

PERMIS D'ARMEMENT

L.5112-1-3	acte de francisation et certificat d'immatriculation
L.5423-8	Par le contrat d'affrètement coque nue, le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets pour un temps défini.
L.5241-3	Un navire français ne peut prendre la mer sans être titulaire des titres de sécurité ou des certificats de prévention de la pollution prévus, selon le type de navire, par voie réglementaire.
L.5251-2	Les règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté à bord des navires, l'habitabilité de ces derniers ainsi que la prévention des risques professionnels maritimes et la prévention de la pollution par les navires sont fixées par voie réglementaire. Le propriétaire ou l'exploitant du navire maintient le navire et ses équipements en conformité avec ces règles générales.
L.5514-1	I. - Pour prendre la mer, tout navire jaugeant 500 ou plus et effectuant des voyages internationaux, à l'exception des navires traditionnels ou de ceux armés par une personne publique n'effectuant pas d'activité commerciale, est doté d'un certificat de travail maritime en cours de validité. II. - Le certificat mentionné au I atteste que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord sont conformes aux dispositions de l'Etat du pavillon mettant en oeuvre la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail. III. - Ce certificat est délivré par l'autorité administrative compétente pour une durée de validité qui n'excède pas cinq ans et fait l'objet, au cours de cette période, d'une visite de contrôle. IV. - Ce certificat est tenu à la disposition de toutes autorités compétentes de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port qui en font la demande.
L.5514-3	Pour prendre la mer, tout navire de pêche qui effectue plus de trois jours à la mer bla bla bla
L.5522-2	Fiche d'effectif minimal Tout navire est armé avec un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord ainsi que le respect des obligations de veille, de durée du travail et de repos. II. - La fiche d'effectif minimal désigne le document par lequel l'autorité maritime atteste que l'effectif du navire satisfait aux exigences des conventions internationales pertinentes selon le type de navire et des mesures nationales prises pour leur application. III. - Un décret précise les conventions internationales pertinentes applicables au titre du présent article ainsi que les modalités de fixation de l'effectif minimal selon les types de navire.
L.5122-6	L'exploitant est tenu de maintenir une assurance ou d'offrir toute autre garantie financière couvrant sa responsabilité pour dommage nucléaire.
L.5123-1	Le propriétaire inscrit d'un navire ou toute autre personne, telle que l'affréteur coque nue, qui est responsable de l'exploitation du navire, souscrit une assurance ou une autre garantie financière, avec ou sans franchise, lorsque ce navire bat pavillon français ou entre dans un port français et que sa jauge brute est égale ou supérieure à 300. L'assurance ou la garantie couvre les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention de 1976 modifiée sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976. Le montant de l'assurance, pour chaque navire et par événement, n'est pas inférieur au montant maximal applicable pour la limitation de responsabilité conformément à cette convention. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire. Les renseignements devant figurer dans le certificat sont fixés par voie réglementaire. Le présent article ne s'applique pas aux navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés pour un service non commercial d'Etat.

L.5123-2	<p>I. - Le propriétaire inscrit d'un navire, au sens du paragraphe 4 de l'article 1er de la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23 mars 2001, souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français ou une installation située dans la mer territoriale française. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire.</p> <p>II. - Le transporteur qui assure effectivement tout ou partie d'un transport de passagers, au sens du point c du paragraphe 1 de l'article 1er de la convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par son protocole fait à Londres le 1er novembre 2002, souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention et du règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire. Ces obligations s'imposent à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention et au plus tard le 31 décembre 2012 si la convention n'est pas entrée en vigueur à cette date.</p> <p>III. - Le propriétaire d'un navire, au sens du paragraphe 3 de l'article 1er de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée, souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention lorsque ce navire est exploité sous pavillon français ou touche ou quitte un port français ou une installation située dans la mer territoriale française. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire.</p>
L.5542-32-1	<p>I. - L'armateur garantit la prise en charge ou le remboursement des frais de rapatriement et de soins des marins employés sur des navires effectuant des voyages internationaux ou sur des navires de pêche, dans les conditions prévues au présent chapitre.</p> <p>II. - L'armateur s'acquitte de l'obligation mentionnée au I au moyen d'une garantie financière, d'une assurance ou de tout autre dispositif équivalent.</p> <p>III. - Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article, notamment pour tenir compte de son adaptation à la pêche.</p>