

# **Code des douanes**

## **Titre IX : Navigation**

### **Chapitre Ier : Régime administratif des navires**

#### **Section 1 : Champ d'application.**

##### **Article 216**

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux navires et autres bâtiments de mer.

#### **Section 2 : Francisation des navires**

##### **Paragraphe 1 : Généralités.**

##### **Article 217**

La francisation confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française avec les avantages qui s'y attachent.

Cette opération administrative est constatée par l'acte de francisation.

##### **Article 218**

1. Tout navire français qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation. 2. Toutefois, les navires et bateaux de plaisance ou de sport d'une longueur de coque inférieure à sept mètres et dont la puissance administrative des moteurs est inférieure à 22 CV sont dispensés de l'obligation de la formalité de francisation. Une carte de circulation leur est délivrée par les services déconcentrés des affaires maritimes.

##### **Paragraphe 2 : Conditions requises pour obtenir la francisation.**

## Article 219

I. - Pour être francisé, un navire armé au commerce ou à la plaisance, qui a fait l'objet d'un contrôle de sécurité conformément à la réglementation en vigueur, doit répondre aux conditions suivantes :

1° Avoir été construit dans le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises ;

2° A. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;

B. - Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n'appartenant pas à la Communauté européenne ou n'étant pas partie à l'accord sur l'Espace économique européen lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;

C. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

D. - Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A ;

b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

3° Indépendamment des cas prévus au 2°, la francisation d'un navire de commerce ou de plaisance peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :

A. - Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues au 2° A ou au 2° B ;

B. - Lorsqu'un navire de commerce ou de plaisance a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B, qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et, le cas échéant, la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.

II. - Lorsqu'il est frété coque nue, un navire de commerce ou de plaisance francisé ne peut conserver le pavillon français qu'à la condition qu'il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

## **Article 219 bis**

I. - Pour être francisé, un navire armé à la pêche doit répondre aux conditions suivantes :

1° Avoir été construit dans le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles, à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises ;

2° A. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;

B. - Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal

établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne sous réserve, dans ce dernier cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;

Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n'appartenant pas à la Communauté européenne lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;

C. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

D. - Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A ;

b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

3° Indépendamment des cas prévus au 2°, la francisation d'un navire armé à la pêche peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :

A. - Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire ;

B. - Lorsqu'un navire a été affrété coque nue, en vue d'être armé à la pêche, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.

II. - Lorsqu'il est frété coque nue, un navire francisé et armé à la pêche ne peut conserver le pavillon

français qu'à la condition qu'il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

III. - Le navire francisé et armé à la pêche doit avoir un lien économique réel avec le territoire français.

Le mandataire social de l'armement ou son représentant doit résider sur le territoire français.

## **Article 220**

1. Est interdite la francisation de tout navire de pêche, à vapeur ou à moteur de plus de cent tonneaux de jauge brute et âgé de plus de cinq ans.

2. Toutefois, des dérogations à cette interdiction peuvent être accordées par le ministre chargé de la marine marchande.

## **Paragraphe 3 : Jaugeage des navires.**

### **Article 222**

Le service des douanes procède au jaugeage des navires dont on demande la francisation et il établit le certificat de jauge.

Le jaugeage des navires de plaisance dont la longueur, au sens de la Convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, est inférieure à 24 mètres n'est pas obligatoire.

## **Paragraphe 4 : Droit de francisation et de navigation.**

### **Article 223**

Les navires francisés dont la longueur de coque est supérieure ou égale à 7 mètres ou dont la puissance administrative des moteurs est supérieure ou égale à 22 CV sont soumis au paiement d'un droit annuel, dénommé droit de francisation et de navigation, à la charge des propriétaires, au 1er janvier de l'année considérée.

L'assiette, le taux et les modalités d'application de ce droit sont fixés comme suit :

Tonnage brut du navire ou longueur de coque, quotité du droit :

I.-Navires de commerce.

De tout tonnage : exonération.

II.-Navires de pêche.

De tout tonnage : exonération.

III.-Navires de plaisance ou de sport.

a) Droit sur la coque.

De moins de 7 mètres, exonération.

De 7 mètres inclus à 8 mètres exclus, 92 euros.

De 8 mètres inclus à 9 mètres exclus, 131 euros.

De 9 mètres inclus à 10 mètres exclus, 223 euros.

De 10 mètres inclus à 11 mètres exclus, 300 euros.

De 11 mètres inclus à 12 mètres exclus, 342 euros.

De 12 mètres inclus à 15 mètres exclus, 573 euros.

De 15 mètres et plus, 1108 euros.

b) Droit sur le moteur des navires (puissance administrative) :

Jusqu'à 5 CV inclusivement, exonération.

De 6 à 8 CV, 13 euros par CV au-dessus du cinquième.

De 9 à 10 CV, 15 euros par CV au-dessus du cinquième.

De 11 à 20 CV, 32 euros par CV au-dessus du cinquième.

De 21 à 25 CV, 36 euros par CV au-dessus du cinquième.

De 26 à 50 CV, 40 euros par CV au-dessus du cinquième.

De 51 à 99 CV, 45 euros par CV au-dessus du cinquième.

c) Taxe spéciale :

Pour les moteurs ayant une puissance administrative égale ou supérieure à 100 CV, le droit prévu au b est remplacé par une taxe spéciale de 57, 96 euros par CV.

Toutefois, pour les navires de plaisance francisés dont le port d'attache est situé en Corse et qui ont stationné dans un port corse au moins une fois au cours de l'année écoulée, le taux du droit est fixé par la collectivité territoriale de Corse et doit être compris entre 50 p. 100 et 90 p. 100 du taux prévu dans le tableau ci-dessus pour la même catégorie de navire.

## **Article 224**

1. A l'exception du produit afférent aux navires de plaisance mentionnés au dernier alinéa de l'article 223, perçu au profit de la collectivité territoriale de Corse, le montant du produit du droit de francisation et de navigation est affecté pour les années 2007 à 2011 au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres. L'Etat perçoit sur le produit du droit de francisation et de navigation perçu au profit de la collectivité territoriale de Corse un prélèvement pour frais d'assiette et de recouvrement égal à 2, 5 % du montant dudit produit. Ce prélèvement est affecté au budget général. Il est recouvré par année civile. En cas de retard dans le versement du droit de francisation et de navigation par rapport aux dates limites fixées par décret, une majoration de 10 % du montant de ce droit est automatiquement appliquée. Cette majoration n'est mise en recouvrement que lorsque son

montant excède 8 euros. 2. (Abrogé). 3. Sont exonérés du droit de francisation et de navigation : -les embarcations appartenant à des écoles de sports nautiques qui relèvent d'associations agréées par le ministre chargé des sports ; -les embarcations mues principalement par l'énergie humaine dont les caractéristiques sont fixées par décret ; -les bateaux classés au titre des monuments historiques conformément à l'article L. 622-1 du code du patrimoine ; -les bateaux d'intérêt patrimonial ayant reçu le label de la Fondation du patrimoine maritime et fluvial, dans des conditions fixées par décret. 4. Les taux du droit sur la coque et du droit sur le moteur prévus au III de l'article 223 ci-dessus font l'objet, pour les navires de plaisance ou de sport, d'un abattement pour vétusté égal à : -33 % pour les bateaux de 10 à 20 ans, -55 % pour les bateaux de 20 à 25 ans, -80 % pour le bateaux de plus de 25 ans. 5. Le droit de francisation et de navigation n'est pas perçu lorsque son montant, calculé par navire, est inférieur à 76 euros.

## **Article 225**

Le droit de francisation et de navigation est perçu comme en matière de douane ; les infractions sont constatées et punies, les poursuites sont effectuées et les instances sont instruites et jugées comme en matière de douane.

## **Article 226**

Les dispositions relatives au droit de francisation et de navigation sont applicables dans les ports de la Corse, dans les ports des départements d'outre-mer et dans les ports fluviaux ouverts au trafic par bâtiments de mer.

## **Paragraphe 5 : Acte de francisation.**

## **Article 227**

L'administration des douanes délivre l'acte de francisation après l'accomplissement des formalités prévues par les articles qui précèdent et par décret.

## **Article 228**

Le renouvellement de l'acte de francisation en cas de perte, de vétusté ou de défaut de place pour l'inscription des annotations réglementaires a lieu sans frais.

La délivrance d'un nouvel acte de francisation, nécessitée par un changement ayant pour effet de modifier les caractéristiques du navire, soit au regard des règles de la navigation, soit en ce qui concerne l'assiette du droit de francisation et de navigation, donne lieu au paiement de ce droit.

## **Article 229**

Les noms sous lesquels les navires sont francisés ne peuvent être changés sans l'autorisation de l'administration de douanes.

## **Paragraphe 6 : Réparations de navires français hors du territoire douanier.**

## **Article 230**

Sous réserve des dispositions du 2 ci-dessous, les articles incorporés à des navires français hors du territoire douanier sont traités comme s'ils étaient importés directement dans la partie du territoire douanier où se trouve le port d'attache, pour y recevoir la même affectation.

Toutefois, il y a exonération, sous réserve des dispositions relatives à la taxe sur la valeur ajoutée, de tous droits et taxes lorsque le montant des réparations n'excède pas 6 euros par tonneau de jauge brute ou, quel que soit le montant de celles-ci, lorsque le navire s'est trouvé contraint à se faire réparer hors du territoire douanier. Dans ce dernier cas, il doit être justifié de la nécessité invoquée au moyen d'une attestation du consul français du port de radoub, délivrée, le cas échéant, sur rapport d'expert provoqué par ledit consul.

Lorsqu'il s'agit de transformations, d'aménagements ou d'incorporations n'ayant pas le caractère de réparations, les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent pas.

2. En vue de la liquidation des droits et taxes éventuellement exigibles, une déclaration du détail et du coût des réparations effectuées hors de la partie du territoire douanier dans laquelle est situé le port d'attache doit être déposée, par le propriétaire du navire, au bureau de douane dudit port d'attache dans un délai de 15 ou 30 jours à compter de la sortie du port où sont effectuées les réparations, selon que ce dernier port est ou non situé dans les limites du cabotage international. Toutefois si, avant l'expiration de ce délai, le navire vient à toucher un port de la partie du territoire douanier dans laquelle il est attaché, la déclaration doit être déposée au bureau de douane de ce port dans les trois jours de l'arrivée.

3. Le rapport prévu au 1 du présent article doit, le cas échéant, être annexé à la déclaration.

## **Paragraphe 7 : Ventes de navires francisés.**

### **Article 231**

1. Tout acte de vente de navire ou de partie de navire doit contenir :

a) le nom et la désignation du navire ;

b) la date et le numéro de l'acte de francisation ;

c) la copie in extenso des extraits dudit acte relatifs au port d'attache, à l'immatriculation, au tonnage, à l'identité, à la construction et à l'âge du navire.

2. L'acte de vente doit être présenté dans le délai d'un mois au service des douanes du port d'attache du navire, lequel annote en conséquence l'acte de francisation.

## **Section 4 : Dispositions diverses relatives à la francisation et aux congés.**

### **Article 235**

1. Tout navire francisé dans une partie du territoire douanier qui transfère son port d'attache dans une autre partie de ce même territoire est tenu d'acquitter la différence pouvant exister entre les droits de douane, les droits de francisation et les autres droits ou taxes précédemment acquittés et ceux qui sont exigibles dans le lieu où est situé le nouveau port d'attache.

2. La même règle est applicable à tout navire francisé dans un territoire de la République française non compris dans le territoire douanier qui transfère son port d'attache dans le territoire douanier.

### **Article 236**

1. L'acte de francisation ne peut être utilisé que pour le service du navire pour lequel il a été délivré. Il est interdit aux propriétaires de navires de vendre, donner, prêter ou autrement disposer de ce

document.

2. Les propriétaires de navires sont tenus de rapporter l'acte de francisation au bureau de douane du port d'attache, dans un délai de trois mois, si le navire est perdu de quelque manière que ce soit ou si les conditions requises pour la francisation ne sont plus satisfaites.

## **Section 5 : Passeports.**

### **Article 237**

Tout navire étranger qui prend la mer doit avoir à bord un passeport délivré par le service de douanes.

### **Article 238**

Le passeport délivré aux navires de plaisance ou de sport appartenant à des personnes physiques ou morales, quelle que soit leur nationalité, ayant leur résidence principale ou leur siège social en France, ou dont ces mêmes personnes ont la jouissance, donne lieu à la perception d'un droit de passeport.

Ce droit est à la charge du propriétaire ou de l'utilisateur du navire. Il est calculé dans les mêmes conditions, selon la même assiette, le même taux et les mêmes modalités d'application que le droit de francisation et de navigation prévu à l'article 223 ci-dessus sur les navires français de la même catégorie. Toutefois, dans le cas des navires de plaisance ou de sport battant pavillon d'un pays ou territoire qui n'a pas conclu avec la France de convention d'assistance administrative en vue de lutter contre l'évasion et la fraude fiscales et douanières, le droit de passeport est perçu à un taux triple du droit de francisation et de navigation pour les navires d'une longueur de coque inférieure à 15 mètres et à un taux quintuple de ce droit pour les navires d'une longueur de coque supérieure ou égale à 15 mètres.

Le droit de passeport est perçu au profit de l'Etat ou, lorsqu'il est perçu au titre des navires de plaisance titulaires d'un passeport délivré par le service des douanes en Corse et qui ont stationné dans un port corse au moins une fois au cours de l'année écoulée, au profit de la collectivité territoriale de Corse.

L'Etat perçoit sur le produit du droit de passeport perçu au profit de la collectivité territoriale de Corse un prélèvement pour frais d'assiette et de recouvrement égal à 2,5 % du montant dudit produit. Ce prélèvement est affecté au budget général.

## **Article 239**

Le droit de passeport est perçu comme en matière de douane, les infractions sont constatées et punies, les poursuites sont effectuées et les instances sont instruites et jugées comme en matière de douane.

## **Article 240**

Les dispositions relatives au droit de passeport sont applicables dans les ports de la Corse, dans ceux des départements d'outre-mer et dans les ports fluviaux ouverts au trafic par bâtiments de mer.

## **Section 6 : Droit d'escale**

## **Section 7 : Hypothèques maritimes**

### **Paragraphe 1 : Constitution de l'hypothèque.**

#### **Article 241**

Les navires et autres bâtiments de mer francisés sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être grevés que d'hypothèques conventionnelles.

L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par écrit.

#### **Article 242**

L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du bâtiment ou par son mandataire muni d'un mandat spécial.

## **Article 243**

Lorsque le navire est exploité en copropriété, chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part indivise dans le navire.

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

## **Article 244**

L'hypothèque consentie sur un bâtiment de mer ou sur une part indivise du bâtiment s'étend, sauf convention contraire, au corps du bâtiment et à tous les accessoires, machines, agrès et apparaux.

Elle ne s'étend pas au fret.

## **Article 245**

L'hypothèque peut être consentie sur un bâtiment de mer en construction.

## **Paragraphe 2 : Publicité de l'hypothèque.**

### **Article 246**

Les conditions dans lesquelles l'hypothèque est rendue publique et conservée sont fixées par décret.

## **Paragraphe 3 : Effets de l'hypothèque.**

### **Article 247**

1. S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même bâtiment ou sur la même part de propriété du

bâtiment, le rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription.

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

## **Article 248**

La publicité réglementaire conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date ; l'effet de la publicité cesse si elle n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

La publicité garantit, au même rang que le capital, deux années de l'intérêt en sus de l'année courante.

## **Article 249**

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

## **Paragraphe 4 : Radiations.**

### **Article 250**

Les inscriptions sont radiées soit du consentement des parties ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.

## **Paragraphe 5 : Ventes.**

### **Article 251**

1. Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la francisation d'un bâtiment grevé d'une hypothèque est interdite.

2. Si cette opération est en outre commise dans l'intention de violer cette interdiction, l'auteur est passible des peines de l'abus de confiance prévues par les articles 314-1 et 314-10 du code pénal.

3. Les hypothèques consenties par l'acheteur avant la francisation sur un bâtiment acheté ou construit à l'étranger sont valables et produisent effet à condition d'être publiées en France.

## **Paragraphe 6 : Remises et salaires, responsabilité de l'administration.**

### **Article 252**

1. Les attributions conférées à l'administration des douanes en matière d'hypothèque maritime sont exercées par les receveurs principaux régionaux des douanes. En cas de déclassement des recettes principales régionales, ces attributions sont exercées par les nouveaux titulaires desdites recettes.

2. La responsabilité de l'administration des douanes du fait de ses agents ne s'applique pas aux attributions visées à l'alinéa ci-dessus.

3. Le tarif des droits à percevoir par les receveurs principaux régionaux des douanes, ainsi que le cautionnement spécial à leur imposer en raison des actes visés à la présente section, sont fixés par des décrets pris après avis du conseil d'Etat.

## **Chapitre II : Dispositions particulières.**

### **Article 257**

Les transports effectués entre les ports de la France métropolitaine sont réservés aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat.

Toutefois, l'autorité administrative peut, dans des conditions fixées par décret, autoriser un navire ne satisfaisant pas à ces conditions à assurer un transport déterminé.

### **Article 258**

1° Sont également réservés aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat, les transports effectués :

a) Entre les ports d'un même département français d'outre-mer ;

b) Entre les ports des départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.

2° L'autorité administrative peut réserver, dans des conditions fixées par décret, aux navires mentionnés au 1°, les transports de certaines marchandises effectués :

a) Entre les ports des départements français d'outre-mer et ceux de la France métropolitaine ;

b) Entre les ports de la Réunion et des autres départements français d'outre-mer.

3° Toutefois, par dérogation aux dispositions prévues aux 1° et 2°, les services des affaires maritimes locaux concernés peuvent autoriser un navire ne satisfaisant pas aux conditions du 1° à assurer un transport déterminé.

## **Article 259**

En cas d'événements exceptionnels ayant pour effet d'interrompre temporairement les relations maritimes réservées aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat, le Gouvernement peut suspendre par décret délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, et pendant tout le temps que dure cette interruption, l'application de l'article 257 et autoriser ainsi les navires battant pavillon d'un Etat autre que ceux précités à effectuer des transports entre les ports de la France métropolitaine.

Le retour au régime normal est prononcé dans la même forme aussitôt que les circonstances le permettent.

## **Article 260**

1. Sont également réservées au pavillon français, dans les conditions prévues aux articles 257 à 259 qui précèdent, les opérations de remorquage effectuées :

a) à l'intérieur des ports ou des eaux territoriales de la métropole et des départements français d'outre-mer ;

b) entre les ports d'un de ces mêmes territoires ;

c) entre les ports de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.

2. Les escales ou relâches volontaires à l'étranger n'ont pas pour effet de modifier le caractère de ces opérations, à moins qu'il ne soit justifié qu'au cours desdites escales ou relâches, le navire remorqué a embarqué ou débarqué des marchandises représentant ensemble, en tonneaux d'affrètement, le tiers au moins de la jauge nette ou subi des réparations dont le coût excède 0,46 euro par tonneau de jauge brute totale.

3. Toutefois, le pavillon étranger peut être admis à pratiquer les opérations de remorquage susvisées dans le cas où il n'existerait pas de remorqueur français disponible ou suffisant sur place ni dans les ports français plus proches que les ports d'attache des remorqueurs étrangers qui pourraient être requis.

4. Les remorqueurs étrangers sont admis à pénétrer dans les ports français, soit lorsqu'ils remorquent des navires ou chalands, à partir d'un port étranger ou du large au-delà de la limite des eaux territoriales, soit lorsqu'ils viennent prendre à la remorque des navires ou chalands pour les conduire dans un port étranger ou au-delà de la limite des eaux territoriales, leurs opérations à l'intérieur des ports devant se borner à la conduite ou à la prise du navire à son poste d'amarrage.

## **Chapitre III : Relâches forcées.**

### **Article 261**

Les capitaines qui sont forcés de relâcher par fortune de mer, poursuite d'ennemis ou autres cas fortuits sont tenus :

a) dès leur entrée dans la zone maritime du rayon des douanes, de se conformer aux obligations prévues par l'article 69 ci-dessus ;

b) dans les vingt-quatre heures de leur arrivée au port, de justifier, par un rapport, des causes de la relâche et de se conformer aux prescriptions de l'article 72 ci-dessus.

## **Article 262**

Les marchandises se trouvant à bord des navires dont la relâche forcée est dûment justifiée ne sont sujettes à aucun droit ou taxe, sauf le cas où le capitaine est obligé de les vendre. Dans le cas contraire, les marchandises peuvent être déchargées et placées aux frais des capitaines ou armateurs dans un local fermé à deux clefs différentes, dont l'une est détenue par le service des douanes, jusqu'au moment de leur réexportation. Les capitaines et armateurs peuvent même les faire transborder de bord à bord sur d'autres navires, après les avoir déclarées dans les conditions réglementaires.

## **Chapitre IV : Marchandises sauvées des naufrages, épaves.**

### **Article 263**

Sont réputées étrangères, sauf justifications contraires, les marchandises sauvées des naufrages et les épaves de toute nature recueillies ou récupérées sur les côtes ou en mer.

### **Article 264**

Ces marchandises ou épaves sont placées sous double surveillance des services de la marine et de la douane.