mètres (79 pieds) ;
- aux navires existants de 150 unités de jauge au maximum.

Lesdites règles ne s'appliquent pas aux navires de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial.

Article O. 421-4

Créé par l'ordonnance n° 16.279 du 2 avril 2004

Les règles qui ont pour but de sauvegarder la vie humaine en mer et d'assurer l'habitabilité des navires sont celles énoncées par la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi que son annexe, signée à Londres le 1er novembre 1974 et rendue exécutoire à Monaco par Notre ordonnance n° 6.812 du 14 avril 1980, ainsi que tout amendement en vigueur.

L'inspection et la visite des navires sont effectuées, en conformité avec les dispositions de l'annexe de la convention du 1er novembre 1974 susvisée, par la commission des visites instituée par l'article L. 120-1.

En ce qui concerne la délivrance des certificats requis à l'annexe de la convention du 1er novembre 1974 précitée, tout navire immatriculé ou devant être immatriculé en Principauté doit s'adresser à la direction des affaires maritimes aux fins de la délivrance des certificats requis en vertu des règles de l'annexe de ladite convention. L'Administration a cependant la possibilité de solliciter d'un autre Gouvernement contractant la délivrance des certificats, ces derniers étant acceptés de la même façon et ayant la même valeur que les certificats délivrés par la direction des affaires maritimes. Cependant, si un navire immatriculé à Monaco a obtenu d'un autre Gouvernement contractant les certificats susvisés rédigés dans une langue autre que français, lesdits certificats devront être traduits en français par traduction certifiée conforme.

Lesdites règles ne s'appliquent pas aux navires de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial.

Chapitre II - Dispositions pénales

Néant

Livre V - De l'exploitation des navires

Livre créé par l'ordonnance n° 15.953 du 16 septembre 2003

Titre Ier - L'armement

Chapitre I - L'armateur

Néant

Chapitre II - Les auxiliaires de l'armement

Section I - Les courtiers maritimes - *Dispositions prises en application de l'article L. 512-2*

Article O. 512-1

Créé par l'ordonnance n° 15.953 du 16 septembre 2003

Peuvent seules être nommées courtiers maritimes les personnes qui remplissent les conditions suivantes :

1° - être de nationalité monégasque ;

2° - être âgé de vingt-cinq ans au moins ;

3° - jouir des droits civiques, civils et de famille ;

4° - être de bonne moralité ;

5° - ne pas avoir été condamné pour faillite personnelle ou banqueroute, pour vol, escroquerie, abus de confiance, blanchiment du produit d'une infraction, infraction à la législation en matière de chèque ou à la législation sur les relations financières avec l'étranger ;

6° - avoir exercé pendant quatre ans au moins, de manière effective, des fonctions de responsabilité auprès d'un courtier maritime, ou avoir exercé pendant la même durée, soit la profession de consignataire de navires ou de consignataire de la cargaison au sens des articles L. 512-6 à L. 512-14, soit la profession d'agent maritime. et cela à titre personnel ou à titre d'administrateur délégué d'une société anonyme monégasque ou de gérant d'une société en commandite simple ou d'une société en nom collectif monégasque ou de directeur ou fondé de pouvoir d'une entreprise exerçant ce type d'activité ;

7° - justifier de la maîtrise d'une langue étrangère d'usage courant dans le domaine maritime, indiquée par le postulant, attestée par un certificat d'aptitude agréé par l'Administration démontrant sa capacité à traduire dans la langue indiquée tout document susceptible d'être produit dans le cadre de l'activité de courtage maritime. Ultérieurement à sa nomination, tout courtier qui aurait acquis la maîtrise d'une ou plusieurs autres langues étrangères peut en demander la validation par l'Administration dans les mêmes conditions.

Article O. 512-2

Créé par l'ordonnance n° 15.953 du 16 septembre 2003

Les courtiers maritimes sont tenus de prêter, devant la Cour d'appel, le serment de remplir avec honneur et probité les devoirs de leur fonction.

La prestation de serment emporte installation dans la fonction et accréditation auprès des diverses administrations.

Article O. 512-3

Créé par l'ordonnance n° 15.953 du 16 septembre 2003

Seules les personnes nommées courtier maritime par ordonnance souveraine, installées dans leur fonction conformément aux dispositions de l'article O. 512-2, pourront se prévaloir du titre de courtier maritime et le faire figurer dans tout document à destination de leur clientèle et des administrations, en faisant état de la langue ou des langues étrangères dont la pratique aura été validée dans les termes de l'article O. 512-1.

Article O. 512-4

Créé par l'ordonnance n° 15.953 du 16 septembre 2003

Seuls les courtiers maritimes ont le droit d'assurer les services suivants :

- la conduite des navires au sens des articles L. 512-2 et L. 512-5 ;
- la vente publique aux enchères des navires dans les conditions prévues à l'article L. 512-2, alinéa 4 ;

– la traduction des documents rédigés en langue étrangère dans les langues pour lesquelles ils disposent d'une compétence reconnue, dans les termes de l'article O. 512-1, lorsque ladite traduction est prescrite par les instances administratives ou judiciaires.

Article O. 512-5

Créé par l'ordonnance n° 15.953 du 16 septembre 2003

Sera destitué le courtier maritime qui aura été condamné pour l'une des infractions mentionnées à l'article O. 512-1, chiffre 5, ou qui se sera vu privé de ses droits civiques, civils ou de famille.

Pourra être destitué le courtier maritime qui sera convaincu d'un manquement aux règles professionnelles, à la probité ou à l'honneur dans l'exercice de ses fonctions.

La destitution entraîne dès son prononcé l'interdiction pour la personne destituée de mentionner dans tout document à usage privé ou professionnel la qualité de courtier maritime.

Article O. 512-6

Créé par l'ordonnance n° 15.953 du 16 septembre 2003

L'utilisation sous quelque forme que ce soit du titre de courtier maritime, au sens de l'article O. 512-3, par une personne n'ayant pas été nommée à cette fonction, sera considérée comme une usurpation de titre protégé sanctionnée selon les dispositions du Code pénal.

Section II - Les consignataires de navires

Néant

Section III - Les consignataires de la cargaison

Néant

Section IV - Dispositions communes

Néant

Chapitre III - Les opérations de remorquage

Néant

Titre II - L'affrètement et les transports maritimes

Chapitre I - L'affrètement du navire

Néant

Chapitre II - Le transport de marchandises

Section I - Règles générales

Néant

Section II - Le connaissement

Néant

Section III - L'exécution du contrat

Néant

Section IV - La responsabilité du transporteur - *Dispositions prises en application de l'article L. 522-35*

Article O. 522-1

Créé par l'ordonnance n° 15.953 du 16 septembre 2003

La responsabilité du transporteur est limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, à un montant de 666,67 droits de tirage spéciaux (DTS) par colis, ou de 2 droits de tirage spéciaux par kilogramme, la limite la plus élevée étant appliquée.

Section V - Les actions en justice

Néant

Chapitre III - Les entreprises de manutention - *Dispositions prises en application de l'article L. 523-5*

Article O. 523-1

Créé par l'ordonnance n° 15.953 du 16 septembre 2003

La responsabilité de l'entrepreneur de manutention est limitée à un montant de 666,67 droits de tirage spéciaux (DTS) par colis énuméré au connaissement, que celui-ci lui ait été ou non communiqué, ou à un montant de 2 droits de tirage spéciaux par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant appliquée.

L'entrepreneur de manutention ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de responsabilité prévue à l'alinéa précédent, s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis ou non commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Chapitre IV - Le transport de passagers

Section I - Règles générales

Néant

Section II - Le contrat de passage

Néant

Section III - La responsabilité du transporteur - *Dispositions prises en application de l'article L. 524-18*

Article O. 524-1

Créé par l'ordonnance n° 15.953 du 16 septembre 2003

La réparation due par le transporteur de passagers en application des articles L. 524-16 et L. 524-17 est limitée à 46 666 droits de tirage spéciaux (DTS) par passager et par transport.

Section IV - Les biens des passagers - *Dispositions prises en application des articles L. 524-22, L. 524-23 et L. 524-24*

Article O. 524-2

Créé par l'ordonnance n° 15.953 du 16 septembre 2003

La responsabilité du transporteur de passagers pour dommage aux bagages enregistrés est limitée à 1 200 droits de tirages spéciaux (DTS) par passager et par transport.

La responsabilité pour dommage aux véhicules de tourisme et bagages transportés dans ces véhicules est limitée à 3 333 droits de tirage spéciaux par véhicule et par transport.

Le transporteur ne peut invoquer la limitation de responsabilité en cas de dol ou de faute inexcusable.

Article O. 524-3

Créé par l'ordonnance n° 15.953 du 16 septembre 2003

La responsabilité du transporteur de passagers pour les effets personnels et les bagages de cabine est limitée à 833 droits de tirage spéciaux (DTS) par passager et par transport.

Article O.524-4

Créé par l'ordonnance n° 15.953 du 16 septembre 2003

La responsabilité du transporteur de passagers pour les bagages précieux déposés entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord est limitée à 1 200 droits de tirage spéciaux (DTS) par bagage.

Le transporteur ne peut invoquer la limitation de responsabilité en cas de dol ou de faute inexcusable.

Section V - Les organisateurs de croisières maritimes

Néant

Livre VII - La police des eaux territoriales et des eaux intérieures

Livre créé par l'ordonnance n° 3.325 du 24 juin 2011

Article O. 700-1 - Limitation de la vitesse en zone maritime littorale

Créé par l'ordonnance n° 3.325 du 24 juin 2011 ; remplacé par l'Ordonnance Souveraine n° 10.292 du 22 décembre 2023

La vitesse maximale autorisée pour la navigation de tout navire à moins de 300 mètres du rivage et des entrées de ports est de 5 nœuds (environ 9 kilomètres/heure).

La limitation de vitesse à 5 nœuds dans la bande littorale des 300 mètres est générale et permanente ; elle n'est pas subordonnée à la présence d'un balisage.

Dans les ports et dans les chenaux de navigation, la vitesse de tout navire ou embarcation, quel que soit son mode de propulsion, est limitée à 3 nœuds

Article O. 700-2 - Zone de navigation réglementée

Créé par l'ordonnance n° 3.325 du 24 juin 2011 ; remplacé par l'ordonnance n° 4.272 du 12 avril 2013 ; remplacé par l'ordonnance n° 8.527 du 11 mars 2021

1- Dans une zone comprise entre la limite Est des eaux et l'enracinement Ouest du terre-plein du Portier, telle que cette zone apparaît sur les cartes marines et délimitée par des bouées de couleur jaune, il est interdit à tout navire ou embarcation à propulsion mécanique d'y évoluer moteur en marche en dehors des chenaux traversiers délimités à cet effet ;

2- Dans une zone comprise entre l'extrémité Est du solarium de la digue Rainier III et la pointe de la Poudrière, telle que cette zone apparaît sur les cartes marines et délimitée par des bouées de couleur jaune, il est interdit à tout navire ou embarcation quel que soit son mode de propulsion, d'y pénétrer pendant la période du 1er mai au 31 octobre ;

3- Dans une zone comprise entre le phare rouge du port de Fontvieille et la limite Ouest des eaux, telle que cette zone apparaît sur les cartes marines et délimitée par des bouées de marques spéciales, il est interdit à tout navire ou embarcation, quel que soit son mode de propulsion, d'y pénétrer

Article O. 700-3 - Zone de mouillage interdit

Créé par l'ordonnance n° 3.325 du 24 juin 2011 ; remplacé par l'ordonnance n° 4.272 du 12 avril 2013 ; remplacé par l'ordonnance n° 8.527 du 11 mars 2021 ; remplacé par l'ordonnance n° 9.478 du 29 septembre 2022

Le mouillage est interdit dans les espaces maritimes définis ci-après :

1- Dans une zone comprise entre la limite Est des eaux et l'angle Est de l'aire marine protégée du tombant à corail des Spélugues (43°44,31'N - 7°25,88'E), telle que cette zone apparaît sur les cartes marines et délimitée par des bouées de couleur jaune aux points suivants : point A (43°44,37'N - 7°25,94'E), point B (43°44,51'N - 7°26,10'E), point C (43°44,57'N - 7°26,31'E), point D (43°44,63'N - 7°26,52'E), point E (43°44,81'N - 7°26,60'E), point F (43° 44,88'N - 7°26,48'E) ;

2- Dans une zone délimitée à terre par la pointe de Ciappaira (43°43,92'N - 7°25,69'E) et au large et à l'Est par les points suivants : point A (43°43,84'N - 7°27,00'E), point B (43°44,125'N - 7°27,00'E), point C (43°44,51'N - 7°26,10'E) telle que cette zone apparaît sur les cartes marines ;

3- Dans une zone délimitée à terre par la pointe de Ciappaira (43°43,92'N - 7°25,69'E) et la limite Ouest des eaux et au large par les points suivants : point A (43°43,92'N - 7°25,79'E), point B (43°43,24'N - 7°25,79'E), point C (43° 43,24'N - 7°25,21'E), telle que cette zone apparaît sur les cartes marines.

Article O. 700-4

Créé par l'ordonnance n° 3.325 du 24 juin 2011 ; remplacé par l'ordonnance n° 4.272 du 12 avril 2013 ; remplacé par l'ordonnance n° 8.527 du 11 mars 2021 ; abrogé par l'ordonnance n° 9.478 du 29 septembre 2022.

Article O. 700-5 - Dérogations

Créé par l'ordonnance n° 3.325 du 24 juin 2011

Le Directeur des Affaires Maritimes peut accorder des dérogations aux interdictions édictées aux articles précédents.

Article O. 700-6 - Exceptions

Créé par l'ordonnance n° 3.325 du 24 juin 2011

Les dispositions des articles O.700-1 à O.700-4 ne sont pas applicables aux navires de l'État.

Titre II - Navires, embarcations ou engins flottants laissés hors d'état de naviguer ou à l'abandon

Division créée par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

Chapitre I - Navires, embarcations ou engins flottants laissés hors d'état de naviguer

Division créée par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

Article O. 720-1

Créé par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

En cas de contestation, le propriétaire d'un navire, d'une embarcation ou d'un engin flottant reconnu comme hors d'état de naviguer doit, en application de l'article L. 720-2, adresser au Directeur des Affaires Maritimes, par voie de recommandé avec demande d'avis de réception, une lettre mentionnant expressément son opposition à la décision prise et sollicitant l'organisation d'une procédure d'expertise contradictoire dans les formes, conditions et sous les réserves prévues par les articles O. 720-2 et suivants. Cette lettre de contestation doit être adressée dans un délai de deux mois suivant réception de la décision du Directeur des Affaires Maritimes.

Article O. 720-2

Créé par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

En cas de contestation introduite dans les formes prévues par l'article O. 720-1, l'expert est désigné par le Directeur des Affaires Maritimes parmi l'un des experts maritimes agréés figurant sur une liste régulièrement mise à jour par Arrêté Ministériel.

La décision du Directeur des Affaires Maritimes qui désigne l'expert expose également les circonstances qui rendent l'expertise nécessaire, énonce les chefs de missions de l'expert et la durée de la mission qui lui est confiée et à l'issue de laquelle il devra donner son avis écrit.

La décision du Directeur des Affaires Maritimes doit également mentionner la rémunération de l'expert ainsi que le montant de la provision pour frais d'expertise et inviter le propriétaire à procéder à leur règlement dans un délai de sept jours ouvrés à compter de la notification de la décision à ce dernier par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou de sa remise contre récépissé.

Article O. 720-3

Créé par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

La rémunération de l'expert désigné en application de l'article O. 720-2 est fixée comme suit :

1. pour les navires, embarcations ou engins flottants d'une longueur hors tout de moins de douze mètres : 500 euros hors taxe.

   La provision pour couvrir les frais d'expertise sera plafonnée à 200 euros hors taxe dans cette hypothèse ;
2. pour les navires, embarcations ou engins flottants d'une longueur hors tout comprise entre douze et moins de vingt-quatre mètres : 1.000 euros hors taxe.

   La provision pour couvrir les frais d'expertise sera plafonnée à 400 euros hors taxe dans cette hypothèse ;
3. pour les navires, embarcations ou engins flottants d'une longueur hors tout comprise entre vingt-quatre et moins de quarante mètres : 3.000 euros hors taxe ;

   Le montant de la provision est laissé à la discrétion du Directeur des Affaires Maritimes ; et
4. pour les navires, embarcations ou engins flottants de quarante mètres ou plus de longueur hors tout : 5.000 euros hors taxe.

Le montant de la provision est laissé à la discrétion du Directeur des Affaires Maritimes.

L'expert peut imputer sur la provision ou se faire rembourser les frais raisonnablement exposés par lui au titre de sa mission, sous réserve que ces derniers aient fait l'objet d'une approbation expresse et préalable par le Directeur des Affaires Maritimes.

L'expert informe le Directeur des Affaires Maritimes du règlement de sa rémunération et de la provision sur frais par le propriétaire du navire.

Le défaut de règlement de la rémunération de l'expert et de la provision pour frais d'expertise par le propriétaire dans le délai de sept jours ouvrés prévu à l'article qui précède constitue une renonciation de sa part à sa contestation et met le Directeur des Affaires Maritimes en mesure de considérer le navire, l'embarcation ou l'engin flottant comme hors d'état de naviguer sans qu'il ne soit besoin de procéder à l'expertise prévue par l'article O. 720-2 et de décider en conséquence de faire procéder à sa destruction aux frais exclusifs du propriétaire du navire sans encourir de responsabilité de ce chef.

Article O. 720-4

Créé par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

Dès réception du paiement de sa rémunération et de la provision pour frais d'expertise, l'expert doit immédiatement débuter les opérations d'expertise, à charge pour lui de donner son avis écrit dans la durée prévue dans la décision de désignation visée à l'article O. 720-2.

Pour les navires, embarcations ou engins flottants d'une longueur hors tout inférieure à vingt-quatre mètres, le Directeur des Affaires Maritimes peut autoriser l'expert à organiser l'expertise de manière dématérialisée et à se prononcer sur pièces.

Article O. 720-5

Créé par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

Les parties doivent, sans délai et à première demande de sa part, communiquer à l'expert tous les documents que celui-ci estime nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

En cas de carence du propriétaire, l'expert en informe le Directeur des Affaires Maritimes qui peut autoriser l'expert à rendre son avis en l'état.

Article O. 720-6

Créé par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

L'expert doit prendre en considération les observations ou réclamations du propriétaire, de l'Administration et de tous les tiers éventuellement intéressés, et, lorsqu'elles sont écrites, les joindre à son avis. L'expert doit faire mention, dans son avis, de la suite qu'il donne aux observations ou réclamations présentées.

Article O. 720-7

Créé par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

Si l'expert se heurte à des difficultés qui font obstacle à l'accomplissement de sa mission ou si une extension ou une prorogation de celle-ci s'avère nécessaire, il peut, sous réserve d'indiquer explicitement les motifs de sa demande, solliciter du Directeur des Affaires Maritimes une extension ou une prorogation du délai dans lequel il doit rendre son avis.

Article O. 720-8

Créé par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

À la fin de sa mission, l'expert établit un avis consultatif dont copie est communiquée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception à chaque partie sans préjudice de la faculté discrétionnaire du Directeur des Affaires Maritimes de reconnaître le navire, l'embarcation ou l'engin flottant comme hors d'état de naviguer et d'en tirer toute conséquence de droit conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article L. 720-2.

Chapitre II - Navires, embarcations ou engins flottants laissés à l'abandon

Division créée par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

Article O. 720-9

Créé par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

L'avis au *Journal de Monaco* mentionné au chiffre 1° de l'article L. 720-2 doit impérativement mentionner :

1. le nom du navire, de l'embarcation ou de l'engin flottant ;
2. l'indication selon laquelle le navire, l'embarcation ou l'engin flottant de même que sa cargaison sera, à l'issue d'un délai de deux mois à compter de la publication au *Journal de Monaco*, vendu ou détruit selon la procédure prévue par les articles L. 720-4 et suivants, sauf si le propriétaire a repris possession du navire, de l'embarcation ou de l'engin flottant et a versé le montant des droits et frais dus au Trésor ;
3. le nom du service administratif auquel doit s'adresser la personne qui souhaite revendiquer la propriété du navire, de l'embarcation ou de l'engin flottant et l'indication selon laquelle cette personne doit apporter la preuve d'un titre permettant de l'identifier en qualité de propriétaire ; ainsi que
4. les modalités de règlement des droits et frais dus au Trésor afin de permettre la reprise du navire par le propriétaire.

Article O. 720-10

Créé par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

En application de l'article L. 720-4, les navires, embarcations ou engins flottants que l'expert désigné par le Ministre d'État dans les conditions ci-après définies a estimé d'une valeur inférieure à cinquante-mille euros sont remis à l'Administration des Domaines pour être vendus soit de gré à gré soit aux enchères publiques.

Article O. 720-11

Créé par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

À l'issue du délai de deux mois visé au chiffre 1° de l'article L. 720-2, ou à l'article L. 720-3, le Ministre d'État désigne un expert parmi l'un des experts maritimes figurant sur une liste régulièrement mise à jour par arrêté ministériel. Sa désignation lui est notifiée ainsi qu'aux parties par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

La désignation expose les circonstances qui rendent l'expertise nécessaire, énonce les chefs de missions de l'expert et la durée de la mission qui lui est confiée. La décision du Ministre d'État doit également mentionner la provision pour frais d'expertise et la rémunération de l'expert telles que fixées par l'article O. 720-3.

Les opérations se font aux frais et risques du propriétaire qui doit procéder au règlement de la rémunération de l'expert et de la provision pour frais d'expertise dans un délai de sept jours ouvrés à compter de la notification de sa désignation. En cas de carence du propriétaire dans le règlement de la rémunération de l'expert et de la provision pour frais d'expertise, ledit règlement est avancé par le Trésor, qui a une créance privilégiée à cet égard sur le navire et contre son propriétaire conformément à l'article L. 720-8.

Article O. 720-12

Créé par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

Dès réception du paiement de sa rémunération et de la provision pour frais d'expertise, l'expert doit immédiatement débuter les opérations d'expertise, à charge pour lui de donner son avis écrit sur la valeur marchande du bien concerné ainsi que sur son état de navigabilité, le cas échéant, dans la durée prévue dans la décision de désignation visée à l'article O. 720-11.

Pour les navires, embarcations ou engins flottants d'une longueur hors tout inférieure à vingt-quatre mètres, le Directeur des Affaires Maritimes peut autoriser l'expert à organiser l'expertise de manière dématérialisée et à se prononcer sur pièces.

Article O. 720-13

Créé par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

L'expert doit évaluer la valeur marchande du navire, de l'embarcation ou de l'engin flottant selon les standards applicables à sa profession et confirmer son état de navigabilité.

Par valeur marchande, il est entendu la valeur économique dudit bien en fonction de son état et de la nature de l'équilibre de l'offre et de la demande pour un bien similaire.

Article O. 720-14

Créé par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

Si l'expert se heurte à des difficultés qui font obstacle à l'accomplissement de sa mission ou si une extension ou prorogation de celle-ci s'avère nécessaire, il peut, sous réserve d'indiquer explicitement les motifs de sa demande, solliciter du Ministre d'État une extension ou prorogation du délai dans lequel il doit rendre son avis.

Article O. 720-15

Créé par l'ordonnance n° 9.579 du 1er décembre 2022

À la fin de sa mission, l'expert établit son avis dont copie est communiquée à toutes les parties par lettre recommandée avec demande d'avis de réception aux fins d'application de l'article L. 720-4.

Titre V - Pratique des bains de mer et des sports nautiques

Titre créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Chapitre Ier - Pratique des bains de mer

Article O. 751-1

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001 ; remplacé par l'ordonnance n° 8.639 du 29 avril 2021

La pratique des bains de mer est autorisée le long des rivages de la Principauté, à l'exclusion des zones ci-après définies :

- de la frontière Ouest de la Principauté au droit de la Pointe de la Poudrière ;
- dans les eaux portuaires ainsi que dans les passes d'entrée des ports ;
- à partir des ouvrages portuaires que sont la jetée Lucciana et le Quai Rainier III ;
- dans les chenaux traversiers balisés permettant l'accès au rivage ;
- de l'enracinement Ouest du terre-plein du Portier jusqu'à la limite Ouest de la réserve marine du Larvotto, telle que cette zone est balisée par des bouées cylindriques de couleur jaune.

Article O. 751-2

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Dans les zones autorisées à la baignade, il est interdit aux baigneurs de sortir des espaces maritimes délimités par des bouées de couleur jaune.

Article O. 751-3

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001 ; remplacé par l'ordonnance n° 4.248 du 25 mars 2013

Sont réputées plages et lieux ouverts au public pouvant être surveillés ou non durant la saison estivale, les portions du littoral maritime suivantes :

- les plages du Larvotto, situées entre l'angle Nord-Ouest du terre-plein du Larvotto et l'enracinement de la jetée Ouest au pied du Grimaldi Forum ;
- la plage dite " *des pêcheurs* " entre la pointe de la Poudrière et la pointe de la Ciappaira ;
- la plage du Solarium située sur la face externe de la digue semi-flottante du port de la Condamine.

Article O. 751-4

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Les plages et lieux où la baignade fait l'objet d'une surveillance sont indiqués par une signalisation destinée à l'information du public. Elle est notamment constituée par :

* un mât pour signaux placé bien en évidence, de couleur blanche, d'une hauteur variable suivant l'étendue de la plage ou du lieu de baignade ;
* des signaux à hisser sur ce mât, à savoir :
  - un drapeau rouge vif en forme de triangle isocèle, ce signal hissé en haut de mât signifiant " interdiction de se baigner " ;
  - un drapeau jaune orangé, de même forme, ce signal hissé en haut de mât signifiant " baignade dangereuse " ;
  - un drapeau vert, de même forme, ce signal hissé en haut de mât signifiant " absence de danger particulier ".

  Ces drapeaux ne portent aucun symbole ou inscription. L'absence de drapeau indique que la surveillance a cessé. Le mât à signaux ne peut porter aucun autre emblème que les drapeaux indiqués ci-dessus.
* des affiches avec figurines indiquant clairement la signification de ces signaux et l'emplacement des engins de sauvetage et du poste de secours, apposées sur le mât à signaux et en divers points de la plage ou du lieu de baignade ;
* une signalisation, placée aux accès de la plage, précisant la période de l'année et les horaires journaliers durant lesquels une surveillance effective est exercée.

Article O. 751-5

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Les plages et lieux où la baignade ne fait pas l'objet d'une surveillance sont indiqués à l'aide de la signalisation " baignade non surveillée " apposée aux accès.

Article O. 751-6

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Lorsque les circonstances le nécessitent, il peut être prononcé des interdictions temporaires de baignade sur tout ou partie du littoral ou des espaces maritimes de la Principauté où cette activité est autorisée.

Article O. 751-7

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Sur les plages et lieux où la baignade est autorisée :

- il est défendu d'abandonner tout détritus hors des emplacements prévus à cet effet ;
- il est interdit de laisser circuler ou de promener des chiens ou tous autres animaux, même tenus en laisse ;
- les cris, les désordres, les manifestations brutales ou bruyantes de même que l'usage abusif de toute source d'origine sonore sont interdits ;
- la pratique du camping sous toutes ses formes est interdite.

Article O. 751-8

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Sur les plages du Larvotto, il est interdit de pratiquer des jeux de ballons hors les zones réservées auxdits jeux.

Article O. 751-9

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Les établissements de bains privés exploitant des concessions sur le domaine public de l'État adoptent les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des baigneurs fréquentant ces établissements.

Article O. 751-10

Créé par l'ordonnance n° 8.639 du 29 avril 2021

La pratique de la plongée sous-marine est interdite à proximité ainsi qu'à l'intérieur de tout ouvrage maritime amortisseur de houle, à l'exception du solarium de la Digue Rainier III.

Chapitre II - Pratique des engins nautiques à moteur

Article O. 752-1

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Sont regroupés sous l'appellation d'engins nautiques à moteur les engins de mer communément désignés sous le nom de " scooter des mers " ou " et-skii ".

Article O. 752-2

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Sous réserve d'être immatriculés et de satisfaire aux conditions d'insubmersibilité et de stabilité exigées par les textes en vigueur, les engins nautiques à moteur sont autorisés à naviguer dans les eaux territoriales monégasques dans les conditions prévues par les articles qui suivent.

Article O. 752-3

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

La conduite des engins nautiques à moteur d'une puissance égale ou supérieure à cinq chevaux est subordonnée à la possession d'un permis de conduire en mer des navires de plaisance à moteur catégorie " A " ou d'un permis de navigation étranger.

Les engins nautiques à moteur ne peuvent pas être pilotés par des mineurs de moins de seize ans.

Des dérogations ponctuelles et temporaires peuvent être toutefois accordées aux associations ou clubs agréés dans le cadre de sessions d'initiation à la pratique de ce sport. Ces activités doivent être alors encadrées par du personnel compétent appartenant aux structures de ces clubs ou associations.

Article O. 752-4

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

La navigation des engins nautiques à moteur est autorisée uniquement de jour. Elle s'exerce, sauf dérogation, en deçà de un mille nautique, à compter de la limite des eaux et à l'extérieur des aires spécialement protégées ou des zones interdites à la navigation délimitées par des bouées de couleur jaune ou à l'aide du système de balisage maritime de l'Association internationale de signalisation maritime - région A. En dehors des installations portuaires, les engins nautiques à moteur sont tenus d'emprunter les chenaux traversiers pour gagner leurs zones d'évolution. Les pilotes de ces engins doivent porter en permanence une brassière ou un gilet de sauvetage homologué de couleur vive et respecter les règles de barre et de route telles qu'elles sont définies par le règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Article O. 752-5

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Dans les ports et dans les chenaux d'arrivée ou de départ, la vitesse des engins nautiques à moteur est limitée à 3 nœuds. À moins de 300 mètres des entrées du port ou du rivage en l'absence de balisage, la vitesse maximum autorisée est de 5 nœuds.

Article O. 752-6

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Préalablement à toute sortie en mer, les propriétaires ou loueurs d'engins nautiques à moteur doivent vérifier que ceux-ci satisfont aux exigences techniques ou aux mesures de sécurité suivantes :

- mode de propulsion : lorsque la propulsion est assurée par hydrojet, l'aspiration de la turbine doit être équipée d'une grille de protection ; lorsque la propulsion est assurée par une hélice, celle-ci doit être entièrement carénée de telle sorte qu'elle ne puisse entrer en contact, volontairement ou involontairement, avec aucune partie du corps humain ;
- contrôle de la propulsion : la mise en œuvre du système de sécurité doit être indépendante de la volonté du pilote ; en cas d'éjection de celui-ci, il doit fonctionner normalement et provoquer soit l'arrêt automatique de la propulsion de la rotation de l'hélice, soit la mise en giration lente du véhicule ;

- matériel d'armement : chaque engin nautique à moteur doit comporter un compartiment étanche concernant deux feux automatiques à main et être équipé d'un anneau et d'un cordage permettant le remorquage ;
- niveau sonore : les échappements des engins nautiques à moteur doivent être équipés d'un système de réduction de bruits non susceptible d'être démonté en état de fonctionnement normal ; le niveau sonore à pleine puissance ne doit pas dépasser 80 décibels à une distance de 7,50 mètres ;
- notice d'utilisation : chaque engin nautique à moteur doit être équipé d'une plaque écrite en français et en anglais, placée en permanence sous les yeux du pilote, résumant les principaux conseils et recommandations d'utilisation.

Article O. 752-7

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

La location des engins nautiques à moteur d'une puissance égale ou supérieure à 5 CV est subordonnée à la possession d'un permis de navigation national ou étranger.

Lors de la signature d'un contrat de location d'un engin nautique à moteur, le locataire doit préalablement signer une déclaration dont le contenu est fixé par arrêté ministériel. Cette déclaration est contresignée par le loueur.

Lorsque l'engin nautique à moteur est piloté par un tiers au contrat d'achat ou de location, celui-ci doit avoir signé, avant de faire usage dudit véhicule, une déclaration du même modèle que celui prévu à l'alinéa précédent.

Article O. 752-8

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Un exemplaire de cette déclaration est remis à chaque signataire et doit pouvoir être présenté aux agents de l'autorité compétente.

Article O. 752-9

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Le pilote d'un engin nautique à moteur d'une puissance égale ou supérieure à 5 CV est tenu, à toute réquisition des agents de l'autorité compétente, de justifier dans le délai de 8 jours qu'il est titulaire d'un permis de navigation en état de validité.

Article O. 752-10

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

En application des dispositions prévues à l'article L. 730-2, les engins nautiques à moteur doivent être assurés. Les contrats d'assurance doivent être souscrits auprès d'une société d'assurance ou d'un assureur agréé par application des dispositions de l'article 7 de la loi n° 609 du 11 avril 1956.

Chapitre III - Qualité des eaux de baignade

Article O. 753-1

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Au sens du présent code, on entend par :

a) " *Eaux de baignade* " les eaux dans lesquelles la baignade soit est expressément autorisée, soit n'est pas interdite et est habituellement pratiquée par un nombre important de baigneurs ;

b) " *Zone de baignade* " l'endroit où se trouvent des eaux de baignade ;

c) " *Zone homogène* " la zone dans laquelle la qualité sanitaire des eaux est supposée équivalente ;

d) " *Saison balnéaire* " la période comprise entre le 1er mai et le 30 septembre inclus.

Article O. 753-2

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Les normes de qualité sanitaire auxquelles doivent répondre les eaux de baignade sont fixées par arrêté ministériel.

Ces normes sont définies au moyen de paramètres physicochimiques et microbiologiques comportant des valeurs impératives et des valeurs guides.

Article O. 753-3

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

La conformité des eaux de baignade aux normes de qualité sanitaire visées à l'article O. 753-2, est vérifiée, dans chaque zone de baignade, au moyen de contrôles qui ont lieu à la diligence du Directeur de l'environnement, de l'urbanisme et de la construction.

Lors de chaque contrôle, il est procédé à l'ensemble des opérations d'inspection, de relevé de mesures et de prélèvement d'échantillons aux fins d'analyse, qu'il est nécessaire d'effectuer pour déterminer la qualité sanitaire des eaux de baignade.

Les contrôles et les analyses des échantillons prélevés sont réalisés par les agents de la Direction de l'environnement, de l'urbanisme et de la construction ou par un laboratoire désigné par ladite Direction.

Article O. 753-4

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Durant la saison balnéaire, la fréquence suivant laquelle il est procédé aux contrôles visés à l'article O. 753-3, est au minimum d'un contrôle par semaine.

Outre les contrôles réalisés en application de l'alinéa précédent, des contrôles supplémentaires sont effectués lorsque les caractéristiques des eaux de baignade ne sont plus conformes aux normes prescrites ou sont susceptibles de se dégrader.

Article O. 753-5

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

La qualité sanitaire des eaux de baignade est appréciée :

- au cours de la saison balnéaire, au vu des résultats de chacun des contrôles visés aux articles O. 753-3 et O. 753-4 ;
- à l'issue de la saison balnéaire, globalement en termes de conformité.

Les résultats de chaque contrôle sont interprétés en fonction des valeurs impératives et guides des paramètres fixés par l'arrêté ministériel prévu à l'article O. 753-2.

Une eau de baignade est réputée conforme aux normes de qualité sanitaire, si les résultats des contrôles effectués en un même endroit tout au long de la saison balnéaire, suivant la fréquence retenue, sont conformes aux valeurs impératives et guides des paramètres prescrits, dans les pourcentages minimaux définis par l'arrêté ministériel susvisé.

Les dépassements des valeurs impératives et guides ne sont pas pris en considération lorsqu'ils sont la conséquence d'inondations, des catastrophes naturelles ou de conditions météorologiques exceptionnelles. De même, il n'est pas tenu compte, durant la période d'interdiction, des résultats des contrôles effectués dans les zones de baignade interdites en application des dispositions des articles O. 753-7 et O. 753-8.

Toute zone de baignade dont les eaux, à l'issue de la saison balnéaire, ne sont pas conformes aux normes de qualité sanitaire, fait l'objet d'un arrêt ministériel y interdisant la baignade au cours de la saison suivante.

Toutefois, un tel arrêté n'est pas pris si les causes de la pollution ont été identifiées et traitées. Dans ce cas, la conformité des eaux de baignade n'est établie que si les résultats des contrôles, au nombre de cinq au minimum, effectués durant le mois précédant l'ouverture de la saison balnéaire, sont conformes aux normes de qualité sanitaire.

Article O. 753-6

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Durant la saison balnéaire, un affichage, bien en vue à proximité de chaque zone de baignade, doit comporter notamment :

- les résultats les plus récents permettant de connaître la qualité sanitaire des eaux de baignade ;
- une déclaration de conformité des eaux de baignade se rapportant à la saison balnéaire précédente, établie et signée par le directeur de l'environnement, de l'urbanisme et de la construction.

Article O. 753-7

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

Si, au cours de la saison balnéaire, il apparaît que l'une des valeurs impératives des paramètres susvisés n'est pas respectée, la Direction de l'environnement, de l'urbanisme et de la construction procède à une enquête et aux contrôles supplémentaires visés à l'article O. 753-4, alinéa 2, pour en rechercher la cause et établir si les eaux de baignade sont polluées.

Lorsque l'enquête conclut à une pollution des eaux de baignade se traduisant notamment par le dépassement de l'une des valeurs impératives des paramètres susvisés, le Maire peut interdire temporairement la baignade dans la zone homogène concernée. Une publicité assurée par affichage sur ladite zone informe le public de l'interdiction de s'y baigner.

L'interdiction ne peut être levée par le Maire que lorsque les normes de qualité sanitaire fixées par l'arrêté ministériel prévu à l'article O. 753-2 sont à nouveau respectées.

Article O. 753-8

Créé par l'ordonnance n° 14.872 du 4 mai 2001

En cas de risque d'exposition prévisible de baigneurs à des eaux polluées, la zone de baignade suspecte peut être préventivement interdite par le Maire, sans qu'il soit nécessaire d'attendre de connaître les résultats des contrôles supplémentaires effectués pour la circonstance.

Cette interdiction préventive temporaire peut, en particulier, être fondée sur une connaissance du comportement des eaux de baignade de la zone à interdire en cas de survenance de certaines conditions climatiques ou autres et notamment en cas d'événements pluvieux.

Troisième partie - Arrêtés ministériels

Livre II - Des espaces maritimes monégasques et du milieu marin

Livre créé par l'arrêté ministériel n° 2016-707 du 23 novembre 2016

Titre III - La protection du milieu marin

Titre créé par l'arrêté ministériel n° 2016-707 du 23 novembre 2016

Article A. 230-1

Créé par l'arrêté ministériel n° 2016-707 du 23 novembre 2016

Constitue une perturbation intentionnelle, au sens de l'article O. 230-1, conformément aux engagements internationaux de la Principauté, toute présence ou activité humaine, à proximité d'une espèce protégée, susceptible de modifier volontairement le processus naturel, notamment en période de reproduction et de dépendance.

Constitue un établissement, au sens du point e) de l'article O. 230-1, toute entité, publique ou privée, qui détient ou élève des espèces végétales ou animales indigènes ou non indigènes, notamment à des fins scientifiques ou commerciales.

Article A. 230-2

Créé par l'arrêté ministériel n° 2016-707 du 23 novembre 2016

La demande de dérogation prévue à l'article O. 230-1, comprend :

* Les nom et prénoms, l'adresse, les qualifications et la nature des activités du demandeur ou, pour une personne morale, sa dénomination, les nom et prénoms et qualifications de son représentant, son adresse et la nature de ses activités, et le cas échéant, de ses sous-traitants ;
* La description, en fonction de la nature de l'opération projetée :
    - du programme d'activité dans lequel s'inscrit la demande, sa finalité et son objectif ;
    - des espèces (nom scientifique et nom commun) concernées ;
    - du nombre et du sexe des spécimens de chacune des espèces faisant l'objet de la demande ;
    - de la période ou des dates d'intervention ;
    - des lieux d'intervention ;
    - s'il y a lieu, des mesures de réduction ou de compensation mises en œuvre ;
    - de la qualification des personnes amenées à intervenir ;
    - du protocole des interventions : modalités techniques, modalités d'enregistrement des données obtenues ;
    - des modalités de compte rendu des interventions.

Article A. 230-3

Créé par l'arrêté ministériel n° 2016-707 du 23 novembre 2016

En cas d'octroi d'une dérogation, la décision précise, en fonction de la nature de l'opération projetée, les conditions de réalisation de celle-ci, notamment :

- les indications relatives à l'identité du bénéficiaire ;
- le nom scientifique et le nom commun des espèces concernées ;
- le nombre et le sexe des spécimens sur lesquels porte la dérogation ;
- la période ou les dates d'intervention ;
- les lieux d'intervention ;
- s'il y a lieu, les mesures de réduction ou de compensation mises en œuvre, ainsi qu'un délai pour la transmission à l'autorité décisionnaire du bilan de leur mise en œuvre ;
- la qualification des personnes amenées à intervenir ;
- la description du protocole des interventions ;
- les modalités de compte rendu des interventions ;
- la durée de validité et l'étendue de la dérogation.

Article A. 230-4

Créé par l'arrêté ministériel n° 2018-611 du 20 juin 2018

Le Comité National de Suivi des Aires Marines Protégées est composé comme suit :

* Le Conseiller de Gouvernement-Ministre de l'Équipement, de l'Environnement et de l'Urbanisme, ou son représentant, Président ;
* Le Conseiller de Gouvernement-Ministre de l'Intérieur, ou son représentant ;
* Le Conseiller de Gouvernement-Ministre des Finances et de l'Économie, ou son représentant ;
* Le Vice-Président et Administrateur Délégué de la Fondation Prince Albert II de Monaco, ou son représentant ;
* Le Directeur Général de l'Institut Océanographique, Fondation Albert Ier, Prince de Monaco, ou son représentant ;
* Un représentant du Centre Scientifique de Monaco ;
* Le Directeur des Affaires Maritimes, ou son représentant ;
* Le Directeur de l'Environnement, ou son représentant. Assiste au Comité National de Suivi sans voix délibérative :
* Le gestionnaire des Aires Marines Protégées. En cas de partage des voix, celle du Président est prépondérante.

Article A. 230-5

Créé par l'arrêté ministériel n° 2018-611 du 20 juin 2018

Le Groupe de Coordination pour les Aires Marines Protégées comprend :

* Le Vice-Président et Administrateur Délégué de la Fondation Prince Albert II de Monaco, ou son représentant ;
* Le Directeur des Affaires Maritimes, ou son représentant ;
* Le Directeur de l'Environnement, ou son représentant ;
* Le Chef de la Division de Police Maritime et Aéroportuaire, ou son représentant ;
* Le gestionnaire des Aires Marines Protégées[14];
* Le responsable de gestion désigné en application des dispositions du chiffre 3 de l'article O.230-5.

Le Groupe de coordination peut se faire assister de tout expert ou sapiteur.

Titre IV - L'exploration et l'exploitation du milieu marin, du fond de la mer et de son sous-sol

Titre créé par l'arrêté ministériel n° 2016-707 du 23 novembre 2016

Chapitre IV - L'exploitation des ressources vivantes

Chapitre créé par l'arrêté ministériel n° 2016-707 du 23 novembre 2016

Article A. 244-1

Créé par l'arrêté ministériel n° 2016-707 du 23 novembre 2016

En application de l'article O. 244-3, la demande d'autorisation d'introduction ou de réintroduction d'espèces doit être accompagnée des pièces visées à l'article A. 230-2 et d'un dossier scientifique comportant, le cas échéant, les éléments ci-après :

- la description de l'équipe en charge du projet, la durée du programme et son financement ;
- les éléments établissant la présence de l'espèce à réintroduire sur le site avant la dégradation de son habitat ou de sa population ;
- les éléments démontrant la disparition, l'effondrement de la population de l'espèce visée par la réintroduction, ou la dégradation de son habitat ;
- l'identification des causes ayant provoqué la disparition ou l'effondrement de la population de l'espèce sur le site et une analyse montrant que ces causes ont cessé d'agir ;
- une description de la biologie de l'espèce à réintroduire ;
- une analyse du statut et de la biologie des populations autochtones de l'espèce à réintroduire ;
- une description du site de réintroduction et de son adéquation avec la biologie de l'espèce ;
- l'identification des autres espèces ayant comblé le vide de l'espèce en voie de réintroduction ;
- une évaluation taxonomique de l'espèce à réintroduire ;
- les certificats vétérinaires attestant du bon état de santé des individus à réintroduire ;
- une description des protocoles de suivi des individus introduits et de la population autochtone (éthologie, écologie, démographie) dont la durée ne devra pas être inférieure à cinq ans.

Livre VII - La police des eaux territoriales et des eaux intérieures

Titre V - Pratique des bains de mer et des sports nautiques

Chapitre II - Pratique des engins nautiques à moteur

Arrêté ministériel n° 2001-278 du 4 mai 2001

Article A. 752-1

La déclaration prévue à l'article O.752-7, devant être souscrite préalablement à toute utilisation d'un engin nautique à moteur loué ou prêté, par d'une part le pilote locataire ou emprunteur, et d'autre part, par le loueur ou le prêteur dudit véhicule, est du modèle ci-après :

Déclaration à souscrire préalablement à toute utilisation d'un engin nautique à moteur loué ou prêté

Identité du pilote locataire (1)	Identité du loueur (1)
emprunteur (1)	prêteur (1)
	(ou cachet de l'entreprise)
Nom	
Prénom	
Né(e) le	
à	
Adresse	
N° d'immatriculation du véhicule loué	
Je soussigné, (Nom et prénom du pilote)	
déclare être titulaire d'un permis de navigation et reconnais avoir été informé par	
(Nom du loueur ou du prêteur)	
Qu'il existe :	

- des zones réservées à la baignade ;
- un chenal d'arrivée et de départ pour l'utilisation de l'engin nautique ;
- des zones de navigation interdites.
La navigation est :
- autorisée de jour exclusivement ;
- interdite :
* dans les zones réservées à la baignade ;
* à plus d'un mille du bord des eaux ;
* dans les zones et aires spécialement protégées.
Les ARRIVÉES et les DÉPARTS de plages doivent se faire, lorsqu'ils existent, par les chenaux réservés à cet effet.
La VITESSE est limitée à :
- 5 nœuds :
* à moins de 300 mètres du bord des eaux ;
* dans les chenaux de départ et d'arrivée.
- 3 nœuds :
* dans les ports.
Les voiliers et planches à voile ont priorité sur moi. Les autres navires et engins nautiques à moteur ont priorité sur moi lorsqu'ils arrivent à ma droite. Je dois RALENTIR et M'ÉLOIGNER des navires accompagnant des plongeurs. Ces navires ont un pavillon bleu et blanc ou un pavillon à crois Saint André. Une TÊTE DE BAIGNEUR est peu visible sur l'eau. Je dois RALENTIR en voyant des bouées qui se déplacent : elles signalent la présence de plongeurs. J'ai consulté le bulletin météo et vérifié que les conditions de navigation sont sans danger. Je ne suis pas sous l'emprise de l'alcool. Je ne dois JAMAIS QUITTER l'engin en cas de panne. Cet engin est équipé de ..... fusées. Je reconnais avoir pris connaissance des règles d'utilisation ci-dessus, et m'engage à les respecter scrupuleusement. Fait à ..... le ..... à .....h.....mn
Signature du pilote locataire (1) emprunteur (1) — Signature du loueur (1) prêteur (1)
(1) *Rayer la mention inexacte.*

Chapitre III - Qualité des eaux de baignade

Arrêté ministériel n° 2001-277 du 4 mai 2001

Article A. 753-1

Les caractéristiques microbiologiques, physiques et chimiques auxquelles doivent répondre les eaux de baignade sont précisées, sous forme de paramètres, dans les tableaux A et B figurant sous l'article A. 753-5.

Le tableau A contient les paramètres qui doivent obligatoirement être vérifiés lors des contrôles et des analyses visés à l'article O. 753-3, et en fonction desquels est déterminée la qualité sanitaire desdites eaux, soit ponctuellement lors de chaque analyse, soit globalement en termes de conformité pour l'ensemble de la saison balnéaire, comme prévu à l'article O. 753-5.

Le tableau B précise les paramètres devant obligatoirement être vérifiés lorsque se révèle une possible détérioration de la qualité des eaux, comme prévu à l'article O. 753-4.

Pour chaque paramètre retenu, il est indiqué dans lesdits tableaux :

- les valeurs guides (G) qui caractérisent un objectif de bonne qualité des eaux de baignade, et les valeurs impératives (I) dont le non-respect est susceptible d'entraîner l'interdiction de baignade dans la zone concernée ;
- les méthodes des analyses et des inspections retenues.

Article A. 753-2

Dans chaque zone homogène, les échantillons des eaux de baignade sont prélevés, en se conformant aux directives de la norme européenne EN ISO 5667 relative à la qualité de l'eau et à son échantillonnage, aux endroits où la densité moyenne journalière des baigneurs est la plus élevée, de préférence à 30 centimètres sous la surface de l'eau sauf lorsqu'il s'agit de recueillir des huiles minérales auquel cas les prélèvements sont effectués en surface.

Le prélèvement des échantillons commence dix à vingt jours avant le début de la saison balnéaire et se poursuit durant celle-ci. Sauf circonstances particulières ne permettant pas d'opérer en toute sécurité, les échantillons sont prélevés aux dates fixées par la Direction de l'environnement, de l'urbanisme et de la construction.

Article A. 753-3

Les résultats de chacun des contrôles visés à l'article O. 753-3, effectués durant la saison balnéaire suivant la fréquence retenue par la Direction de l'environnement, de l'urbanisme et de la construction, sont interprétés par référence aux valeurs impératives et guides des paramètres figurant dans le tableau A de l'article A. 753-5 à l'exception des paramètres microbiologiques pour lesquels la qualité des eaux de baignade est appréciée en fonction des critères suivants :

Eau de bonne qualité :

Nombre de conformes fécaux pour 100 millilitres inférieur ou égal à 100 et nombre de streptocoques fécaux pour 100 millilitres inférieur ou égal à 100 et nombre de coliformes totaux pour 100 millilitres inférieur ou égal à 500.

Eau de qualité moyenne :

Nombre de coliformes fécaux pour 100 millilitres compris entre 100 et 2 000 et nombre de coliformes totaux pour 100 millilitres inférieur ou égal à 10 000 ou

Nombre de streptocoques fécaux pour 100 millilitres supérieur à 100 et nombre de coliformes fécaux pour 100 millilitres inférieur ou égal à 2 000 et nombre de coliformes totaux pour 100 millilitres inférieur ou égal à 10 000 ou

Nombre de coliformes totaux pour 100 millilitres compris entre 500 et 10 000 et nombre de coliformes fécaux inférieur ou égal à 2 000.

Eau de mauvaise qualité :

Nombre de coliformes fécaux pour 100 millilitres supérieur à 2 000 ou

Nombre de conformes totaux pour 100 millilitres supérieur à 10 000.

Article A. 753-4

Les eaux de baignade sont, pour l'ensemble de la saison balnéaire, réputées conformes aux valeurs impératives et guides des paramètres figurant dans le tableau A de l'article A. 753-5, si les échantillons de ces eaux, prélevés durant ladite période, suivant la fréquence retenue, se révèlent conformes aux valeurs desdits paramètres, dans la proportion de :

95 % des échantillons en ce qui concerne les valeurs impératives,

90 % des échantillons en ce qui concerne les valeurs guides autres que celles se rapportant aux paramètres microbiologiques,

80 % des échantillons en ce qui concerne les valeurs guides se rapportant aux paramètres microbiologiques.

et ce à condition que pour les 5 %, 10 % ou 20 % des échantillons qui, selon le cas, ne sont pas conformes :

l'eau ne s'écarte pas de plus de 50 % de la valeur considérée des paramètres en question, exception faite pour les paramètres microbiologiques, le pH et l'oxygène dissous ;

les échantillons consécutifs d'eau prélevés à une fréquence statistiquement appropriée ne s'écartent pas des valeurs des paramètres qui s'y rapportent.

Article A. 753-5

TABLEAU A

Paramètres obligatoirement vérifiés lors des contrôles de la qualité des eaux de baignade et méthodes d'analyse et d'inspection

PARAMÈTRES	G VALEURS GUIDES	I VALEURS IMPÉRATIVES	MÉTHODE D'ANALYSE OU D'INSPECTION
MICROBIOLOGIQUES			
COLIFORMES TOTAUX/100 ML	500	10 000	Filtration sur membrane et culture sur milieu approprié tel que gelose lactosée au tergitol, gelose d'endo, bouillon au teepol 0,4 %, repiquage et identification des colonies suspectes. Température d'incubation adaptée à la recherche des coliformes totaux.
COLIFORMES FECAUX/ 100 ML (1)	100	2 000	Méthode AFNOR NFT 90-433 (Micro-plaques)
STREPTOCOQUES FECAUX/ 100 ML (2)	100	-	Méthode AFNOR - NFT 90-432 (Micro-plaques)
PHYSICO-CHIMIQUES			
COLORATION	-	Pas de changement anormale de la couleur	Évaluation visuelle sur le terrain
TRANSPARENCE (MÈTRES)	2	1	Mesure (disque de Secchi) ou évaluation visuelle sur le terrain
HUILES MINÉRALES	-	Pas de film visible à la surface de l'eau et absence d'odeur	Évaluation visuelle sur le terrain
SUBSTANCES TENSIOACTIVES RÉAGISSANT AU BLEU DE MÉTHYLÈNE EN MG/L (LAURYSULFATE)	-	Pas de mousse persistante	Évaluation visuelle sur le terrain
PHÉNOLS (INDICES PHÉNOLS) EN MG/L	-	Aucune odeur spécifique	Évaluation olfactive sur le terrain
RÉSIDUS GOUDRONNEUX ET MATIÈRES FLOTTANTES TELLES QUE BOIS, PLASTIQUES, BOUTEILLES, RÉCIPIENTS EN VERRE, EN PLASTIQUE, EN CAOUTCHOUC, ET EN TOUTE AUTRE MATIÈRE. DÉBRIS OU ÉCLATS	Absence	-	Inspection visuelle
(1) En pratique seuls sont pris en compte les escherichia coli. *(2) En pratique seuls sont pris en compte les enterocoques.*			

TABLEAU B

Paramètres obligatoirement vérifiés en cas de détérioration de la qualité des eaux de baignade et méthodes d'analyse et d'inspection

PARAMÈTRES	VALEUR GUIDE : G	VALEURS IMPÉRATIVES : I	MÉTHODE D'ANALYSE OU D'INSPECTION

SALMONELLES	-	0	Concentration par filtration sur membrane. Inoculation sur milieu type, enrichissement. repiquage sur gelose d'isolement, identification
ENTEROVIRUS PFU/101	-	0	Concentration par filtration, par floculation ou par centrifugation et confirmation
pH	-	6-9	Électrométrie avec calibration aux PH 7 et 9
HUILES MINÉRALES MG/L	[le] 0,3	Pas de film visible à la surface de l'eau et absence d'odeur	Extraction sur un volume suffisant et pesée du résidu sec
SUBSTANCES TENSIOACTIVES RÉAGISSANT AU BLEU DE MÉTHYLÈNE EN MG/L (LAURYSULFATE)	[le] 0,3	Pas de mousse persistante	Inspection visuelle ou spectrophotométrie d'absorption au bleu de méthylène
PHÉNOLS (INDICES PHÉNOLS) (C6 H5 OH) EN MG/L	[le] 0.005	% 0.05	Spectrophotométrie d'absorption Méthode à la 4-aminoantipyrine (4 - A.A.P.)
OXYGÈNE DISSOUS (% SATURATION 02)	80-120	-	Méthode de Winkler ou méthode électrométrique (oxygène-mètre).

Notes

Notes de la rédaction

1. ^ [p.6] Convention rendue exécutoire par l'ordonnance n° 8.403 du 30 septembre 1985. - NDLR.
2. ^ [p.12] [p.113] [p.113] [p.113] [p.115] [p.116] Convention rendue exécutoire par l'ordonnance n° 11.975 du 25 juin 1996. - NDLR.
3. ^ [p.56] [p.65] Dispositions d'application : Voir l'article 11 de la loi n° 1.401 du 5 décembre 2013.
4. ^ [p.102] À sa publication au Journal de Monaco du 14 août 2015, le présent titre ne comportait pas de chapitre II.
5. ^ [p.107] Tout rejet visé au présent article effectif à la date du 14 août 2015 doit faire l'objet d'une demande de régularisation auprès de la Direction de l'environnement dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente ordonnance.

   Si ces conditions ne sont pas jugées satisfaisantes, il sera notifié au déclarant les améliorations à apporter à l'installation en fixant le délai dans lequel elles doivent être réalisées : article 5 de l'ordonnance n° 5.443 du 6 août 2015.
6. ^ [p.114] [p.116] Protocole rendu exécutoire par l'ordonnance n° 14.856 du 23 avril 2001. - NDLR.
7. ^ [p.116] Pour l'année 2020 : Voir l'arrêté ministériel n° 2021-300 du 19 avril 2021. - NDLR.
8. ^ [p.121] Protocole rendu exécutoire par l'ordonnance souveraine n° 14.856 du 23 avril 2001. - NDLR.
9. ^ [p.122] Voir en document associé la carte pour la pêche à la ligne et sous-marine en document (Annexe de l'Ordonnance Souveraine n° 11.144 du 12 mars 2025[2 p.159])
10. ^ [p.123] Voir en document associé la carte pour la pêche à la ligne et sous-marine en document (Annexe de l'Ordonnance Souveraine n° 11.143 du 12 mars 2025).
11. ^ [p.130] Convention rendue exécutoire par l'ordonnance n° 3.038 du 19 août 1963.
12. ^ [p.131] À compter du 1er janvier 2009 : Voir l'ordonnance n° 2.006 du 16 décembre 2008 ; à compter du 1er janvier 2011 : Voir l'ordonnance n° 3.043 du 17 décembre 2010 ; à compter du 1er janvier 2012 : Voir l'ordonnance n° 3.576 du 19 décembre 2011. - NDLR.
13. ^ [p.132] Convention rendue exécutoire par l'ordonnance n° 6.064 du 17 juin 1977. - NDLR.
14. ^ [p.153] Pour l'application des dispositions du présent alinéa, l'Association dénommée " Association Monégasque pour la Protection de la Nature ", en abrégé " A.M.P.N. " est nommée gestionnaire des Aires Marines Protégées instituées par l'article O.230-3, article 2 de l'arrêté ministériel n° 2018-611 du 20 juin 2018

Liens

1. Loi de codification

   ^ [p.1] https://legimonaco.mc/tnc/loi/1998/03-27-1.198
2. ^ [p.159] https://legimonaco.mc/tnc/ordonnance/2025/03-12-11.143