

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

Direction de l'Édition et de la Publication du Journal Officiel de la République.

Ex-Bâtiment de la DACO, à côté du Haut Commandement de la Gendarmerie Nationale

Rue KA 003, Angle Rue KA 022 Quartier Boulbinet - Commune de Kaloum

BP: 263 CONAKRY - Tél.: (224) 625 25 28 99 / 620 79 26 23

SITE WEB: www.sgg.gov.gn

ABONNEMENTS ET ANNONCES:

Les demandes d'abonnements et annonces doivent être adressées au SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT BP: 263 CONAKRY (avec la mention Direction de l'Édition et de la Publication du Journal Officiel de la République)

Les annonces devront parvenir au S.G.G. au plus tard le 20 de chaque mois pour publication dans le numéro du mois.

Les abonnements et annonces sont payables d'avance à l'ordre du Journal Officiel de la République, exclusivement par chèque barré certifié visé ou par virement bancaire au compte n°201 1000148/PGT-Dépôt Services Publics -BCRG Conakry.

Prix du numéro double : 50.000 GNF
Année antérieure Double : 60.000 GNF
PRIX DES INSERTIONS, ANNONCES & AVIS
La ligne : 50.000 GNF

ABONNEMENTS 1 an

1. Guinée	
- Sans Livraison	500.000 GNF
2. Autres Pays	
- Livraison	1.000.000 GNF

Imprimerie NIK - Tél.Cell:(224) 657 20.00.51 / 657 20.00.50 - BP: 1932 Conakry

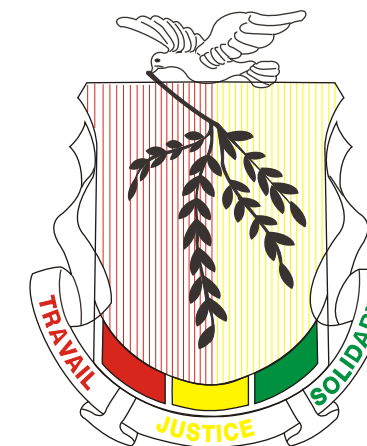
Dépôt légal - N° Spécial Juin 2019

SOIXANTE UNIEME ANNEE

REPUBLIQUE DE GUINEE
TRAVAIL-JUSTICE-SOLIDARITE

N° SPECIAL

3ème REPUBLIQUE



JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE

CODE MARITIME DE LA REPUBLIQUE DE GUINEE

NUMERO SPECIAL / PRIX : 200.000 GNF

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

RUE KA 022 QUARTIER BOULBINET COMMUNE DE KALOUM

BP.: 263 CONAKRY - TEL: (224) 625 25 28 99 / 620 79 26 23

SITE WEB: www.sgg.gov.gn

05 Juillet 2019

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE
PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE
SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

LOI ORDINAIRE L/2019/012/AN DU 09 MAI 2019, PORTANT CODE MARITIME DE LA REPUBLIQUE DE GUINEE.....	07
LES DISPOSITIONS GENERALES	07
TITRE 1: CHAMP D'APPLICATION	07
TITRE 2: DEFINITIONS.....	07-09
TITRE 3: DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES ET FINANCIERES	09
CHAPITRE I : MISSION, COMPOSITION, DROITS ET OBLIGATIONS DE LA MARINE MARCHANDE	09-10
CHAPITRE II : DISPOSITIONS FINANCIERES	10
TITRE 4: DROIT APPLICABLE.....	10
LIVRE I: LES ESPACES MARITIMES SOUS JURIDICTION NATIONALE	10
TITRE 1 : ESPACES MARITIMES.....	10
CHAPITRE I : ESPACES SOUS SOUVERAINETE	10
CHAPITRE II : ESPACES OU S'EXERCENT DES DROITS SOUVERAINS.....	10-11
TITRE 2: DOMAINE PUBLIC MARITIME.....	11-12
LIVRE II: LA NAVIGATION MARITIME	12
TITRE 1: CATEGORIES ET ZONES DE NAVIGATION.....	12
CHAPITRE I : CATEGORIES DE NAVIGATION	12
CHAPITRE II : ZONES DE NAVIGATION	12
CHAPITRE III : NAVIGATION RESERVEE	12
TITRE 2: SIGNALISATION MARITIME	12
CHAPITRE I : BALISAGE.....	12-13
TITRE 3: POLICE DE LA NAVIGATION.....	13
LIVRE III: LE NAVIRE.....	13
TITRE 1: STATUT ADMINISTRATIF DU NAVIRE	13
CHAPITRE I : INDIVIDUALISATION	13-15
TITRE 2: PROPRIETE DU NAVIRE.....	15
CHAPITRE I : CONTRAT DE VENTE DE NAVIRES.....	15-16
CHAPITRE II : CONSTRUCTION DES NAVIRES.....	16
CHAPITRE III : FORME ET PUBLICITE DES ACTES RELATIFS A LA PROPRIETE.....	16
CHAPITRE IV: EXPLOITATION EN COPROPRIETE	16-17
CHAPITRE V: LIMITATION DE RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE	17
TITRE 3: SURETES REELLES SUR LE NAVIRE	17
CHAPITRE I : PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES.....	17-19
CHAPITRE II : SAISIE DE NAVIRES	19-21
TITRE 4: NAVIRES ABANDONNES ET EPAVES MARITIMES.....	21
CHAPITRE I : NAVIRES ABANDONNES.....	21-22
CHAPITRE II : EPAVES MARITIMES.....	22
LIVRE IV: LA POLLUTION MARINE.....	22
TITRE 1: PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES.....	22
CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALS	22-23
CHAPITRE II: DISPOSITIONS COMMUNES A LA PREVENTION DES DIFFERENTES FORMES DE POLLUTION PAR LES NAVIRES ET AUTRES BATIMENTS DE MER.....	23
TITRE 2: MESURES DE PREVENTION CONTRE LA POLLUTION MARINE.....	23
CHAPITRE I : PREVENTION DE LA POLLUTION MARINE PAR LES HYDROCARBURES.....	23-24
CHAPITRE II: PREVENTION DE LA POLLUTION MARINE PAR LES EAUX DE BALLAST.....	24
CHAPITRE III : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES TRANSPORTEES EN VRAC.....	24
CHAPITRE IV: PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES EAUX USEES DES NAVIRES	24
CHAPITRE V: PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES NOCIVES OU NUISIBLES TRANSPORTEES PAR MER EN COLIS, CONTENEURS, CITERNES MOBILES, CAMIONS CITERNES OU WAGONS-CITERNES	24

**MESSAGE DU SECRETARIAT
GENERAL DU GOUVERNEMENT**

MESDAMES ET MESSIEURS DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES, LES REPRESENTANTS(TES) DES INSTITUTIONS INTERNATIONALES, LES CHEFS DES MISSIONS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES ACCREDITEES EN GUINEE, LES DIRECTEURS(TRICES) GENERAUX DES BANQUES ET ASSURANCES, LES MAGISTRATS, LES NOTAIRES , LES AVOCATS, LES COMMISSAIRES PRISEURS, LES HUISSIERS DE JUSTICE, LES EXPERTS GEOMETRES, LES OPERATEURS ECONOMIQUES, LES COMMERÇANTS(TES), LES COMPAGNIES MINIERES ET INDUSTRIELLES, LES SOCIETES ET LES PARTICULIERS.

Mesdames et Messieurs,

Il paraît opportun de porter à votre connaissance, que le Secrétariat Général du Gouvernement a pris toutes les dispositions nécessaires pour inscrire le Journal Officiel parmi ses priorités, afin d'assurer la régularité de sa parution.

Il est important de rappeler que le Journal Officiel consacre la solennité des textes légaux.

En effet, le Code Civil Guinéen en ses articles 1 et 3 dispose :

« Les Lois sont exécutoires sur toute l'étendue du territoire de la République de Guinée en vertu de la promulgation qui en est faite par le Président de la République. Elles seront exécutées dans chaque partie de la République après leur publication »

« La publication est l'opération qui porte la loi à la connaissance du public. Elle se fait au moyen d'une insertion au Journal Officiel ».

Mesdames et Messieurs,

La Loi n'est opposable aux tiers que lorsqu'elle est publiée au Journal officiel de la République.

Par conséquent, le Secrétariat Général du Gouvernement vous demande de bien vouloir apporter votre soutien au Journal Officiel de la République, en vous y abonnant massivement.

**LE SECRETARIAT GENERAL DU
GOUVERNEMENT**

PFSO: Agent de sûreté de l'installation portuaire (Code ISPS).

PFSP : Plan de sûreté de l'installation portuaire (Code ISPS).

SAR 79: Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes.

SOLAS 74+ PROT 78: Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et son Protocole de 1978.

SSO : Agent de sûreté du navire (Code ISPS).

STCW 78 + STCW F : Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille telle que modifiée et la Convention internationale sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille du personnel des navires de pêche.

SUA 88 + PROT SUA 88: Convention internationale de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et son Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes sur le plateau continental.

TONNAGE 69: Convention internationale de 1969 sur le tonnage des navires.

ZEE : Zone Économique Exclusive.

MONNAIES

GNF : Franc Guinéen

€ : Euro

DECRET

DECRET D/2019/135/PRG/SGG DU 15 MAI 2019, PORTANT PROMULGATION DE LA LOI L/2019/012/AN DU 09 MAI 2019.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la Constitution ;

DECRETE:

Article 1er : Est promulguée la Loi L/2019/0012/AN du 09 Mai 2019, portant Code Maritime de la République de Guinée.

Article 2: Le présent Décret qui prend effet à compter de la date de sa signature, sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République.

Conakry, le 15 Mai 2019

Prof. Alpha CONDE

CHAPITRE VI: PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES ORDURES DES NAVIRES	25
CHAPITRE VII: PREVENTION DE LA POLLUTION MARINE PAR LES HYDROCARBURES DE SOUTE	25
CHAPITRE VIII :PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'AIR PAR LES NAVIRES	25
CHAPITRE IX: PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES IMMERSIONS DE DECHETS A PARTIR DE NAVIRES	25
CHAPITRE X: PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES PEINTURES DE COQUE DES NAVIRES : SYSTEMES ANTISALISSURES	25
CHAPITRE XI: PREVENTION DE LA POLLUTION MARINE PAR INCINERATION DE DECHETS OU AUTRES MATIERES	26
CHAPITRE XII: POLLUTION D'ORIGINE RADIOACTIVE	26
CHAPITRE XIII :DISPOSITIONS PARTICULIERES.....	26-27
CHAPITRE XIV :EXCEPTIONS AUX INTERDICTIONS DE JET, REJET OU EVACUATION DANS LA MER	27
TITRE 3: CONTROLES, INSPECTIONS ET CERTIFICATS DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION MARINE PAR LES NAVIRES	
CHAPITRE I : CONTROLES	27
CHAPITRE II : INSPECTIONS ET CERTIFICATS	27-28
TITRE 4: OBLIGATION D'INFORMATION EN CAS DE JET, REJET A LA MER OU POLLUTION MARINE	28
TITRE 5: MISES EN DEMEURE DU PROPRIETAIRE, DE L'ARMATEUR ET DE L'EXPLOITANT DU NAVIRE	28
TITRE 6: OPERATIONS DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PAR LES HYDROCARBURES ET AUTRES SUBSTANCES NOCIVES	28
TITRE 7: RESPONSABILITE CIVILE ET OBLIGATION D'ASSURANCE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES TRANSPORTES EN TANT QUE CARGAISON.....	28
CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES	28-29
CHAPITRE II : REPARATION DES DOMMAGES.....	29
TITRE 8: RESPONSABILITE CIVILE ET OBLIGATION D'ASSURANCE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE POUR LES DOMMAGES DE POLLUTION AUTRES QUE CEUX CAUSES PAR LES HYDROCARBURES TRANSPORTES EN TANT QUE CARGAISON.....	29
CHAPITRE I : RESPONSABILITES POUR POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DES SOUTES DES NAVIRES	29
CHAPITRE II : RESPONSABILITES POUR POLLUTION PAR LES SUBSTANCES DANGEREUSES OU NOCIVES AUTRES QUE LES HYDROCARBURES.....	29
TITRE 9 : DISPOSITIONS DIVERSES	30
TITRE 10: CONTRIBUTION FINANCIERE DU RECEPTIONNAIRE D'HYDROCARBURES AU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES	30
LIVRE V: LES PROFESSIONS DU TRANSPORT MARITIME.....	30
TITRE 1: ARMATEUR, CAPITAINE ET SUBRECARGUE	30
CHAPITRE I : ARMATEUR OU TRANSPORTEUR MARITIME	30
CHAPITRE II : CAPITAINE ET SUBRECARGUE	30-31
TITRE 2: LES AUXILIAIRES DU TRANSPORT MARITIME.....	31
CHAPITRE I : LES CONSIGNATAIRES	31
CHAPITRE II : ENTREPRENEUR DE MANUTENTION	31-32
CHAPITRE III : COURTIER MARITIME	32
CHAPITRE IV: AVITAILLEUR MARITIME	32
CHAPITRE V: AGENT MARITIME	32
CHAPITRE VI: COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT	32-33
CHAPITRE VII: COMMISSIONNAIRE EN DOUANE	33
CHAPITRE VIII :TRANSITAIRE MARITIME	33

LIVRE VI: LES GENS DE MER.....	34
TITRE 1: GENERALITES	34
TITRE 2: STATUT PROFESSIONNEL DU MARIN.....	34
CHAPITRE I : REGIME ADMINISTRATIF ET PROFESSIONNEL	34
CHAPITRE II : RECRUTEMENT ET PLACEMENT.....	34
TITRE 3: FORMATION ET QUALIFICATION	34-35
CHAPITRE I : PIECE D'IDENTITE DES GENS DE MER: LE LIVRET PROFESSIONNEL MARITIME	35
TITRE 4: OBLIGATIONS DES PARTIES AU CONTRAT.....	35
CHAPITRE I : OBLIGATIONS DU MARIN.....	35
CHAPITRE II : OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR.....	35-38
CHAPITRE III EFFECTIFS.....	38
TITRE 5: CONTRAT DE TRAVAIL MARITIME	38
CHAPITRE I : CONTRAT ET FORME.....	38
CHAPITRE II : CONTENU DU CONTRAT.....	38
CHAPITRE III : CONTRAT A L'ESSAI	38
CHAPITRE IV: RÉSILIATION.....	38-39
CHAPITRE V: FIN DU CONTRAT.....	39
CHAPITRE VI: LICENCIEMENT POUR MOTIF ECONOMIQUE	39
CHAPITRE VII: INDEMNITE DE LICENCIEMENT.....	39
TITRE 6: LES GROUPEMENTS PROFESSIONNELS ET LA REPRESENTATION DES MARINS	39-40
TITRE 7: LES CONFLITS DU TRAVAIL	40
CHAPITRE I: LITIGES INDIVIDUELS	40
CHAPITRE II : LITIGES COLLECTIFS - GREVES.....	40
TITRE 8: INSPECTION DU TRAVAIL MARITIME	40
LIVRE VII: LA SECURITE MARITIME	40
TITRE 1: SECURITE DES NAVIRES.....	40
CHAPITRE I : REGLES ET TITRES DE SECURITE ET DE SURETE.....	40
CHAPITRE II : CONDITIONS DE DELIVRANCE ET DE RENOUVELLEMENT DES TITRES DE SECURITE EN APPLICATION DES CONVENTIONS INTERNATIONALES	40-41
CHAPITRE III : CERTIFICAT INTERNATIONAL DE GESTION DE LA SECURITE ET DE PEINTURE ANTISALISSURES.....	41-42
CHAPITRE IV: COMMISSIONS DE SECURITE ET DE SURETE	42-43
CHAPITRE V: CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT	43-44
CHAPITRE VI: INFORMATION NAUTIQUE.....	44
CHAPITRE VII: PORTS OU LIEUX DE REFUGE	44
CHAPITRE VIII :INSPECTEURS DE LA SECURITE DES NAVIRES	44-45
CHAPITRE IX: AUTRES DISPOSITIONS DE SECURITE	45
TITRE 2: SOCIETES DE CLASSIFICATION ET AUTRES ORGANISMES RECONNUS - LES EXPERTS MARITIMES	45
CHAPITRE I : SOCIETES DE CLASSIFICATION	45
CHAPITRE II : ORGANISMES RECONNUS	45
CHAPITRE III : EXPERTS MARITIMES	45
LIVRE VIII : LES EVENEMENTS DE MER, ASSISTANCE ET SAUVETAGE EN MER	46
TITRE 1 : EVENEMENTS DE MER.....	46
CHAPITRE I : ACCIDENTS DE LA NAVIGATION	46
CHAPITRE II : ABORDAGE	46
CHAPITRE III : ECHOUEMENT - INCENDIE	46
CHAPITRE IV: PERTE DU NAVIRE	46-47
CHAPITRE V : AVARIES COMMUNES.....	47-49

SIGLES

AISM : Association Internationale de la Signalisation Maritime.

CAF: Coût, Assurance, Fret.

CAS: Système d'Évaluation de l'État du Navire.

CEEM : Cellule Enquête Evénements de Mer.

CLC 69 (+ PROT 76 + PROT 92) : Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures et ses Protocoles de 1976 et 1992.

COLREG 72: Convention internationale de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

CSO : Agent de Sûreté de la Compagnie (Code ISPS).

ESM : Etablissement de Signalisation Maritime.

FAL 65: Convention internationale de 1965 sur la facilitation du trafic maritime international.

FIPOL: Fonds international d'indemnisation pour les dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures.

FUND 71 + FUND PROT 92 : Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et son Protocole de 1992.

GISIS : Système Intégré Global d'Information sur le Transport Maritime.

INCOTERMS :Termes du Commerce International.

ISM (Code) : Code International de Gestion de la Sécurité.

ISPS(Code) : Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires.

INTERVENTION 69+ PROT 73: Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et son Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par les substances autres que les hydrocarbures.

LC 72 : Convention internationale de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets et son protocole de 1996.

LLC 66: Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge.

LLMC 76: Convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes.

MARPOL : Convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée.

MOU D'ABUJA : Mémoire d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port dans la Région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

OIT: Organisation Internationale du Travail.

OMI . : Organisation Maritime Internationale.

OPJ : Officier de Police Judiciaire.

OPRC 90: Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures.

Les sanctions prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont réduites au tiers pour non présentation de l'autorisation d'embarquement ou de chargement.

Est passible des sanctions prévues à l'alinéa 1 ci-dessus qui sont applicables au propriétaire de la cargaison qui induit volontairement en erreur le propriétaire du navire, de l'aéronef ou de la plateforme sur la nature des déchets ou autres matières à immerger.

Article 899: Est passible des amendes prévues, le capitaine d'un navire étranger, même immatriculé dans un État non partie au Protocole de 1996 à la Convention LC 72 commettant cette infraction dans les eaux guinéennes.

Article 900: Est passible d'une amende de 7.500 à 70.000 € et d'un emprisonnement de 1 à 3 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire guinéen ou responsable de la conduite d'opérations d'incinération effectuées sur un navire ou une structure artificielle fixe guinéenne qui procède à une incinération en mer de déchets ou autres matières.

Les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus s'appliquent au capitaine de navire qui embarque ou charge sur le territoire guinéen des déchets ou autres matières destinés à l'incinération en mer.

Article 901: Est passible d'une amende de 50.000 à 150.000 €, et d'un emprisonnement de 1 à 5 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire guinéen transportant; en vue de leur immersion dans les eaux maritimes guinéennes, ou dans les eaux internationales, des déchets et autres matières fortement, moyennement ou faiblement radioactifs.

Les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont triplées pour l'armateur ou le donneur d'ordre d'un tel transport.

Est passible d'une amende de 12.500 à 75.000 €, tout capitaine d'un navire étranger à propulsion nucléaire ou transportant des déchets ou autres matières fortement, moyennement ou faiblement radioactifs qui ne signale pas à l'Autorité Maritime son entrée et sa sortie des eaux territoriales guinéennes.

Section 2: Infractions Commises par les Plates-formes de Forage

Article 902: Est passible d'une amende de 12.500 à 125.000 €, et d'un emprisonnement de 6 mois à 5 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout propriétaire, exploitant, opérateur ou toute autre personne exerçant à bord d'une plateforme des opérations d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales des fonds marin guinéens ayant contrevenu aux dispositions des articles 250 à 255 de la présente Loi.

Article 903: Les personnes citées à l'article 902 sont passibles des sanctions prévues par la Section ci-dessus relatives à la répression de la pollution marine par les navires et sont passibles des mêmes sanctions, dans les mêmes conditions, lorsque ne sont pas en cours d'exploration et d'exploitation :

- 1) les plates-formes et autres engins d'exploration ou d'exploitation, et leurs annexes;
- 2) les autres bâtiments de mer participant à ces opérations ; et
- 3) les opérations de ces installations ou dispositifs non directement liées à ces activités.

L'infraction n'est pas constituée lorsqu'il est justifié que:

- toutes les mesures nécessaires ont été prises ;
- le déversement s'est effectué pour des raisons de sécurité, ou pour éviter une avarie plus grave, ou pour sauver des vies humaines en mer;
- le déversement provient d'une fuite imprévisible et que toutes les mesures nécessaires ont été prises après celui-ci ou la découverte de la fuite pour l'empêcher, la réduire ou l'arrêter et d'en limiter ainsi les conséquences.

Section 3: Infractions commises dans les installations portuaires

Article 904: Tout capitaine de navire guinéen ou étranger qui commet une infraction aux dispositions de la présente Loi dans une installation portuaire ou terminal guinéen est passible des sanctions prévues aux articles relatifs aux rejets de produits polluants.

Section 4: Dispositions communes

Article 905: Est passible du double des sanctions prévues aux Sections 1 à 3 ci-dessus, tout propriétaire de navire, d'aéronef ou exploitant ou opérateur de plate-forme:

- qui a donné l'ordre verbal ou écrit de commettre l'infraction, ou
- qui, sachant qu'une infraction est susceptible d'être commise, a omis de donner l'ordre de l'éviter.

Tout propriétaire de navire, d'aéronef ou exploitant ou opérateur de plate-forme qui n'a pas donné d'ordre écrit au capitaine du navire, au commandant de bord de l'aéronef ou à la personne assurant les opérations d'exploration et d'exploitation d'une plate-forme peut-être retenu comme complice des infractions et sanctionné comme tel.

Article 906: La récidive, dans un délai de 5 ans, des infractions prévues au présent Titre est passible du double des peines prévues.

Article 907: Lorsque le propriétaire, l'exploitant ou l'opérateur, selon le cas, d'un navire, aéronef ou d'une plate-forme est une personne morale, la responsabilité prévue comme suit :

- à celui ou ceux des représentants légaux ou dirigeants de fait qui en assurent la direction ou l'administration; et
- à toute personne habilitée par eux.

Article 908: Les dispositions pénales du présent Titre s'appliquent dans les mêmes conditions aux navires étrangers, même immatriculés dans un État non-partie aux Conventions internationales auxquelles la République de Guinée a adhéré.

Seules les peines d'amendes peuvent être prononcées lorsque les infractions ont été commises dans la ZEE, sauf lorsque la pollution résulte manifestement d'un acte délibéré et particulièrement grave.

Les informations ou preuves relatives aux infractions commises en haute mer sont transmises par la voie diplomatique à l'État du pavillon.

CHAPITRE II: IMMOBILISATION DU CONTREVENANT

Article 909: Indépendamment des sanctions qui auraient pu être prises au titre du présent Titre, lorsque les nécessités de l'enquête technique ou judiciaire l'exigent, le navire, l'aéronef ou la plate-forme qui a servi à commettre l'infraction peut être immobilisée à tout moment par l'Autorité Maritime ou Judiciaire. L'immobilisation peut être levée s'il est fourni un cautionnement, versé au Trésor Public, dont l'Autorité Maritime ou judiciaire fixe le montant.

Les conditions de restitution du cautionnement sont celles prévues par le Code de Procédure Pénale.

LIVRE XVII : DISPOSITIONS FINALES

Article 910: En tant que de besoin, des Lois détermineront la réglementation applicable à la navigation de plaisance, aux navires de croisières, au remorquage hauturier, au lamanage et toutes autres questions concernant ou susceptible de concerner le droit maritime guinéen.

Article 911: Des Décrets sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande déterminent les conditions d'application de la présente Loi.

Article 912: Toutes dispositions législatives et réglementaires contraires sont abrogées à compter de la publication de la présente Loi, notamment de la Loi L/95/23/CTRN du 12 juin 1995 Portant Code de la Marine Marchande.

Article 913: Les dispositions réglementaires prises en application de la Loi L/95/23/CTRN du 12 Juin 1995, portant Code de la Marine Marchande demeurent en vigueur et conservent leur nature juridique jusqu'à publication des mesures d'application prévues par la présente Loi dans la mesure, toutefois, où elles ne lui sont pas contraire.

Article 914: La présente Loi qui prend effet à compter de la date de sa promulgation sera enregistrée et publiée au journal officiel de la République de Guinée et exécutée comme Loi d'Etat.

Conakry, le 09 Mai 2019

Pour la Plénière

Le Secrétaire de Séance
Troisième Secrétaire Parlementaire

Le Président de Séance
Président de l'Assemblée Nationale

Hon. Bakary DIAKITE

Hon. Claude Kory KONDIANO

TITRE 2: ASSISTANCE ET SAUVETAGE EN MER.....	49
CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES.....	49
CHAPITRE II : ACTION EN PAIEMENT DE LA REMUNERATION DE L'ASSISTANCE ET DU SAUVETAGE MARITIMES.....	49
TITRE 3: ENQUETES DE SECURITE.....	50
LIVRE IX: LA SURETE DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)	50
TITRE 1: GENERALITES	50-51
TITRE 2: PLAN NATIONAL DE SURETE DES NAVIRES	51
TITRE 3: PLAN NATIONAL DE SURETE PORTUAIRE.....	51
TITRE 4: ORGANISMES DE SURETE MARITIME ET PORTUAIRE	51
CHAPITRE I : COMITE NATIONAL DE SURETE MARITIME ET PORTUAIRE.....	51-52
CHAPITRE II : COMITE LOCAL DE SURETE MARITIME ET PORTUAIRE.....	52
TITRE 5: NIVEAUX DE SURETE.....	52
TITRE 6: DECLARATION ET PLAN DE SURETE - EVALUATION DE LA SURETE	52
CHAPITRE I : DECLARATION ET PLAN DE SURETE	52
CHAPITRE II : EVALUATION DE LA SURETE	52
TITRE 7: DELIVRANCE DE LA DECLARATION DE CONFORMITE	52-53
TITRE 8: SYSTEME D'ALERTE DU NAVIRE.....	53
LIVRE X: LES DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES A LA SURETE MARITIME	53
TITRE 1: PASSAGERS CLANDESTINS.....	54
TITRE 2: TRAFIC OU TRANSPORT DE SUBSTANCES ILLICITES	54
TITRE 3: TERRORISME MARITIME.....	54
TITRE 4: PIRATERIE MARITIME.....	55
LIVRE XI: L'EXPLOITATION COMMERCIALE DU NAVIRE	55
TITRE 1: CONTRATS D'AFFRETEMENT	55
CHAPITRE I : REGLES GENERALES DU CONTRAT D'AFFRETEMENT.....	55
CHAPITRE II : DIFFERENTS TYPES DE CONTRATS D'AFFRETEMENT	55-56
TITRE 2: CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER.....	56
CHAPITRE I : REGLES GENERALES.....	56
CHAPITRE II : CONNAISSEMENT.....	56-57
CHAPITRE III : EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT.....	57-58
CHAPITRE IV: RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR.....	58
TITRE 3: TRANSPORT DE PASSAGERS PAR MER	58-59
TITRE 4: VENTES MARITIMES.....	59
CHAPITRE I : VENTE AU DEPART	59
CHAPITRE II : VENTE A L'ARRIVEE	59
CHAPITRE III : VENTE CAF	59
CHAPITRE IV: INCOTERMS.....	59
LIVRE XII : LES TRANSPORTS PAR VOIE D'EAU-INTERIEURE	59
TITRE 1: DISPOSITIONS GENERALES	59
TITRE 2: TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES D'EAU INTERIEURES	60
TITRE 3: TRANSPORT DE PASSAGERS ET DE BAGAGES PAR VOIES D'EAU INTERIEURES	60
LIVRE XIII : LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR MER	60
LIVRE XIV : L'ACCUEIL DU NAVIRE ET DE LA MARCHANDISE.....	61
TITRE 1: SERVICE PUBLIC PORTUAIRE	61
CHAPITRE I : GENERALITES.....	61

CHAPITRE II : DELIMITATION DE LA ZONE PORTUAIRE.....	61
CHAPITRE III : ZONE DE DEVELOPPEMENT INDUSTRIALO-PORTUAIRE.....	61
TITRE 2: POLICE DES PORTS MARITIMES.....	61
CHAPITRE I : COMPETENCE DE L'AUTORITE PORTUAIRE.....	61
CHAPITRE II : POLICE DE LA CONSERVATION.....	61-62
CHAPITRE III : POLICE DE LA NAVIGATION ET DE LA SECURITE DES NAVIRES.....	62
TITRE 3: PROFESSIONS D'AUXILIAIRES AU SERVICE DU NAVIRE.....	62
CHAPITRE I : PILOTAGE.....	62-63
CHAPITRE II : REMORQUAGE.....	63-64
CHAPITRE III : LAMANAGE.....	64
CHAPITRE IV: POLICE DU BALISAGE.....	64
CHAPITRE V: EMBAUCHE DES DOCKERS.....	64-65
LIVRE XV : ORDRE INTERNE DU NAVIRE ET DEROULEMENT DE L'EXPEDITION MARITIME.....	65
TITRE 1: CHAMP D'APPLICATION.....	65
TITRE 2: EXERCICE DES ACTIONS PUBLIQUES ET DISCIPLINAIRES.....	65
CHAPITRE I : REGIME DISCIPLINAIRE.....	65-67
CHAPITRE II : POLICE INTERIEURE DU NAVIRE.....	67
CHAPITRE III : POLICE DE LA NAVIGATION.....	67-68
CHAPITRE IV: PERTES DE NAVIRES, ABORDAGES ET ECHOUEMENTS.....	68
CHAPITRE V: SECURITE ET SURETE MARITIMES.....	68
CHAPITRE VI: REGLEMENTATION DU TRAVAIL MARITIME.....	69
CHAPITRE VII: PROTECTION DE LA SIGNALISATION MARITIME.....	69
CHAPITRE VIII :ORGANISATION GENERALE DES TRANSPORTS MARITIMES.....	69
CHAPITRE IX: AUTRES INFRACTIONS.....	69
LIVRE XVI : INFRACTIONS EN MATIERE DE POLLUTION MARINE.....	69
TITRE 1: CONTROLE ET CONSTATATION DES INFRACTIONS.....	69-70
TITRE 2: COMPETENCES ET PROCEDURES JURIDICTIONNELLES ET ADMINISTRATIVES.....	70
CHAPITRE I : DE LA TRANSACTION.....	70
CHAPITRE II : REGIME FINANCIER DES AMENDES ET CONFISCATIONS.....	71
TITRE 3: REPRESSION DES INFRACTIONS.....	71
CHAPITRE I : POLLUTIONS MARINES.....	71-72
CHAPITRE II : IMMOBILISATION DU CONTREVENANT.....	72
LIVRE XVII : DISPOSITIONS FINALES.....	72
SIGLES.....	73-74

DECRETS

DECRET D/2019/135/PRG/SGG DU 15 MAI 2019, PORTANT PROMULGATION DE LA LOI L/2019/012/AN DU 09 MAI 2019.....	74
MESSAGE DU SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT.....	75

CHAPITRE II: REGIME FINANCIER DES AMENDES ET CONFISCATIONS

Article 888: Le produit des amendes et confiscations prononcées en application du présent Code est, après déduction des droits et taxes et autres frais, affecté et réparti dans les conditions prévues par Décret pris sur proposition conjointe du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé des Finances.

TITRE 3: REPRESSION DES INFRACTIONS

CHAPITRE I: POLLUTIONS MARINES

Section 1: Infractions commises par les navires

Article 889: Est passible d'une amende de 5.000.000 à 50.000.000 € et d'un emprisonnement de 1 à 5 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire guinéen entrant dans les catégories suivantes et soumis : 1° aux dispositions de l'Annexe I de MARPOL relatives aux interdictions de rejets d'hydrocarbures, et qui se rend coupable d'infractions à ses règles 9 et 10:

- pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 ; ou
- navire autre qu'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 400;

2° aux dispositions de l'Annexe II de MARPOL relatives au transport de substances liquides nocives, et qui se rend coupable d'infractions aux dispositions des 1, 2, 7, 8 et 9 relatives aux interdictions de rejets.

Article 890: Est passible d'une amende de 1.000.000 à 10.000.000 € et d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire guinéen entrant dans les catégories suivantes et soumis : 1° aux dispositions de l'Annexe I de MARPOL relatives aux interdictions de rejets d'hydrocarbures et qui se rend coupable d'infractions à ses règles 9 et 10:

- pétrolier d'une jauge brute inférieure à 150 ; ou
- navire autre que pétrolier d'une jauge brute inférieure à 400 dont la puissance est supérieure à 150 KVA;

2° aux dispositions de l'Annexe II de MARPOL relatives au transport de substances liquides nocives et qui se rend coupable d'infractions aux dispositions des 3, 4, 6 et 11 de sa règle 5 relatives aux interdictions de rejets ;

3° est passible d'une amende de 300.000 à 1.000.000 € et d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout responsable de la conduite d'un engin portuaire pour les rejets en mer effectués en infraction aux règles 9 et 10 de l'Annexe I de MARPOL.

Article 891: Est passible des sanctions prévues à l'article 890 tout capitaine d'un navire guinéen soumis aux dispositions de MARPOL n'appartenant pas aux catégories de navires définies aux articles 889 et 890 commettant des infractions sanctionnées par ces articles.

Article 892: Est passible d'une amende de 7.500 à 25.000 € et d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire guinéen qui se rend coupable d'une infraction aux dispositions de la règle 13 de MARPOL relatives à l'obligation d'aménagement des citernes à ballast séparé et/ou de lavage au pétrole brut.

Article 893: Est passible d'une amende de 2.500 à 7.500 € et d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire guinéen soumis aux dispositions des Annexes de MARPOL:

1° qui a jeté à la mer des substances nuisibles transportées en colis, ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes en infraction à l'Annexe III;

2° qui a rejeté des eaux usées en infraction à la règle 8 de l'Annexe IV;

3° qui a rejeté des ordures en infraction aux règles 3, 4 et 5 de l'Annexe V.

Article 894: Est passible d'une amende de 1.300 à 5.000€ tout capitaine d'un navire guinéen qui ne peut produire les certificats de prévention de la pollution en cours de validité sauf si la validité du titre expire en cours de voyage, auquel cas il est réputé prorogé jusqu'au prochain port d'escale.

Les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont réduites de moitié pour le capitaine qui ne tient pas les registres des hydrocarbures, de la cargaison et des ordures.

Article 895: Est passible d'une amende de 7.500 à 25.000 € et d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans, tout capitaine de navire guinéen auquel est survenu dans les eaux guinéennes l'un des événements cités dans le Protocole I de MARPOL et qui n'a pas transmis de compte-rendu à l'Autorité Maritime.

Article 896: Sans préjudice des sanctions prévues aux articles ci-dessus, tout capitaine d'un navire guinéen ou étranger qui provoque une pollution, dans les eaux territoriales ou intérieures, par imprudence, négligence ou inobservation aux règles définies par la Convention INTERVENTION 69, ou qui ne prend pas les mesures nécessaires pour les éviter est passible

1° d'une amende de 12.500 à 125.000 € et d'un emprisonnement de 1 à 5 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement s'il entre dans les catégories de l'article 889 ;

2° d'une amende de 2.500 à 25.000 € et d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement s'il entre dans les catégories de l'article 890 ou de 700 à 2.500 € et un emprisonnement de 3 à 6 mois, ou de l'une de ces deux peines seulement pour le responsable de la conduite d'un engin portuaire ;

3° d'une amende de 2.500 à 25.000 € et d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, s'il entre dans les catégories de l'article 890.

Sans préjudice des sanctions prévues aux articles ci-dessus, tout capitaine d'un navire guinéen ou étranger qui, à la suite d'un accident de mer a directement ou indirectement :

1) pour origine la violation délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la présente Loi ; ou

2) pour conséquence un dommage irréversible ou particulièrement grave à l'environnement ;

3) est passible de sanctions doubles de celles prévues à l'alinéa 1 ci-dessus, selon la catégorie de navire dans laquelle il entre. L'amende peut être portée au-delà de ce montant à la valeur estimée du navire ou à deux fois la valeur de la cargaison ou du fret.

Sans préjudice des peines prévues aux articles ci-dessus, tout capitaine d'un navire guinéen ou étranger est passible :

1) de peines d'amendes triplées lorsque l'accident de mer a simultanément pour origine et pour conséquence les dispositions de l'alinéa 2 ci-dessus, selon la catégorie de navire dans laquelle il entre ; ou

2) d'une amende portée au-delà de ce montant à la valeur estimée du navire ou à trois fois la valeur de la cargaison ou du fret.

Article 897: Est passible d'une amende de 500.000 à 3.000.000 €, tout capitaine de navire qui, se trouvant dans la zone économique exclusive guinéenne n'a pas communiqué les renseignements demandés par l'Autorité Maritime lorsque celle-ci a de sérieuses raisons de penser qu'une infraction aux dispositions du présent Livre a été commise.

La sanction prévue à l'alinéa 1 ci-dessus est doublée en cas de manquement délibéré aux dispositions de la présente Loi.

Article 898: Est passible d'une amende de 7.500 à 70.000 € et d'un emprisonnement de 1 à 3 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire, commandant de bord d'un aéronef ou responsable de la conduite d'opérations d'immersion d'engins ou de plates-formes guinéennes qui se rend coupable d'une infraction aux dispositions relatives à l'immersion de déchets et autres matières telles que prévues par la présente Loi.

A cet effet, ils peuvent procéder à la reconnaissance du navire en invitant son capitaine à en décliner l'identité et la nationalité. Ils peuvent également ordonner à tout navire de stopper et effectuer toutes les manoeuvres nécessaires pour faciliter et ordonner la visite du navire.

L'équipe d'intervention, conduite en principe par l'Officier en second, a libre accès à bord pour :

- contrôler les documents de bord et en faire éventuellement copies ;

- effectuer le cas échéant tout prélèvement ou prise d'échantillon dont il sera précisé le lieu et les quantités dans le procès-verbal ;

- prendre toutes photographies et procéder à toutes autres vérifications prévues par le droit international ou la législation nationale.

Article 876: Lorsque, au cours des opérations de contrôle, il aura été constaté une infraction aux dispositions de la présente Loi, le Commandant ou l'Officier en second du bâtiment intervenant peut saisir, à titre conservatoire, tout document, instrument ou matériel qu'il soupçonne avoir été employé dans la commission de ladite infraction.

Au cas de saisie, il doit être établi un inventaire de ces documents, instruments ou matériels.

Article 877: Lorsque l'accès à bord aura été refusé, ou s'il est matériellement impossible, le Commandant du bâtiment ou de l'aéronef de surveillance peut ordonner le déroutement du navire vers la position ou le port le plus approprié.

Si nécessaire pour la sauvegarde des preuves d'une infraction, ou pour garantir des sanctions éventuelles, tout navire arraisonné peut être conduit et escorté jusqu'au port guinéen le plus proche ou le plus approprié et être retenu :

- jusqu'à la fin des procédures prévues par la présente Loi;

- jusqu'au parfait paiement de la caution qui aurait pu être demandée.

Les dispositions des alinéas 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux plates-formes de forage sauf en ce qui concerne, le cas échéant, le paiement d'une caution si une infraction caractérisée a été relevée, caution qui ne pourra être levée qu'à l'issue des procédures prévues par la présente Loi.

Article 878: Tout navire étranger surpris en flagrant délit de dégazage illicite dans les eaux guinéennes est immédiatement conduit dans un port, installation portuaire ou terminal escorté par un bâtiment de l'Armée de Mer ou tout autre moyen de surveillance maritime et de contrôle en mer.

- Par « **dégazage** », on entend toute opération volontaire ou non réalisée lors du nettoyage complet des citernes à pétrole lorsqu'il convient d'y travailler en toute sécurité aux fins de renouvellement de l'atmosphère pour les rendre respirable.

- Par « **dégazage illicite** », on entend tout dégazage ne répondant pas aux critères de l'alinéa 1 ci-dessus.

L'arraisonnement d'un tel navire pourra avoir lieu au-delà des limites de la zone économique exclusive si la poursuite a été initiée dans les eaux guinéennes. Mais il cesse lorsque le navire entre dans les eaux territoriales de l'Etat dont il bat pavillon ou d'un Etat tiers.

Ces dispositions sont sans préjudice de celles des Accords internationaux pouvant être éventuellement conclus par la République de Guinée.

Article 879: Le procès-verbal de constatation de l'infraction :

- expose les faits et circonstances de la commission de l'infraction, ainsi que les témoignages éventuels ;

- est signé par les Agents de contrôle, les témoins éventuels et, dans la mesure du possible par l'auteur de l'infraction qui peut formuler ses observations.

Article 880: Les observations consignées dans les procès-verbaux par les Agents verbalisateurs, ainsi que les témoignages et aveux, font foi jusqu'à preuve du contraire.

Toutefois, lorsque des traces visibles d'hydrocarbures auront été observées à la surface de l'eau ou à proximité immédiate d'un navire ou dans son sillage, la preuve de l'élément matériel du rejet d'hydrocarbures n'exige pas obligatoirement des prélèvements. Cette preuve peut résulter du caractère probatoire que constitue l'observation visuelle directe des Agents verbalisateurs qui doit alors être corroborée par des photographies en nombre suffisant ou des films.

Article 881: Le procès-verbal d'infraction doit être transmis, dans les meilleurs délais, par l'Agent verbalisateur au Ministre chargé de la Marine Marchande qui :

- notifie le fait au Ministre des Affaires Etrangères si le navire contrevenant bat pavillon étranger, lequel en informe le Gouvernement de cet Etat;

- prend toute mesure pour que le navire arraisonné soit ramené dans un port, une installation portuaire ou un terminal et soit immobilisé jusqu'à nouvel ordre.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande transmet dans les meilleurs délais le dossier au Procureur de la République.

Article 882: Les dispositions du présent Livre s'appliquent :

- aux navires et plates-formes guinéennes dans tous les espaces maritimes, sous réserve des compétences reconnues aux Etats par le droit international;

- aux navires et plates-formes étrangers dans les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République de Guinée.

TITRE 2: COMPETENCES ET PROCEDURES JURIDICTIONNELLES ET ADMINISTRATIVES

Article 883: Selon le lieu de commission de l'infraction et si elle a été commise dans les eaux territoriales ou intérieures, le Tribunal compétent pour en connaître est la Juridiction Nationale Compétente.

La Juridiction Nationale Compétente est seule compétente pour connaître des infractions commises :

- dans la zone économique exclusive guinéenne ; et

- par les capitaines de navires guinéens en haute mer.

CHAPITRE I: DE LA TRANSACTION

Article 884: Les actions et poursuites judiciaires sont directement exercées par le représentant du Ministre chargé de la Marine Marchande sans préjudice du droit du Ministère Public auprès de la juridiction saisie.

Toutefois, le Ministre chargé de la Marine Marchande peut transiger au nom de l'Etat à l'égard des infractions aux dispositions de la présente Loi. Dans ce cas, il est assisté par une commission dénommée Commission de transaction dont la composition et les attributions sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Le Ministre peut déléguer le pouvoir de transaction pour les infractions aux dispositions du titre relatif aux ports maritimes au Directeur Général de l'établissement portuaire.

Lorsque l'auteur de l'infraction refuse la transaction, l'Autorité compétente transmet le dossier, sans tarder, au Procureur de la République compétent en lui demandant de mettre en mouvement l'action publique.

A cet effet, elle peut faire conduire, s'il y a lieu, le navire au port de la circonscription administrative de la Juridiction Nationale Compétente pour y être remis au juge. Dans ce cas, l'affaire est jugée dans un délai de 2 mois.

Article 885: La transaction et l'action publique sont exclusives l'une de l'autre. S'il y a constitution de partie civile, celle-ci doit être préalablement désintéressée.

Le montant de l'amende de transaction ne saurait être inférieur au minimum de l'amende prévue pour l'infraction commise et est payable dans un délai n'excédant pas un mois. Le défaut de paiement entraîne la saisie de la juridiction compétente.

Article 886: L'Autorité compétente peut, dans le cadre de la transaction, prononcer la confiscation, au profit de l'Etat, cargaisons et autres instruments employés dans la Commission de l'infraction. Le paiement de l'amende de transaction implique reconnaissance de l'infraction et tient lieu de premier jugement pour la détermination de la récidive.

Article 887: En cas de jugement par la Juridiction Nationale Compétente, et si le propriétaire ou l'exploitant a été cité pour l'audience, il peut être décidé, compte tenu des circonstances de fait, notamment les conditions de travail, que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine ou du responsable à bord, ainsi que les frais de justice s'ajoutant aux amendes, seront en tout ou en partie seulement à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

PARTIE OFFICIELLE

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

LOI

LOI ORDINAIRE L/2019/012/AN DU 09 MAI 2019, PORTANT CODE MARITIME DE LA REPUBLIQUE DE GUINEE.

L'ASSEMBLEE NATIONALE,

Vu la Constitution en ses articles 72 ;

Après en avoir examiné et délibéré, a adopté la Loi ordinaire portant Code Maritime de la République de Guinée dont la teneur suit :

LES DISPOSITIONS GENERALES TITRE 1: CHAMP D'APPLICATION

Article 1er: Les dispositions de la présente Loi sont applicables :

- dans les eaux maritimes placées sous la juridiction ou la souveraineté de la République de Guinée ;

- aux navires immatriculés en République de Guinée, aux équipages et aux passagers qui y sont embarqués ainsi qu'à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, qui bien que non présentes à bord, auraient commis une infraction aux dispositions de la présente Loi;

- aux équipages et passagers des navires étrangers, sous les mêmes conditions qu'à l'alinéa précédent ;

- aux plates-formes flottantes se trouvant dans les eaux sous juridiction nationale.

Elles ne sont pas applicables aux navires battant pavillon étranger sauf dispositions expresses contraires prévues par la présente Loi.

Toutefois, les marins étrangers auxquels des accords de réciprocité passés entre leur pays d'origine et la République de Guinée auront permis de naviguer à bord de navires guinéens pourront, autant que les règlements régissant leur statut le leur permettent de continuer à bénéficier des avantages qui leur sont propres.

Article 2: La navigation fluviale et le transport fluvial sont régis par les dispositions du Code international de la navigation fluviale et des transports de l'Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal, et de ses Textes d'application et toutes autres Conventions internationales en matière de navigation fluviale auxquelles la République de Guinée est partie.

TITRE 2: DEFINITIONS

Article 3: Aux fins de la présente Loi, on entend par :

- **«Au sens de la présente Loi»,** la Loi et ses Textes d'application;
- **« Accord de réciprocité »,** l'Accord par lequel un Etat reconnaît des avantages à un autre Etat, à condition que l'autre Etat lui accorde les mêmes avantages ;
- **« Action de l'État en Mer »,** la mission d'intérêt public que l'Etat exécute en mer, à l'exclusion des missions de défense ;
- **«Affrètement »,** la mise à la disposition, moyennant paiement d'un fret par un armateur (le frèteur) d'un navire à un utilisateur (l'affréteur) qui s'en servira à son profit.
 - Affrètement au voyage : consenti sur tout ou partie du navire pour un voyage.
 - Affrètement à temps: consenti pour une période déterminée.
 - Affrètement coque-nue : sans armement.
- **«Affréteur»,** toute personne physique ou morale à la disposition de laquelle un navire est mis, en tout ou en partie, pour le transport des marchandises d'une personne moyennant paiement d'un fret;
- **«Agent maritime»,** toute personne physique ou morale chargée par un mandant de représenter, au sens le plus large, les intérêts du navire ou de l'armateur ;
- **«Armateur »,** toute personne physique ou morale, inscrite au registre du commerce, tout service public, pour le compte desquels un navire est armé, exploité ou simplement utilisé.

Le propriétaire et les copropriétaires d'un 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;

- **«Armement»,** l'ensemble du personnel et du matériel nécessaires pour qu'un navire puisse naviguer en conformité avec les règles internationales. L'armement est aussi une société qui exploite des navires ;
- **«Armement national»,** une ou plusieurs compagnies maritimes reconnues comme telles par l'Autorité Maritime compétente ;
- **« Autorité Maritime »,** ou « Autorité Maritime compétente », en République de Guinée, le Ministre chargé de la Marine Marchande, ou tout autre service dûment habilité par le Ministre;
 - à l'étranger, les consuls ou, à défaut, les services compétents des ambassades ;
- **«Autorité portuaire»,** le Ministre chargé de la Marine Marchande, les Directeurs des ports et toute personne à qui ils délèguent une partie de leurs prérogatives, notamment les commandants des ports ;
- **«Auxiliaires de transport maritime »,** toutes les professions qui concourent à la réalisation des opérations connexes au transport maritime ;
- **«Avis»,** un avis qui, sauf dispositions particulières, implique une réponse dans les 15 jours faute de quoi il est réputé favorable conformément aux principes du droit administratif de la République de Guinée;
- **« Avitailleur de navire ou Shiphandler »,** toute personne physique ou morale agréée par l'Administration Maritime à pourvoir aux besoins logistiques des navires ;
- **« Bagage »,** tout objet transporté à bord d'un navire en vertu d'un contrat de transport à l'exclusion :
 - des objets transportés en vertu d'un contrat intéressant à titre principal le transport de marchandises ;
 - des animaux vivants.
- **«Bagage de cabine »,** objet que le passager a dans sa cabine, ou qu'il a en sa possession, sa garde ou son contrôle, y compris ceux qu'il a dans ou sur son véhicule transporté à bord du navire;
- **«Balisage ou signalisation maritime »,** l'ensemble des dispositifs, marques, balises fixes ou flottantes, bouées ou phares ainsi que les amers à terre ou établissements de signalisation maritime (ESM) mis en place pour aider en priorité la navigation maritime en signalant les dangers qu'elle peut rencontrer (écueils, hauts fonds, épaves...) ainsi que le tracé des chenaux d'accès vers les installations ou terminaux portuaires;
- **«Cabotage interafricain»,** la navigation maritime qui s'effectue entre les ports guinéens et les ports des autres Etats membres de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) ;
- **«Cabotage national »,** la navigation maritime qui s'effectue entre les ports guinéens ;
- **«Capitaine»,** toute personne qui exerce régulièrement le commandement d'un navire ;
- **«Chargeur»,** toute personne qui conclut un contrat de transport de marchandises par mer avec un transporteur ;
- **«Commissaire aux avaries»,** toute personne physique ou morale chargée par les assurances ou parties au contrat de transport de constater et d'évaluer à l'arrivée tous les dommages subis par un navire ou par la cargaison à la suite d'une fortune de mer, avarie ou naufrage du navire, perte totale ou partielle de la marchandise ;
- **«Commissionnaire de transport »,** toute personne physique ou morale chargée d'organiser ou de faire exécuter sous sa responsabilité les opérations d'acheminement des marchandises selon les modes de son choix pour le compte du commettant ;
- **«Commissionnaire en douane »,** toute personne physique ou morale agréée par l'Administration des Douanes et faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités douanières concernant la déclaration en détail des marchandises que cette profession soit exercée à titre principal ou qu'elle constitue le complément normal de l'activité principale ;

- « **Connaissance** », document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée, à ordre ou au porteur ;
- « **Consignataire** », mandataire, selon le cas, de l'armateur du navire ou des ayant droit à la marchandise transportée ;
- « **Courtier interprète et conducteur de navire** », toute personne physique ou morale, intermédiaire indépendant qui, à la demande d'un armateur, d'un chargeur ou de toute autre opérateur maritime, prête des services maritimes ou par-maritimes. En qualité d'officier public, il doit son ministère à celui qui le requiert. Il exerce ses fonctions de mandataire par privilège sur les navires exerçant la navigation de tramping et jouit à ce titre d'un monopole dit de place ;
- « **Courtier maritime** », toute personne physique ou morale, intermédiaire, indépendante qui à la demande d'un armateur, d'un chargeur ou de tout autre opérateur maritime, prête des services maritimes aux auxiliaires ;
- « **Destinataire** », toute personne habilitée à prendre livraison des marchandises ;
- « **Direction Nationale de la Marine Marchande** », l'Administration Publique chargée des affaires maritimes et portuaires, chargée de l'application de la présente Loi ;
- « **Echouage** », opération volontaire où l'on échoue le navire pour des raisons techniquement justifiées ;
- « **Engin de navigation intérieure** », un engin flottant de nature mobilière affecté à titre principal à la navigation intérieure, quels que soient sa forme, sa taille et son mode de propulsion ;
- « **Entrepreneur de manutention** », toute personne physique ou morale chargée d'accomplir toutes les opérations de mise à bord, arrimage, désarrimage et de déchargement des marchandises y compris les opérations matérielles et juridiques liées à la mise et reprise sous hangar et sur terre-plein ;
- « **Epaves** », sont considérées comme épaves maritimes, les navires, bateaux et aéronefs coulés dans les eaux guinéennes ou échoués sur une partie du rivage dépendant du domaine public maritime, se trouvant en état d'innavigabilité abandonnés définitivement par leurs équipages et dont les propriétaires n'assurent plus la garde ;
- « **Evénements de mer** », événements exceptionnels pouvant survenir au cours de la navigation maritime et qui, en raison de leur importance, donnent lieu à une réglementation particulière ;
- « **Expert maritime** », toute personne physique ou morale qualifiée qui a pour mission de faire le contrôle ou l'inspection des services marchands, des biens de production, des navires, des structures maritimes en vue de constater, évaluer, donner un avis technique et/ou éclairer les parties ou la Juridiction Nationale Compétente ;
- « **Exploitation** », extraction des ressources minérales à des fins commerciales ;
- « **Exploration** », la reconnaissance d'une surface délimitée de fonds marins mettant en oeuvre de moyens techniques et financiers importants et destinée à démontrer l'existence de gisements économiquement exploitables, à en établir la nature, la valeur et les dimensions et à déterminer les facteurs permettant de définir les moyens nécessaires à l'exploitation ;
- « **Fonds marins** », le sol et le sous-sol du plateau continental et de la zone économique exclusive guinéenne tels que définis par la présente Loi ;
- « **Fréteur** », toute personne physique ou morale propriétaire de navire(s) qui met son/ses navire(s) ou cellule(s)/espace(s) à la disposition de l'affréteur et qui, en contrepartie, perçoit le fret (loyer du navire) ;
- « **Gens de mer** », tout professionnel de la navigation maritime et toute autre personne dont l'activité professionnelle s'exerce en mer ;
- « **Jauge** », la mesure du volume des capacités intérieures du navire. On distingue :
 - **La jauge brute** qui, inclus l'ensemble de ses capacités, elle est calculée selon la règle 3 de l'Annexe I à la Convention internationale de Londres du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires ;

- **La jauge nette**, qui représente la seule capacité d'utilisation du navire ; elle est calculée selon la règle 4 de l'Annexe I à la Convention de Londres précitée ;

- « **Lamanage** », l'activité qui consiste à assurer les opérations d'amarrage et de désamarrage ;
- « **Maître** », tout membre d'équipage porté comme maître sur le rôle d'équipage, soit pour le service du pont ou de la machine soit pour le service général ;
- « **Marin** », toute personne engagée par un armateur ou par son représentant ou embarquée pour son propre compte et qui occupe à bord d'un navire de mer une fonction permanente relative à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire ;
- « **Mille marins** », la mesure de distance en mer équivalant à 1852 mètres linéaires ;
- « **Navigation à la pêche** », la navigation pratiquée par les navires utilisés pour la capture des poissons ou des autres ressources vivantes de la mer ;
- « **Navigation au long cours** », la navigation maritime qui s'effectue au-delà des limites du cabotage interafricain ;
- « **Navigation auxiliaire** », la navigation relative au pilotage, au remorquage, au chalandage, au dragage, au sondage, ainsi que la navigation affectée à la recherche scientifique ;
- « **Navigation de circulation** », la navigation pratiquée dans le cadre de l'exploitation des propriétés riveraines agricoles ou industrielles ou des parcelles concédées sur le domaine public maritime ;
- « **Navigation de commerce** », la navigation relative au transport des marchandises et des passagers ;
- « **Navigation de plaisance** », la navigation effectuée dans un but d'agrément ;
- « **Navigation de servitude** », la navigation effectuée en mer, dans les ports et rades par des navires affectés à un service public à l'exclusion de ceux de l'Armée de Mer ;
- « **Navigation intérieure ou fluviale** », la navigation pratiquée dans les eaux continentales notamment les fleuves, les rivières, les canaux et les étangs ;
- « **Navigation maritime** », la navigation pratiquée en mer, dans les ports ou rades et dans les estuaires des fleuves fréquentés par les navires, jusqu'à la limite du premier obstacle à la navigation maritime, ou une limite fixée par voie réglementaire ;
- « **Navigation réservée** », la navigation commerciale entre les ports guinéens ou entre un port et une plate-forme en mer est réservée aux armements nationaux ainsi qu'aux armements nationaux d'États avec lesquels un accord de réciprocité a été passé ;
- « **Navire** », tout engin flottant de nature mobilière, quels que soient sa forme, sa taille et son mode de propulsion, qui effectue à titre principal une navigation maritime ;
- « **Navire à passagers** », tout navire qui transporte plus de douze passagers ;
- « **Officier** », toute personne titulaire d'un brevet approprié autre que le capitaine, portée en tant que tel sur le rôle d'équipage ;
- « **Passager** », toute personne autre que le capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire et les enfants de moins d'un an ;
- « **Passager clandestin** », toute personne trouvée en mer à bord d'un navire, ne figurant pas sur le rôle d'équipage dudit navire, démunie de titre de transport et n'ayant pas été recueillie à bord à la suite d'une opération d'assistance ou tout autre motif légitime ;
- « **Pilotage** », activité de la navigation maritime par laquelle sont guidés les navires à l'entrée et à la sortie des ports, des chenaux d'accès et des passes, à l'exclusion des séparations de trafic ;
- « **Pilote** », toute personne habilitée et autorisée à guider les navires à l'entrée et à la sortie des ports, chenaux d'accès et passes ;
- « **Plate-forme** », toute installation ou dispositif, y compris les accessoires, liés à l'exploration ou à l'exploitation des ressources minérales des fonds marins se trouvant dans les eaux sous juridiction nationale et répondant aux conditions législatives et réglementaires les concernant ;

CHAPITRE VI: REGLEMENTATION DU TRAVAIL MARITIME

Article 864: L'armateur ou le propriétaire qui ne respecte pas les dispositions légales ou réglementaires en matière d'organisation du travail à bord, de salaires, de nourriture et du couchage, des horaires de travail, des soins médicaux, de droit aux congés, du rapatriement et autres obligations est passible :
1° d'une amende de 130 à 700 € pour les navires d'une jauge brute inférieure à 500 ;

2° d'une amende de 300 à 1.300 € pour les navires d'une jauge brute supérieure à 500.

Le capitaine ou le patron qui commet personnellement une infraction telle que prévue à l'alinéa 1 ci-dessus est passible des mêmes peines mais elles sont réduites au quart s'il est prouvé que celui-ci a reçu un ordre verbal ou écrit de l'armateur ou du propriétaire.

L'armateur qui embarque un marin sans contrat d'engagement est passible des peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus.

Le non remboursement des avances perçues, sauf motif légitime, est puni des peines prévues par le Code Pénal relatives à l'abus de confiance.

CHAPITRE VII: PROTECTION DE LA SIGNALISATION MARITIME

Article 865: Quiconque détruit, abat ou dégrade intentionnellement un feu flottant, une bouée ou une balise est passible d'une amende de 2.500 à 12.500 € et d'un emprisonnement de 6 mois à 5 ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 866: Tout capitaine qui :

1° hormis le cas de force majeure procède à un amarrage prohibé sur un feu flottant, une balise ou une bouée ou mouille une ancre dans leur cercle d'évitement est passible d'une amende de 700 à 2.700 € ; ou

2° même en cas de force majeure, coule, déplace ou détériore un feu flottant, une balise ou une bouée et ne le signale pas immédiatement à l'Autorité portuaire ou l'Autorité Maritime est passible d'une amende de 2.500 à 12.500 €.

CHAPITRE VIII : ORGANISATION GENERALE DES TRANSPORTS MARITIMES

Article 867: Tout armateur ou propriétaire qui enfreint les dispositions de la présente Loi relatives :

1° aux règles de construction, d'affrètement ou de vente d'un navire sans le visa de l'Autorité Maritime est passible d'une amende de 300.000 à 1.000.000 € ;

2° aux transports réservés, au défaut de police d'assurance en cours de validité ou encore au défaut de consignataire lors de l'escale d'un navire étranger est passible d'une amende de 500.000 à 3.000.000 €.

Toute vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèques à un étranger, en quel que lieu qu'elle intervienne, est passible d'une amende de 2.500 à 25.000 € et d'un emprisonnement de 1 à 5 ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

La peine prévue à l'alinéa 2 ci-dessus s'applique au propriétaire qui, frauduleusement, par quelque moyen que ce soit, procure une nationalité au navire hypothéqué par lui ou par ceux dont il est l'ayant-droit.

CHAPITRE IX: AUTRES INFRACTIONS

Article 868: Est passible d'une amende de 130 à 500 €, toute personne qui omet de déclarer une épave maritime, ou de la mettre en sûreté lorsque cela est possible.

Est passible d'une amende de 700 à 1.300 €, toute personne qui détourne, tente de détourner ou recèle une épave maritime.

Les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont doublées lorsque l'inventeur de l'épave refuse de se conformer aux réquisitions de l'Autorité Maritime.

Article 869: Est passible d'une amende de 700 à 2.500 € toute personne qui, lorsqu'une enquête pour événement de mer a été ouverte :

1° s'oppose à l'exercice des fonctions d'enquêteur technique ;

2° refuse de leur communiquer les matériels, informations et documents utiles en les dissimulant, les altérant ou les détruisant.

Les peines sont doublées en cas d'infractions commises par les personnes morales et leurs dirigeants peuvent se voir interdire l'exercice de leur profession dans laquelle l'infraction a été commise.

Article 870: Sauf cas de force majeure, tout capitaine qui ne signale pas son arrivée à l'Autorité portuaire dans les conditions prévues à l'article 56 de la présente Loi est passible d'une amende de 700 à 2.500 €.

Article 871 : Toute personne ou Société exerçant la profession de consignataire sans agrément de l'Autorité Maritime est passible d'une amende de 5.000 à 25.000 €.

Article 872: Lorsque le gestionnaire d'une installation portuaire maritime a contrevenu au plan de sûreté de cette installation pris en application du Code ISPS ou s'il n'a pas agi selon les instructions de l'Autorité Maritime, celle-ci peut retirer le certificat de sûreté portuaire.

Le certificat international de sûreté du navire peut être retiré par l'Autorité Maritime dans les mêmes conditions.

Quiconque aura enfreint les autres dispositions de la présente Loi relative à l'application du Code ISPS et de ses textes d'application, ou aura entravé les missions de l'Autorité Maritime ou des agents de sûreté du navire, de la compagnie ou de l'installation portuaire, est passible d'une amende de 500.000 à 5.000.000 € et d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 873: Toutes autres infractions aux dispositions de la présente Loi, à l'exception des infractions en matière de pollution prévues au Livre XVI ci-dessous sont passibles d'une amende de 700 à 2.500 € et un emprisonnement de 3 mois à 2 ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

LIVRE XVI : INFRACTIONS EN MATIERE DE POLLUTION MARINE

TITRE 1: CONTROLE ET CONSTATATION DES INFRACTIONS

Article 874: Indépendamment des Officiers et Agents de police judiciaire exerçant leurs pouvoirs conformément aux dispositions du Code de procédure pénale, les infractions en matière de pollution marine sont recherchées et constatées par :
1° les Agents habilités du Ministère chargé de la Marine Marchande ;

2° les Commandants et Commandants en second des bâtiments de l'Armée de Mer ou les aéronefs de guerre ;

3° les Gendarmes maritimes ;

4° les Commandants et Commandants en second des navires et aéronefs appartenant à l'Etat et affectés à la surveillance maritime et au contrôle en mer ;

5° les Capitaines et Officiers de port ;

6° les Agents de l'Administration des Douanes ;

7° tous autres Agents habilités ;

8° à l'étranger, en ce qui concerne les navires battant pavillon guinéen, les Consuls de la République de Guinée, à l'exclusion des Agents consulaires.

Recherchent également les infractions en matière de pollution marine et recueillent dans la mesure du possible les renseignements permettant la découverte des auteurs de ces infractions dont ils rendent compte dans les meilleurs délais à l'Autorité Maritime :

1° les pilotes de port ;

2° les Commandants de navire de recherche océanographique ;

3° les Commandants des navires-écoles ;

4° les agents des structures chargées de la Recherche Océanographique.

Article 875: Dans le cadre de leur habilitation et pour assurer le respect des dispositions du droit international et de la réglementation nationale, les Commandants des bâtiments et aéronefs de l'Etat chargés de la surveillance en mer sont habilités à exercer et faire exécuter toutes mesures de contrôle et de coercition prévues en matière de prévention et de police de la pollution marine.

Article 854: Tout capitaine, officier ou maître qui usurpe un titre ou un brevet, diplôme ou certificat ne satisfaisant pas aux dispositions de la présente Loi et de ses Textes d'application est passible d'une amende de 300 à 1.300€.

Article 855: Toute personne embarquée qui:

1° charge frauduleusement des marchandises à l'insu du capitaine est passible d'une amende de 300 à 1.300 € sans préjudice du droit du capitaine de jeter à la mer ces marchandises ;

2° commet un acte de discrimination envers une autre personne embarquée en raison de son origine, de sa couleur, de sa religion, de sa race ou ethnique, de son appartenance syndicale ou politique est passible des peines prévues par le Code Pénal.

Article 856: Tout capitaine ou toute autre personne responsable du commandement d'un navire étranger qui ne respecte pas les règles du passage inoffensif dans les eaux territoriales est passible d'une amende de 5.000 à 25.000 €, indépendamment de la confiscation obligatoire du navire et de sa cargaison prononcée par la Juridiction Nationale Compétente.

Le produit de la vente est versé au budget général de l'Etat.

CHAPITRE IV: PERTES DE NAVIRES, ABORDAGES ET ECHOUEMENTS

Article 857: Les dispositions du présent Chapitre s'appliquent à toute personne, même étrangère, au cas d'infraction dans les eaux guinéennes et sont exclusives des enquêtes techniques menées par la Cellule d'Enquête sur les Événements de Mer (CEEM) prévues par la présente Loi.

Seules, les peines d'amendes peuvent être infligées aux capitaines ou autres responsables de bord de nationalité étrangère.

Article 858: Est passible d'une amende de 3.750 € et de 2 ans d'emprisonnement.

Tout capitaine qui, après un abordage alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers :

- ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre ;

- et autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, sa cargaison, son équipage, et ses passagers néglige d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par cet abordage l'autre navire, sa cargaison, son équipage et ses passagers ; ou

- sauf en cas de force majeure, s'éloigne du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile pour l'autre ; ou

- si l'autre navire a sombré, n'a pas fourni tous ses efforts pour recueillir les naufragés.

Les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont doublées s'il y a eu des morts.

Est passible d'une amende de 700 à 2.500 € et d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans tout capitaine qui, en cas de danger :

1° abandonne son navire et les papiers de bord sans avoir pris l'avis des officiers et des principaux membres de l'équipage ; ou 2° avant d'abandonner le navire néglige d'organiser le sauvetage de l'équipage, des passagers, de sauver les papiers de bord et, éventuellement, les marchandises les plus précieuses de la cargaison.

Les peines prévues à l'alinéa 3 ci-dessus sont doublées si le capitaine ne quitte pas le bord le dernier.

Tout capitaine qui procède à la destruction volontaire de son navire est passible d'une peine d'emprisonnement de 3 à 10 ans.

Article 859: Tout capitaine, officier ou pilote qui:

1° se rend coupable d'une infraction au Règlement pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72) est passible d'une amende de 300.000 à 1;000.000€,

2° par négligence occasionne pour le navire ou un autre navire un échouement, un abordage ou un choc contre un obstacle visible et connu :

- causant une avarie grave au navire ou à sa cargaison est passible d'une amende de 1.300 à 7.500 € et d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an ou de l'une de ces deux peines seulement ;

- entraînant la perte ou l'innavigabilité totale du navire, ou la perte de la cargaison, ou si elle entraîne des blessures graves ou la mort d'une ou plusieurs personnes est passible d'une amende de 25.000 à 120.500 € et d'un emprisonnement de 2 à 5 ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Toute négligence d'un subalterne autre qui se rend coupable d'une négligence occasionnant un accident au navire ou à un autre navire est passible des sanctions prévues à l'alinéa 1 ci-dessus réduite au tiers.

Article 860: Tout pilote qui ne porte pas assistance à un navire en danger autant qu'il peut le faire sans danger pour le navire qu'il pilote, est passible d'une amende de 1.000.000 à 5.000.000 € et d'un emprisonnement de 1 à 5 ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

CHAPITRE V: SECURITE ET SURETE MARITIMES

Article 861: Tout armateur, capitaine ou patron faisant naviguer un navire sans titres de sécurité, ou sans titres de sûreté en cours de validité est passible d'une peine suivante :

1° navires de plus de 12 mètres et de moins de 24 mètres de 50- à 300 €;

2° navires de moins de 45 mètres ou de moins de 500: de 130 à 700 €;

3° navires de plus de 500 : de 1.300 à 5.000 €.

Sauf si la validité du titre expire en cours de voyage, auquel cas il est réputé prorogé jusqu'au prochain port d'escale.

Le capitaine ou le patron qui a commis l'une des infractions visées à l'alinéa 1 ci-dessus est passible des mêmes peines que l'armateur ou son représentant.

Toutefois, s'il est prouvé que celui-ci a agi sur ordre de l'armateur, du propriétaire ou de son représentant la sanction est réduite au tiers.

Tout responsable à bord ou à terre mettant obstacle à un contrôle réglementaire de sécurité ou fournissant des informations volontairement inexacts est passible de la peine suivante :

- navires de moins de 500 : de 40 à 300 € ;

- navires de plus de 500 : de 300 à 2.500 €.

Et d'une peine d'emprisonnement de 1 mois à 1 an ou de l'une de ces deux peines seulement.

Le non-respect des dispositions pertinentes des Conventions internationales approuvées ou ratifiées ainsi que les fautes dans les manutentions réglementées de produits spéciaux sont passibles de la peine suivante :

- navires de moins de 500 : de 20 à 500 €;

- navires de plus de 500: de 500 à 7.500 €.

Et d'une peine d'emprisonnement de 2 mois à 1 an ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 862: Le terrorisme maritime est puni comme un crime conformément au Code Pénal guinéen.

Article 863: Sans préjudice d'autres sanctions prévues dans les Textes réglementaires en vigueur, quiconque est auteur ou co-auteur de l'un quelconque des actes illicites prévus à l'article 646 de la présente Loi, à l'exception du terrorisme maritime et de la pêche illégale non déclarée et non réglementée, est passible d'une peine d'emprisonnement allant de 2 mois à 20 ans et d'une amende allant de 5.000€ à 5.000.000 € ou de l'une de ces deux peines.

TITRE 3: DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES ET FINANCIERES

CHAPITRE I: MISSION, COMPOSITION, DROITS ET OBLIGATIONS DE LA MARINE MARCHANDE

Section 1: Missions

Article 4: L'Administration maritime est placée sous l'autorité du Ministre chargé de la Marine Marchande. Elle a pour mission l'élaboration et la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière de Transports Maritime, Fluvial et d'activités portuaires.

Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe les attributions, l'organisation et le fonctionnement de l'administration maritime.

Section 2: Droits et Obligations des Agents de la Marine Marchande

Article 5: L'Organisation Administrative de la Marine Marchande est définie par voie réglementaire.

Article 6: Il est créé au sein de l'Administration de la Marine Marchande les emplois suivants :

- les administrateurs des affaires maritimes ;
- les officiers du corps technique des affaires maritimes ;
- les médecins des gens de mer;
- les contrôleurs des affaires maritimes ;
- les agents de police maritime.

Les modalités particulières de recrutement dans les emplois de la Marine Marchande, le profil de carrière des agents et leur statut disciplinaire sont déterminés par Décret pris sur proposition conjointe du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé de la Fonction Publique.

Article 7: Les fonctionnaires de la Marine Marchande visés à l'article 6 prêtent serment devant la juridiction la plus proche du lieu de leur affectation. La formule du serment est la suivante: *«Je jure d'accomplir ma mission, de faire mes rapports et de donner mes avis sur mon honneur et ma conscience.»* La prestation de serment est enregistrée sans frais au greffe de la Juridiction Nationale Compétente.

Il leur est attribué des pouvoirs d'officier ou d'agent de police judiciaire.

Article 8: Les agents de la Marine Marchande, dans l'exercice de leurs missions, sont astreints au port d'un uniforme défini par voie réglementaire.

Les autorités civiles et militaires sont tenues, en cas de besoin, de leur porter assistance dans l'accomplissement de leurs missions.

Article 9: Lorsque les besoins de leur service l'exigent et s'il n'existe pas de passage public, les agents de la Marine Marchande ont le droit de traverser les propriétés privées situées sur les bords de la mer, des fleuves, des étangs et des canaux, où s'exerce leur action.

Les propriétaires riverains ne peuvent élever aucun obstacle au libre parcours des bords de la mer, des fleuves, des étangs et des canaux, susceptible d'entraver les activités des agents de la Marine Marchande.

Les agents de la Marine Marchande, dans l'exercice de leurs fonctions, sont munis de leur commission d'emploi qu'ils sont tenus d'exhiber, le cas échéant. Le fait que des riverains élèvent un obstacle ou refusent de les laisser passer constituent une opposition à l'exercice de leurs fonctions.

Article 10: Les capitaines ou patrons des navires, les bateliers et les conducteurs de tout engin de navigation intérieure doivent se soumettre aux injonctions des agents de la Marine Marchande.

Article 11: Les agents de la Marine Marchande ont droit à des primes de risque, de sujétion et d'embarquement ainsi qu'à des indemnités de logement et d'habillement.

Les modalités d'application de l'alinéa 1 ci-dessus sont déterminées par Décret pris sur proposition conjointe des Ministres chargés de la Marine Marchande, de la Fonction Publique et des Finances.

Section 3: Conseil Supérieur de la Marine Marchande

Article 12: Il est créé un organe consultatif dénommé « Conseil Supérieur de la Marine Marchande » ou « Conseil » placé sous l'autorité du Ministre chargé de la Marine Marchande composé, outre de l'Administration maritime et portuaire, des intervenants publics ou privés dans le secteur maritime.

- **«Plate-forme fixe »**, une plate-forme destinée à l'exploration ou à l'exploitation des fonds marins dont la superstructure émergée s'appuie sur le fond au moyen d'un dispositif fixe ;
- **«Plate-forme flottante »**, une plate-forme mobile ou stationnaire, destinée à l'exploration ou à l'exploitation des fonds marins et dont la structure n'est pas reliée au fond au moyen d'un dispositif fixe;
- **«Pollution marine »**, introduction directe ou indirecte par l'homme de substances ou d'énergies dans le milieu marin, les zones côtières et les eaux intérieures connexes, lorsqu'elle a des effets nuisibles tels que les dommages aux ressources biologiques, risques pour la santé de l'homme, altération de la qualité de l'eau du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément;
- **«Port d'armement »**, port où se trouve le service de la Marine Marchande qui a procédé à l'établissement des titres de sécurité et de navigation du navire considéré ;
- **«Port d'attache »**, port où se trouve le service de la Marine Marchande qui, au vu d'une demande d'immatriculation d'un navire, procède à cette immatriculation sur le registre ouvert à cet effet ;
- **«Port d'inscription ou d'immatriculation d'un marin »**, lieu où se trouve le service de la Marine Marchande chargé de la tenue du registre matriculaire et de l'administration du marin considéré ;
- **«Port de refuge »**, tout port ou autre lieu abrité désigné par l'Autorité Maritime, dans lequel peut être conduit un navire ayant besoin d'assistance, afin que toute mesure nécessaire de prévention ou de réparation puisse y être prise dans de bonnes conditions de sécurité ;
- **« Préfecture maritime »**, Administration Publique désignée pour la coordination de l'Action de l'État en Mer. Elle exerce ses prérogatives dans le respect des attributions dévolues aux Ministères ayant des missions en mer;
- **«Professions auxiliaires »** ou **« auxiliaires »**, toutes les professions qui concourent à la réalisation des opérations connexes au transport maritime ;
- **«Rade »**, bassin naturel, ayant une issue vers la mer, qui constitue un lieu de mouillage pour les navires ;
- **«Relevage »**, activité portuaire qui consiste à charger des marchandises dans les camions ou wagons à partir des magasins ou terre-plein, ou à décharger les marchandises des camions ou des wagons en magasin ou sur terre-plein ;
- **«Remorquage»**, activité qui consiste à assurer le déplacement et la manœuvre des navires jusqu'à leur poste à quai dans le port ou en mer quand ils ne peuvent y parvenir par leurs propres moyens de propulsion ;
- **«Représentant »**, toute personne physique ou morale ayant reçu mandat express de l'armateur pour le représenter ;
- **«Ressources minérales»**, les hydrocarbures liquides ou gazeux, ou toutes autres substances minérales se trouvant dans les fonds marins guinéens ;
- **«Transitaire»** toute personne physique ou morale chargée de l'enlèvement de la marchandise, de son déplacement géographique, de la réservation du fret et de l'accomplissement des formalités douanières, administratives et commerciales, conformément aux instructions reçues de son mandant;
- **«Transporteur maritime»**, toute personne physique ou morale par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur ;
- **«Transporteur substitué»**, toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doit s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée;
- **«Sécurité maritime»**, l'ensemble des mesures prises pour éviter, atténuer ou lutter contre les risques d'accidents dans la navigation en mer, les fleuves et les étangs ;
- **«Sûreté maritime»**, l'ensemble des mesures destinées à prévenir, à atténuer ou à lutter contre les risques d'actes illicites à l'égard :
 - des navires, leurs équipages et leurs passagers ;
 - des ports, des terminaux portuaires, leurs personnels et leurs clients ;
 - des plates-formes fixes ou mobiles ;
 - de tout engin flottant et de toute installation en mer et dans les zones portuaires.

Le Conseil donne un avis sur toute question relative au transport maritime, au développement portuaire et, de manière spécifique, à la stratégie sectorielle du secteur maritime et à son actualisation.

Un Décret pris sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe les attributions, la composition et le mode de fonctionnement du Conseil supérieur de la Marine Marchande.

CHAPITRE II: DISPOSITIONS FINANCIERES

Section 1: Ouverture de compte

Article 13: Il est ouvert dans les écritures de la Trésorerie Générale de Guinée un compte spécial du Trésor intitulé «Fonds d'appui à la Marine Marchande».

Les modalités d'organisation et de fonctionnement de ce fonds sont fixées par Arrêté conjoint du Ministre chargé des Finances et du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Section 2: Salaire du Conservateur des Hypothèques

Article 14: L'accomplissement des formalités prévues pour l'application du régime de la conservation des hypothèques maritimes donne lieu au paiement, par le requérant, au profit du conservateur, d'un salaire représentatif du travail matériel effectué et de la responsabilité assumée.

Le salaire brut annuel du conservateur des hypothèques maritimes est assujéti à un prélèvement au profit du budget de l'Etat. Ce prélèvement est exercé pour représenter la participation des fonctionnaires aux frais de fonctionnement du service.

Le taux, les modalités de liquidation et de paiement du salaire du conservateur ainsi que du prélèvement prévu à l'alinéa 2 sont fixés par un Arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé des Finances.

TITRE 4: DROIT APPLICABLE

Article 15: Les dispositions des Conventions internationales ratifiées par la République de Guinée, ou auxquelles elle a adhéré, ainsi que les amendements aux dites Conventions, ou de toutes autres Conventions internationales qu'elle ratifierait ou auxquelles elle adhérerait dans l'avenir, sont applicables de plein droit dans leur intégralité.

Des Décrets pris sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande et des Ministres concernés transposeront les Conventions internationales auxquelles la Guinée est partie.

Article 16: Les conditions du respect des résolutions pertinentes adoptées lors des assemblées générales de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ainsi que les recommandations de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) par les armateurs, propriétaires ou capitaines de navires battant pavillon guinéen sont fixées par voie réglementaire.

Article 17: Lorsqu'elles ne sont pas en contradiction, les dispositions de la présente Loi ne préjudicient pas par ailleurs à l'application des règles résultant :

- des dispositions législatives et réglementaires protectrices des ressources biologiques de la mer, et notamment des pêches maritimes ;

- d'une manière générale, de toutes autres dispositions législatives et réglementaires particulières, notamment celles du Code de l'Eau, du Code des Mines, du Code des Pêches, du Code du Commerce, du Code de l'Environnement, du Code des Douanes, du Code de Procédure Pénale, du Code des Assurances, du Code Pénal et du Code du Travail.

Article 18: En l'absence de toutes autres dispositions particulières du droit maritime, et dans la mesure où les dispositions de la présente Loi ne sont pas applicables par analogie, il est fait l'application du droit commun.

Article 19: Lorsque, conformément à des dispositions légales ou en vertu de stipulations contractuelles, les rapports juridiques nés de et dans la navigation maritime ou découlant du commerce maritime sont soumis aux dispositions d'un droit étranger, celui-ci n'est applicable en République de Guinée que dans la mesure où il n'est pas contraire aux principes de l'ordre juridique national en vigueur.

LIVRE I: LES ESPACES MARITIMES SOUS JURIDICTION NATIONALE

TITRE 1: ESPACES MARITIMES

Article 20: Les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République de Guinée sont constitués des eaux intérieures, de la mer territoriale, de la zone contiguë, de la zone économique exclusive et du plateau continental, tels que définis dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ci-après dénommée « Convention de Montego Bay », signée le 10 décembre 1982.

Les lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur des espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République de Guinée, tels que visés à l'alinéa précédent, sont déterminées par la laisse de basse mer le long de la côte, ou par des lignes de base droites.

CHAPITRE I: ESPACES SOUS SOUVERAINETE

Section 1: Eaux Intérieures

Article 21: Les eaux maritimes intérieures sont constituées par les eaux situées entre le littoral et la ligne de base. Les eaux situées en deçà de la ligne de base font partie de la mer territoriale. La souveraineté de la République de Guinée s'exerce sur le sol, le sous-sol ainsi que l'espace aérien surjacent de celles-ci.

Section 2: Mer Territoriale

Sous-section 1: Limites de la Mer Territoriale

Article 22: La mer territoriale de la République de Guinée s'étend sur une largeur de 12 milles marins comptée à partir des lignes de base fixées par Décret pris sur proposition des Ministres chargés de la Marine Marchande, de la Défense Nationale, de l'Intérieur et des Affaires Etrangères.

Sous-section 2: Exercice de la Souveraineté dans la Mer Territoriale

Article 23: La souveraineté de la République de Guinée s'exerce sur la mer territoriale, aux fonds marins et au sous-sol de celle-ci ainsi qu'à l'espace aérien surjacent sans préjudice toutefois du droit de passage inoffensif reconnu aux navires étrangers conformément au droit international.

Article 24: Les principes du droit international maritime relatifs au passage « inoffensif » ou « innocent », ou l'accès sans discrimination des navires étrangers aux ports guinéens, s'appliquent dans les eaux territoriales tant qu'ils ne portent pas atteinte à la paix, au bon ordre et à la sécurité de l'Etat.

1° Par « passage », on entend le fait de naviguer dans les eaux territoriales aux fins de :

- les traverser sans entrer dans les eaux intérieures, ni relâcher dans une rade ou installation portuaire située en dehors de ces dernières ;

- se rendre dans les eaux intérieures ou les quitter ou faire escale dans une telle rade ou installation portuaire ou la quitter.

2° Le passage doit être continu et rapide.

Toutefois, le passage comprend l'arrêt et le mouillage dans le cas d'un incident ordinaire de navigation.

CHAPITRE II: ESPACES OU S'EXERCENT DES DROITS SOUVERAINS

Section 1: Zone Contiguë

Article 25: L'espace maritime situé au-delà de la limite de la mer territoriale et adjacent à celle-ci, s'étendant jusqu'à une limite fixée à 24 milles des lignes de base définies à l'article 20 alinéa 2, constitue la zone contiguë.

Dans la zone contiguë, l'Etat exerce les contrôles nécessaires en vue de prévenir et réprimer les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires et d'immigration lorsqu'elles sont susceptibles d'être commises ou l'ont été sur le territoire guinéen ou dans la mer territoriale.

Section 2: Zone Economique Exclusive

Article 26: L'espace maritime situé au-delà de la mer territoriale et adjacent à celle-ci constitue la zone économique exclusive (ZEE) et ne peut s'étendre au-delà de 350 milles des lignes de base définies à l'article 20, alinéa 2.

Article 27: La République de Guinée exerce, dans la ZEE, des droits souverains en ce qui concerne l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes jusqu'aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, comme en ce qui concerne les autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie. Dans la ZEE, les Autorités guinéennes exercent en outre les compétences reconnues par le droit international, relatives à la construction, la mise en place, l'exploitation et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations ou d'ouvrages, à la protection et la préservation du milieu marin, et à la recherche scientifique marine.

Aucune procédure judiciaire ne peut être engagée dans un lieu non spécifié à l'alinéa 1 ci-dessus.

Lorsqu'une action a été intentée ou lorsqu'un jugement a été rendu, il ne peut être engagé de nouvelles actions entre les mêmes parties, fondées sur la même cause, sauf si le jugement n'est pas exécutoire dans le pays où une nouvelle procédure pourrait être engagée.

Section 7: Sanctions

Article 848: Tout armateur ou propriétaire de navire, tout capitaine, officier, maître, homme d'équipage ou pilote, toute société ou expert maritime agréé, toute personne ou société exerçant une profession maritime soumise à agrément de l'Autorité Maritime ou autre, telle que prévue par la présente Loi et ses Règlements d'application qui commet la même infraction dans un délai de 5 ans est soumis aux dispositions du Code Pénal concernant la récidive.

Sous-section 1: Règles de Circulation

Article 849: Les infractions commises par tout patron d'embarcation non pontée d'une longueur inférieure à 12 mètres, ainsi que tout capitaine de navire guinéen ou étranger, relatives aux règles de circulation dans les zones interdites ou réglementées sont passibles d'une amende fixée par l'Autorité Maritime.

Avec l'accord du contrevenant, l'Autorité Maritime peut prononcer une transaction avant jugement dont le montant ne saurait être inférieur au minimum de l'amende prévue à l'alinéa 1 ci-dessus.

Au cas de récidive du patron, le procès-verbal d'infraction est directement transmis au Procureur de la République.

CHAPITRE II: POLICE INTERIEURE DU NAVIRE

Article 850: Tout capitaine :

1° qui s'absente, sans motif légitime, s'absente pendant les manoeuvres et n'est pas en personne à l'entrée ou à la sortie de l'installation portuaire est passible d'une amende de 130 à 700€;

2° qui favorise, par l'exercice de son commandement, ou se rend complice d'une usurpation d'un brevet, diplôme ou certificat pour exercer à bord est passible d'une amende de 700 à 2.500 € ;

3° qui sans motif légitime, néglige de tenir les documents de bord réglementaires est passible d'une amende de 700 à 2.500€;

4° qui hormis en cas de force majeure, débarque sans remplaçant est considéré comme ayant abandonné son poste et est passible d'une amende de 1.300 à 5.000 € et d'un emprisonnement de 1 mois à 1 an ou de l'une de ces deux peines seulement ;

5° qui hormis le cas d'innavigabilité légalement constaté, dans une intention frauduleuse fait sciemment fausse route, détruit irrégulièrement, ou vend le navire dont il a le commandement ou encore opère des déchargements pour son propre compte est passible d'une amende de 5.000 à 25.000 € ou d'un emprisonnement de 1 à 5 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 851: Tout capitaine ou officier qui commet un faux en écriture sur les documents de bord réglementaires est passible des peines prévues par le Code Pénal pour une telle infraction. Tout capitaine, officier ou maître qui abuse de son autorité, ou tolère un abus d'autorité, par outrage, menace ou actes de violence envers un homme d'équipage est passible d'une amende de 130 à 700 €,

Tout capitaine, officier ou homme d'équipage :

1° qui introduit frauduleusement de l'alcool à bord, ou en favorise l'introduction, est passible d'une amende de 300 à 1.300 € ;

2° qui procède à un acte d'altération de la cargaison est passible d'une amende de 700 à 2.500 € et d'un emprisonnement de 3 à 12 mois, ou de l'une de ces deux peines seulement ;

3° qui altère des vivres, des boissons ou autre objets ou denrées de consommation est passible :

- au cas d'altération par des substances non malfaisantes, d'une amende de 300 à 1.300 € ;

- au cas d'altération par des substances malfaisantes, d'une amende de 2.500 à 125.000 € et d'un emprisonnement de 3 mois à 3 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement ;

- s'il en résulte des maladies graves ou mort d'hommes, des peines prévues par le Code Pénal pour homicide volontaire.

4° qui détourne volontairement, détériore ou vend des objets utiles à la navigation, à la manoeuvre ou à la sécurité du navire, ou encore vend des vivres embarqués est passible d'une amende de 2.500 à 25.000 € et d'un emprisonnement de 1 mois à 2 ans ou de l'une de ces deux peines seulement ;

5° qui se livre à un acte de contrebande est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 2 ans, peine doublée s'il s'agit du capitaine ;

6° qui commet des vols à bord est passible des peines prévues par le Code Pénal.

Tout officier ou marin qui :

1° sans l'autorisation du capitaine ou de l'armateur favorise ou tente de favoriser l'accès à bord de toute personne, sauf pour l'exploitation du navire, est passible d'une amende de 130 à 700€ ;

2° outrage par parole, geste ou menace un supérieur est passible d'une amende de 300 à 700 € ;

3° refuse d'obéir à un ordre, après sommation formelle du capitaine est passible d'une amende de 300 à 1.300 €.

Article 852: Toute personne embarquée qui commet des voies de fait contre le capitaine ou le second capitaine est passible :

1° d'un emprisonnement de 1 mois à 2 ans s'il en résulte une incapacité de travail inférieure à 10 jours ;

2° d'un emprisonnement de 3 mois à 5 ans s'il en résulte une incapacité de travail supérieure ou égale à 10 jours ; et

3° des peines prévues par le Code Pénal pour blessures volontaires au cas de mutilation, amputation, cécité ou autre infirmité.

Au cas de mutinerie, après sommation formelle du capitaine ou du second capitaine de rentrer dans l'ordre, toute personne embarquée est passible des peines prévues par le Code Pénal. La résistance du capitaine, du second capitaine et de toute autre personne qui leur sont restées fidèles est considérée comme acte de légitime défense.

CHAPITRE III: POLICE DE LA NAVIGATION

Article 853: Tout capitaine qui :

1° ne peut présenter l'acte de guinéisation/immatriculation, ou le titre de navigation, à la réquisition de l'Autorité Maritime ou d'un agent chargé du contrôle, ou qui commande un navire dépourvu d'un tel acte, est passible d'une amende de :

- 700 à 1.300€ pour les navires d'une jauge brute inférieure à 500 ;

- 1.300 à 2.500 € pour les navires d'une jauge brute supérieure à 500.

2° efface, altère ou couvre les marques extérieures d'identité du navire est passible d'une amende de 100.000 à 1.000.000 € ;

3° sans motif légitime, refuse de déférer à une réquisition de l'Autorité Maritime, ou refuse d'assurer le transfert d'un prévenu ou ne le livre pas aux Autorités, est passible d'une amende de 700 à 5.000 € et d'un emprisonnement de 3 mois à 2 ans ou de l'une de ces deux peines seulement ;

4° embarque irrégulièrement des passagers au-delà du nombre autorisé est passible d'une amende de 1300 à 7.500 € et d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans ou de l'une de ces deux peines seulement ;

5° abandonne à terre un malade ou un blessé sans lui procurer les moyens d'assurer son traitement ou son rapatriement ou sans en avertir l'Autorité consulaire est passible d'une amende de 2.500 à 12.500 € et d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Lorsqu'une telle infraction a eu pour conséquence une perte de navire ou de vies humaines en mer ou d'une manière générale un accident de mer dommageable, l'Autorité Maritime ouvre une enquête sur les circonstances et causes de cet accident et désigne à cet effet une commission d'enquête nautique dont les conclusions sont transmises au Ministre chargé de la Marine Marchande qui engagera ou non des poursuites.

Article 834: Les infractions suivantes à la police intérieure du navire dont la liste n'est pas limitative, indépendamment des infractions de droit commun maritime :

- a) absence irrégulière retardant le départ du navire, abandon de poste ou du navire par le capitaine ;
- b) abus d'autorité ou inexécution de ses obligations par le capitaine ou un officier, outrages envers un supérieur ou envers un subalterne ;
- c) usurpation de commandement, des fonctions d'officier ou de pilote ;
- d) inscription frauduleuse sur les documents de bord ;
- e) fraude ou contrebande ;
- f) détérioration d'objets utiles à la navigation, altération de vivres ;
- g) ivresse pendant le quart ou ivresse habituelle ;
- h) refus formel d'obéissance après sommation, violence, rébellion, complot contre le capitaine ;
- i) réitération multiple des fautes disciplinaires graves.

Article 835: Les infractions suivantes à la police de la navigation dont la liste n'est pas limitative sont les suivantes :

- a) refus par le capitaine d'arborer le pavillon, de répondre à l'appel d'un bâtiment de guerre, d'abandonner un malade ou un blessé à terre ou d'enfreindre les dispositions sur le travail, la nourriture et le couchage ;
- b) perte ou destruction volontaire du navire ;
- c) abordage, échouement par négligence ou abandon du navire par le capitaine ainsi que le non-respect des règles prévues par le règlement pour prévenir les abordages en mer ;
- d) accès à bord par des personnes non autorisées et embarquements de clandestins ;
- e) pilotage sans certification ;
- f) refus de communiquer les documents ou informations demandés par l'Autorité Maritime.

Article 836: Les infractions pénales commises à bord ou à la police de la navigation sont recherchées et constatées par la plainte de toute personne intéressée ou d'office par:

- 1) les officiers de police judiciaire ;
- 2) les fonctionnaires régulièrement habilités du Ministère chargé de la Marine Marchande ;
- 3) les gendarmes, agents des douanes et autres fonctionnaires spécialement habilités ;
- 4) les capitaines de navires à bord desquels elles ont été commises.

Les procès-verbaux, dûment signés et établis par les officiers et agents visés à l'alinéa 1 ci-dessus font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à affirmation.

Ils sont transmis à l'Autorité Maritime géographiquement compétente.

Article 837: Dès que le capitaine a connaissance d'une infraction commise à bord, il procède à une enquête préliminaire et en mentionne les circonstances au livre de discipline.

Si nécessaire, il peut faire arrêter provisoirement l'inculpé et cette détention provisoire sera imputée sur la peine définitive.

La plainte et les pièces de l'enquête préliminaire sont adressées à l'Autorité Maritime du premier port d'escale.

Article 838: L'Autorité Maritime régulièrement saisie complète l'enquête effectuée par le capitaine ou procède à une enquête préliminaire si elle agit d'office puis saisit le Procureur de la République.

Article 839: Si l'infraction pénale a été commise par le capitaine, ou s'il en est complice, l'Autorité Maritime procède à une enquête préliminaire dès qu'elle a connaissance des faits.

Elle peut éventuellement transmettre le dossier à l'Autorité Maritime de l'Etat de la nationalité de celui-ci ou, lorsque la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire lui semble l'exiger, prononcer la détention provisoire du capitaine et son renvoi dans le port de son Etat.

Article 840: En ce qui concerne les infractions prévues aux articles 829 et 830, le Ministère public ne peut engager de poursuites qu'au vu des conclusions de l'Autorité Maritime ou à l'expiration d'un délai de 10 jours après qu'il ait réclamé ces conclusions.

En ce qui concerne les infractions concernant l'ordre à bord, les infractions nautiques et celle concernant la police générale de la navigation, le Ministère public ne peut engager de poursuites que sur avis conforme de l'Autorité Maritime qui peut être entendue par le Tribunal si elle le demande.

Article 841: Les crimes maritimes ou de droit commun commis à bord sont de la compétence de la Cour d'assises. Et l'Autorité Maritime, après avoir complété le dossier d'enquête, transmet directement celui-ci au Procureur de la République sans avoir à exprimer de conclusion ou d'avis particulier.

Article 842: Les dispositions du droit commun s'appliquent à l'action civile, aux circonstances atténuantes ainsi qu'à la récidive.

Article 843: Lorsque les faits prévus par la présente Loi ou ses Textes d'application sont imputables à un ou plusieurs membres de l'équipage d'un navire étranger, l'Autorité Maritime peut en cas d'urgence et sans préjudices des mesures de droit commun, arrêter le navire jusqu'au dépôt, au Trésor public, d'un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations.

En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement reste acquis au Trésor public, déduction faite des frais et réparations civiles.

Pour assurer l'exécution de ces décisions, l'Autorité Maritime peut requérir l'Autorité portuaire aux fins d'empêcher la libre sortie du navire ou ordonner toutes mesures matérielles empêchant son départ et elle informe le Consul de l'Etat du pavillon ainsi que le consignataire du navire de ces mesures.

Section 6: Juridictions Compétentes

Article 844: Les infractions maritimes relèvent des juridictions de droit commun :

- 1° lorsqu'elles sont commises à bord de navires battant pavillon guinéen, en quelque lieu qu'ils se trouvent ;
- 2° lorsqu'elles sont commises à bord de navires étrangers se trouvant :

- dans ses eaux territoriales, sauf en ce qui concerne les infractions intéressant la police intérieure du navire ;
- dans sa zone économique exclusive lorsqu'elles portent atteinte à la préservation du milieu marin.

Article 845: Sauf convention contraire, les actions nées du contrat d'affrètement relèvent du Tribunal de commerce du lieu de conclusion du contrat.

Article 846 : En matière de transport maritime international ou national, les opérations effectuées par l'entrepreneur de manutention relèvent du Tribunal de commerce du port où il opère.

En matière de remorquage portuaire ou de pilotage, est seul compétent le Tribunal de commerce du port où ont lieu les opérations de remorquage ou les opérations de pilotage.

Article 847: Dans tout litige relatif au transport de marchandises, le demandeur peut intenter une action devant le Tribunal de commerce dans le ressort duquel se trouve :

- 1° l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, celui de sa résidence habituelle ;
- 2° le lieu de conclusion du contrat à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel ou de laquelle ledit contrat a été conclu ;
- 3° le port de chargement ou de déchargement ;
- 4° tout autre lieu désigné dans le contrat.

Article 28 : La répression des infractions à la réglementation des ressources biologiques de la ZEE est prévue par le Code des Pêches ; celles des infractions relatives à la pollution des eaux d'une origine autre que les navires sont prévues par le Code de l'Environnement.

Section 3: Zone de Protection Ecologique

Article 29: Lorsqu'au-delà de la mer territoriale, l'Etat entend sur un espace donné exercer uniquement des compétences relatives à la protection et à la préservation du milieu marin, et à la recherche scientifique marine, reconnues aux Etats côtiers par la Convention de Montego Bay, l'espace correspondant est dénommé zone de protection écologique. Cette zone ne peut s'étendre au-delà de 200 milles des lignes de base définies à l'article 20, alinéa 2.

La zone de protection écologique est créée par Décret pris sur proposition des Ministres chargés de la Marine Marchande, de la Défense Nationale, de l'Environnement et de l'Intérieur.

Section 4: Plateau Continental

Article 30: Le plateau continental comprend les fonds marins et leur sous-sol. Il s'étend, au-delà de la mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 350 milles à partir des lignes de base définies à l'article 20 alinéa 2.

Lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure, sous réserve d'accords de délimitation avec les autres Etats.

La limite extérieure du plateau continental peut être fixée au-delà de 350 milles à partir des lignes de base telles que définies à l'article 20 alinéa 2, dans les conditions prévues par la Convention de Montego Bay. Cette limite ne peut en aucun cas excéder 350 milles à partir des lignes de base.

Article 31: La République de Guinée exerce sur le plateau continental des droits souverains et exclusifs sur les fonds marins et leur sous-sol aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles minérales, fossiles et biologiques.

Les Autorités guinéennes y exercent, en outre, les compétences reconnues par le droit international, relatives à:

- la construction, à l'exploitation et à l'utilisation d'îles artificielles, d'installations ou d'ouvrages ;
- la recherche scientifique marine ;
- l'agrément du tracé de tout pipeline, et du tracé des câbles installés ou utilisés dans le cadre de l'exploration de son plateau continental ou de l'exploitation de ses ressources.

Article 32: Les limites des espaces maritimes définis aux articles précédents sont fixées par Décret pris sur proposition des Ministres chargés de la Marine Marchande, de la Défense Nationale, de l'Environnement, de l'Intérieur et des Affaires Étrangères.

Elles sont cartographiées et publiées, à l'échelle appropriée. Ces limites sont opposables à l'ensemble des usagers de la mer.

TITRE 2: DOMAINE PUBLIC MARITIME

Article 33: Le domaine public maritime est la partie du domaine public naturel, qui comprend :

- le sol et le sous-sol de la mer territoriale ;
- le sol et le sous-sol des eaux intérieures situées en deçà des lignes de base et le rivage de la mer ;
- le rivage de la mer ;
- les lais et relais de la mer, c'est-à-dire d'une part les terres nouvelles formées par le dépôt d'alluvions et d'autre part les terrains dont la mer s'est retirée à la suite de phénomènes naturels ;
- les ports maritimes, leurs dépendances ainsi que les ouvrages publics situés hors de leurs limites, notamment les balises, les bouées et les phares ;
- les terrains soustraits artificiellement à l'action de la mer, et d'une manière générale ;
- les lieux aménagés et affectés à un usage public, ou qui ont pu être acquis en bordure de mer par l'Etat pour la satisfaction d'un intérêt public ;
- une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage est incorporée au domaine public maritime.

Toutefois, la largeur de cette bande peut être portée, par Décret pris sur proposition du Ministre chargé de l'Environnement après avis technique du Ministre chargé des Domaines, du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé de la Pêche, à deux cents mètres lorsque sont justifiées :

1° la mise en oeuvre de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources de celle-ci, la protection des équilibres biologiques et écologiques la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages ;

2° ou la préservation du patrimoine, la protection, la préservation, le maintien et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, notamment la pêche, les cultures marines, les activités portuaires, les transports maritimes, et le tourisme.

Article 34: Le domaine public maritime est inaliénable, imprescriptible et insaisissable.

Article 35: Le rivage de la mer s'étend entre les hautes et de basse mer.

Il est limité au point où la plus haute mer peut s'étendre en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles, limites constatées par l'Etat en fonction des observations opérées sur les lieux à délimiter.

Article 36: Toute construction ou installation est interdite sur la bande littorale telle que définie à l'article 34.

Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics, à la défense nationale, aux communications internationales ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau, y compris les constructions ou installations touristiques, devant bénéficier d'une autorisation temporaire sur le domaine public maritime délivrée par Arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande, du Ministre chargé de l'Environnement, du Ministre chargé des Finances et du Ministre chargé de l'Urbanisme.

L'accès aux plages, la circulation des piétons sur celles-ci ainsi que leur usage sont libres et gratuites sauf pour des raisons tenant à la sécurité, la défense nationale ou la protection de l'environnement.

Les pêcheurs exerçant une activité professionnelle saisonnière à l'aide de pirogues traditionnelles stationnées sur le rivage sont dispensés d'autorisation d'occupation temporaire.

Article 37: Des concessions, ou autorisations d'occupation temporaire, sur le domaine public maritime peuvent être accordées ou renouvelées par le Ministre chargé des Domaines après avis technique du Ministre chargé de l'Environnement et du Ministre chargé de la Marine Marchande. Les conditions de délivrance des autorisations d'occupation temporaire du domaine public maritime, ainsi que d'une manière générale toutes autres autorisations d'exploitation, sont fixées par Arrêté conjoint du Ministre chargé de l'Environnement, du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé des Domaines.

Article 38: Sous réserve des textes particuliers concernant la défense nationale et des besoins de la sécurité maritime ou aux communications internationales, toute demande tendant à aboutir à un changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime est préalablement soumise à enquête publique.

Article 39: Les décisions et documents relatifs à la vocation des zones ou à l'occupation, l'utilisation ou l'exploitation du domaine public maritime doivent préserver les espaces maritimes, les sites et paysages remarquables ou les caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral et les milieux nécessaires au maintien des équilibres physiques et biologiques, et être coordonnées avec celles concernant les terrains voisins ayant vocation publique.

Les zones à préserver, indépendamment de leurs intérêts propres, doivent notamment tenir compte des plages, des îlots inhabités, des frayères ainsi que des milieux temporairement immergés ou autres.

Toutefois, des aménagements légers peuvent y être implantés lorsqu'ils sont nécessaires à leur gestion, à leur mise en valeur notamment économique ou, le cas échéant, leur ouverture au public peut y être autorisée.

Article 40: En dehors des zones portuaires et industrielles portuaires, et sous réserve de l'exécution des opérations de défense contre la mer et de la réalisation des ouvrages et installations nécessaires à la défense nationale, à la sécurité maritime, à la pêche maritime et aux cultures marines, il ne peut être porté atteinte à l'état naturel du rivage de la mer, notamment par endiguement, assèchement, enrochement ou remblaiement.

Cette interdiction ne s'applique pas aux installations ou ouvrages liés à l'exercice d'un service public ou à l'exécution d'un travail public dont la localisation au bord de la mer s'impose pour des raisons topographiques ou techniques impératives et qui sont assujetties à une déclaration d'intérêt public et des évaluations environnementales et sociales auprès des services compétents des Ministères chargés de l'Environnement, de la Marine Marchande et des Domaines.

Article 41: Les extractions de matériaux, sables ou graviers sont interdites sur le domaine public maritime.

Cette interdiction ne concerne pas les travaux de dragage effectués dans les ports, leurs chenaux d'accès ou pour l'exécution de travaux dont l'objet est la conservation ou la protection d'espaces naturels remarquables ainsi que pour les travaux intéressant la défense nationale et la pose de câbles sous-marins.

De telles opérations doivent également être dirigées de manière à ne pas gêner la circulation sur le rivage de la mer, la pêche maritime et le libre exercice de leur activité par les services publics.

Article 42: Les conditions de délivrance des autorisations d'extraction de matériaux sur le rivage de la mer sont fixées par Décret pris sur proposition du Ministre chargé de l'Environnement après avis du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 43: Les conditions de délivrance des autorisations relatives au traitement de l'eau de mer sont fixées par Décret pris sur proposition du Ministre chargé de l'Hydraulique après avis du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 44: Un Arrêté conjoint des Ministres chargés de l'Environnement, de la Marine Marchande et de l'Urbanisme, fixe la procédure pour l'évaluation des projets.

L'autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime est délivrée par le Ministre chargé des Domaines après avis du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 45: En référence à l'article 112 de l'Ordonnance 0/92/019 du 30 mars 1992 portant Code Foncier et Domaniale et des dispositions réglementaires prises pour son application, il est institué une rémunération des services rendus par le Ministre chargé de la Marine Marchande à l'occasion de l'instruction des demandes d'octroi ou de transfert des autorisations d'occupation temporaire du domaine public maritime.

Article 46: Un Plan d'aménagement portuaire préparé par le Ministre chargé de la Marine Marchande en concertation avec les Ministères chargés de l'Environnement et des Domaines détermine le schéma d'occupation du domaine public maritime et fluvial par les infrastructures structurantes.

Article 47: Les occupations illégales et les infractions aux dispositions du présent Livre sont sanctionnées en application des dispositions légales en vigueur.

LIVRE II: LA NAVIGATION MARITIME

TITRE I: CATEGORIES ET ZONES DE NAVIGATION

CHAPITRE I: CATEGORIES DE NAVIGATION

Article 48: La navigation maritime comprend :

1° la navigation de commerce relative au transport du fret et des passagers qui englobe la navigation au long cours, le cabotage international et le cabotage national;

2° la navigation de servitude effectuée en mer, dans les ports et rades par des navires affectés particulièrement à un service public à l'exclusion des navires de guerre;

3° la navigation de pêche relative à la capture, à l'élevage des animaux marins et à l'exploitation des ressources halieutiques d'une manière générale;

4° la navigation auxiliaire concernant le pilotage, le remorquage, le chalandage, le dragage, le sondage, ainsi que la recherche scientifique en mer;

5° la navigation de circulation relative à l'exploitation des propriétés riveraines agricoles ou industrielles ou des parcelles concédées sur le domaine public maritime;

6° la navigation de plaisance pratiquée à bord d'un navire dans un but d'agrément.

CHAPITRE II: ZONES DE NAVIGATION

Article 49: La navigation de commerce et de plaisance s'exerce:

a) au cabotage national, quand elle s'effectue entre deux (2) ports guinéens;

b) au cabotage sous - régional, quand elle s'effectue entre un port guinéen et un ou plusieurs ports d'Etats de la sous - région du ressort de la CEDEAO;

c) au long cours, quand elle s'effectue au-delà des limites du cabotage international.

Pour la navigation de pêche, la définition et la réglementation des limites des zones de pêche sont fixées par le Code des pêches.

Article 50: La pratique de chaque type de navigation, à l'exception de la navigation à la pêche, requiert un agrément du Ministre chargé de la Marine Marchande.

La pratique de la navigation à la pêche est assujettie à l'obtention d'une licence de pêche délivrée par le Ministre chargé de la Pêche après présentation du permis de navigation délivré par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 51: Les capitaines ou patrons, les bateliers et autres conducteurs d'engins utilisés pour l'exercice de tout type de navigation visé à l'article 48 sont tenus de respecter les règles des Conventions internationales en matière de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, de sécurité maritime, de sûreté maritime, et d'environnement marin ainsi que les conditions nationales d'exercice de la navigation correspondante.

CHAPITRE III: NAVIGATION RESERVEE

Article 52: La navigation commerciale entre les ports guinéens ou entre un port et une plate-forme en mer est réservée aux armements nationaux ainsi qu'aux armements nationaux d'Etats avec lesquels un accord de réciprocité a été passé.

Un armement national est un armement, propriété d'une personne physique ou morale de nationalité guinéenne, possédant ou affrétant au moins un navire sous pavillon national.

Sont également réservées aux armements nationaux, dans les mêmes conditions qu'aux alinéas ci-dessus lorsqu'elles sont effectuées dans les eaux territoriales :

- La navigation auxiliaire et la navigation de servitude et

- Les opérations de ravitaillement en carburant et les opérations de transbordement du poisson ou toutes autres opérations de transbordement.

TITRE 2: SIGNALISATION MARITIME

CHAPITRE I: BALISAGE

Article 53: Le balisage des eaux maritimes et portuaires, des plates-formes flottantes ou fixes ou de tous autres travaux particuliers autorisés et effectués dans les eaux guinéennes, ainsi que des épaves maritimes est fixé par l'Autorité Maritime selon les règles prévues par l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM) et la Convention SOLAS 74 telle qu'amendée.

La mise en place, l'entretien et l'enlèvement des balises portuaires et des chenaux d'accès aux ports ou terminaux pétroliers ou minéraliers, ou signalant une plate-forme de forage, des travaux particuliers autorisés ou une épave maritime sont effectués, selon le cas, par l'Autorité portuaire, le service gestionnaire, l'exploitant de la plate-forme, l'entreprise réalisant les travaux ou le propriétaire de l'épave.

L'Autorité Maritime diffuse, dans les meilleurs délais, un avis aux navigateurs pour toute modification de mise en place, l'enlèvement et la détérioration de balises. La capitainerie du port, la brigade de gendarmerie compétente et l'organisme chargé de la police maritime et du contrôle en mer doivent également en être tenues informées.

Les caractéristiques minimales obligatoires de l'ESM sont les suivantes :

- références (numéro);

- situation géographique précise (latitude, longitude);

- caractéristiques de jour et de nuit (voyants, couleurs, éclats...);

- sources lumineuses (batteries ou panneaux solaires, types de feux).

Article 819: Le personnel exerçant habituellement la manutention portuaire bénéficie d'une priorité d'embauche. Les ouvriers concernés ont la qualité de docker professionnel. Celle-ci leur est reconnue par le bureau de l'association gestionnaire du Bureau de la Main d'Œuvre Dockers du port qui leur délivre une carte professionnelle.

Article 820: Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe le nombre maximum de dockers professionnels par port après consultation du Directeur Général de l'établissement portuaire.

LIVRE XV : ORDRE INTERNE DU NAVIRE ET DEROULEMENT DE L'EXPEDITION MARITIME

TITRE 1: CHAMP D'APPLICATION

Article 821: Les dispositions du présent Livre sont applicables :

1° aux personnes de quelque nationalité qu'elles soient :

- régulièrement embarquées à bord d'un navire battant pavillon guinéen ;

- qui, bien que non présentes à bord, ont commis un des délits prévus par celui-ci.

2° aux passagers, aux pilotes, aux employés ou autres personnes occupées en quelque qualité que ce soit pour les besoins du navire ;

3° aux naufragés ou passagers clandestins durant le temps de leurs présences à bord ;

4° aux marins guinéens embarqués sur des navires étrangers affrétés coque nue.

TITRE 2: EXERCICE DES ACTIONS PUBLIQUES ET DISCIPLINAIRES

Article 822: Les délais de prescription de l'action publique, de l'exécution des peines et de l'action civile sont fixés conformément au droit commun pour les crimes, délits et contraventions prévus par la présente Loi.

Les délais dans lesquels la sanction des fautes disciplinaires doit être prononcée et exécutée sont ceux prévus pour les contraventions.

Article 823: Aucune poursuite ne peut être exercée lorsque la personne inculpée a été jugée définitivement à l'étranger pour le même fait, sous réserve que, en cas de condamnation, elle ait subi sa peine, obtenu sa grâce ou que l'action soit prescrite.

CHAPITRE I : REGIME DISCIPLINAIRE

Section 1 : Pouvoirs du Capitaine

Article 824: Le capitaine a toute autorité sur les personnes embarquées pour quelque cause ou quelque nécessité que ce soit et doit assurer le maintien de l'ordre, la sécurité du navire et la bonne exécution de l'expédition maritime.

Il peut employer à ces fins tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées de lui prêter main forte.

Article 825: Lorsqu'il a connaissance d'une faute contre la discipline, le capitaine doit procéder à une enquête en interrogeant l'intéressé sur les faits reprochés ainsi que les témoins à charge ou décharge et il en consigne les résultats sur le livre de discipline.

Section 2: Fautes Contre la Discipline

Article 826: Les manquements à la discipline du bord sont classés selon le cas en fautes légères ou graves, et hormis les fautes énumérées ci-dessous, les autres manquements sont laissés à l'appréciation de l'Autorité Maritime.

Toute faute qui n'est pas réputée grave au sens du présent Chapitre est considérée comme faute légère.

Article 827: Sont notamment réputées fautes graves contre la discipline :

1) la récidive d'une faute légère ;

2) la désobéissance, le refus d'obéir ou la résistance à un ordre concernant le navire ;

3) toute faute dans l'exercice de la profession susceptible de nuire à la sécurité du navire ;

4) la négligence dans le service de quart ou de garde ;

5) fumer dans un endroit interdit ;

6) la dégradation volontaire de matériel de bord ;

7) la non observation des prescriptions relatives à la sécurité, l'hygiène, les conditions de travail et l'incendie.

Section 3 : Procédure - Sanctions et Recours

Article 828: Le capitaine doit tenir un livre de discipline coté et paraphé par l'Autorité Maritime et présenté à son visa lorsqu'une faute contre la discipline a été commise.

L'Autorité Maritime tient un livre de punitions sur lequel sont inscrites les sanctions disciplinaires infligées par ses soins.

Article 829: L'Autorité Maritime saisie par le capitaine d'une plainte concernant une faute disciplinaire convoque l'intéressé, le capitaine et les témoins à charge ou à décharge. Après leurs auditions et si les explications ne sont pas de nature à disculper l'intéressé, ce dernier est puni de l'une des sanctions prévues à l'article ci-dessous.

Article 830: Les fautes disciplinaires légères sont directement sanctionnées par le capitaine du navire qui peut prononcer, après enquête et audition des témoins éventuels, l'une des sanctions suivantes :

1) la réprimande ;

2) l'avertissement verbal ou écrit ;

3) le blâme.

Les fautes disciplinaires graves sont sanctionnées par l'Autorité Maritime qui, après audition et explication de l'intéressé, des témoins à charge ou à décharge et du capitaine peut prononcer par Décision motivée l'une des sanctions suivantes :

1) la rétrogradation ;

2) la suspension du service sans droit à rémunération pour une période maximum de 2 mois ;

3) le licenciement ;

4) la radiation de la matricule des gens de mer.

Article 831: La décision motivée de l'Autorité Maritime est définitive et n'est susceptible d'aucun recours.

Section 4: Retraits ou Suspensions de Brevets ou Certificats

Article 832: L'Autorité Maritime peut prononcer contre tout capitaine, pilote, officier, marin breveté, diplômé ou certifié, le retrait partiel ou total des droits et prérogatives afférant aux brevets, diplômes, certificats dans les cas suivants :

1) faute contre l'honneur ;

2) faute grave dans l'exercice de la profession ;

3) condamnation pour infraction prévue par la présente Loi, notamment pour infraction aux règles visant la sauvegarde de la vie humaine en mer ou la protection de l'environnement marin. Ce retrait peut être prononcé :

1) à titre provisoire pour une durée d'un an au plus ;

2) à titre définitif en cas de condamnation à une peine criminelle, de perte totale du navire ou de récidive d'une sanction prononcée à l'alinéa 1 ci-dessus.

Lorsque le capitaine, l'officier ou le marin est titulaire d'un brevet, diplôme ou certificat délivré par un Gouvernement étranger, il perd le droit d'exercer le commandement ou toutes autres fonctions lorsqu'il est embarqué à bord d'un navire battant pavillon de la République de Guinée.

Section 5: Régime Pénal-Infractions Maritimes

Article 833: Les infractions maritimes sont les infractions d'ordre public prévues par la présente Loi et notamment celles concernant :

1) la police intérieure du navire ;

2) les règles relatives à la sécurité de la navigation, la sauvegarde de la vie humaine en mer et la prévention de la pollution marine, ainsi qu'aux enquêtes techniques en cas d'événement de mer;

3) les règles relatives au contrat de travail maritime, au travail maritime et au placement des marins ;

4) les règles d'habitabilité et d'hygiène à bord des navires ;

5) la réglementation des épaves ;

6) la réglementation du domaine public maritime ;

7) les transports maritimes ;

8) la réglementation du pilotage;

9) les règles relatives à la sûreté maritime ;

Et, d'une manière générale, toutes autres infractions spécifiques aux dispositions de la présente Loi.

Article 794: La rémunération des services de remorquage est fixée par la convention des parties ou à défaut selon le tarif fixé par l'Autorité portuaire ou le gestionnaire du terminal après avis de l'Autorité Maritime.

Article 795: Le remorquage portuaire, dans les zones de remorquage obligatoire, s'effectue sous la direction du capitaine du navire remorqué.

Les dommages de tous ordres survenus lors de ces opérations sont à la charge du navire remorqué à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

Toutefois, par convention expresse et écrite, les parties peuvent confier au capitaine du navire remorqueur la direction des opérations et dans ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur sauf s'il est établi la faute du navire remorqué.

Article 796: Toutes opérations de remorquage sont soumises aux dispositions sur la sécurité de la navigation et aux régimes disciplinaire et pénal de la Marine Marchande.

Tout événement de mer ou autres actes portant préjudice au milieu marin et tout obstacle à la navigation maritime, constatés pendant les opérations de remorquage, doivent faire l'objet d'un rapport spécial qui est transmis sans délai avec un avis à l'Autorité Maritime.

Article 797: Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage sont prescrites 2 ans après l'achèvement de ces opérations.

Section 2 : Remorquage Portuaire

Article 798: Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué.

Le remorquage des navires opérant sur les sites offshore est assimilé au remorquage portuaire.

Les dommages survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

Article 799: Les parties peuvent, par convention écrite, confier au capitaine du remorqueur, la direction des opérations ; dans ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Section 3: Remorquage Hauturier

Article 800: Les opérations de remorquage hauturier s'effectuent sous la direction du remorqueur. Les dommages survenus au cours de ces opérations sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Article 801: Les parties peuvent, par convention écrite, confier au capitaine du navire remorqué la direction des opérations ; dans ce cas, les dommages sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

CHAPITRE III: LAMANAGE

Article 802: Le lamanage est l'opération qui constitue à assister les navires dans leurs opérations d'amarrage et de désamarrage.

Article 803: L'organisation du lamanage est fixée par l'Autorité Maritime.

CHAPITRE IV: POLICE DU BALISAGE

Section 1: Dommages occasionnés aux ouvrages portuaires

Sous-section 1: Protection du Balisage

Article 804: Le capitaine ou le patron de tout navire ou embarcation qui, même en danger de perte et par suite d'un amarrage, d'un abordage ou de toute autre cause accidentelle, a coulé, déplacé ou détérioré une balise, un feu flottant ou une bouée, est tenu de le signaler par les moyens les plus rapides dont il dispose.

Article 805 : Le capitaine ou le patron doit au plus tard dans les 24 heures de son arrivée, faire la déclaration, de tout incident visé à l'article 804, à la capitainerie du premier port guinéen qu'il fréquente ou du consulat guinéen le plus proche lorsqu'il s'agit d'un port étranger.

L'Autorité portuaire ou le consulat transmettra la déclaration à l'Autorité Maritime guinéenne.

Article 806: Le défaut de déclaration prévue aux articles 804 et 805, et indépendamment des frais de réparation du dommage causé à l'ouvrage qui seront facturés à l'armateur, constitue une infraction passible d'une amende qui est fixée par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande et le cas échéant d'un emprisonnement de 7 jours à un mois.

Article 807: Il est défendu à tout capitaine ou patron d'un navire ou d'une embarcation de l'amarrer sur une balise, un feu flottant ou une bouée qui ne serait pas destiné à cet usage.

Il est également défendu de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage d'un feu flottant ou d'une bouée, sauf si le navire ou l'embarcation est en danger de perte. En cas de contestation, concernant cette dernière situation, il appartient à l'armateur de prouver que le navire était en danger de perte.

Article 808: Toute infraction aux dispositions de l'article 807 est punie d'une amende qui est fixée par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

En cas de récidive dans les 12 mois d'une condamnation pour les mêmes faits, le montant de l'amende est doublé.

Article 809: Dans les eaux portuaires ou en dehors de celles-ci, quiconque a intentionnellement détruit, abattu ou dégradé une balise, un feu flottant, une bouée ou un phare et, d'une façon générale, tout équipement ou installation de balisage ou d'aide à la navigation, est puni d'une peine d'emprisonnement de 3 mois à 2 ans et d'une amende qui est fixée par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande, sans préjudice de la réparation du dommage causé aux ouvrages et installations.

Article 810: En cas de récidive pour les infractions à la police du balisage dans le délai de 12 mois d'une condamnation pour les mêmes faits, les peines d'emprisonnement prévues à l'article 809 peuvent être doublées.

Sous-section 2: La procédure et les compétences en matière de police du balisage

Article 811: La mise en place, la surveillance et l'entretien du balisage dans les chenaux d'accès, les bassins portuaires et les voisinages immédiats des ports relèvent de la responsabilité de l'Autorité portuaire. Un contrôle régulier des installations est effectué dans le cadre d'inspections réalisées par l'Autorité Maritime chargée du balisage. Celle-ci peut mettre en demeure l'Autorité portuaire concernée de remédier à un défaut du balisage qu'elle aura constaté.

Article 812: La surveillance du balisage est assurée par la capitainerie du port, les services du port compétents et les pilotes. Les navires de l'Armée de Mer et de la surveillance des pêches peuvent également contribuer à la surveillance du balisage.

Toute anomalie ou dégradation constatée doit être immédiatement signalée à la capitainerie du port.

Article 813: Les infractions à la police du balisage peuvent être constatées par les officiers de port, les agents de la police ou de la gendarmerie, les commandants des bâtiments de l'Armée de Mer ou de la surveillance des pêches et les pilotes, à condition, pour ces derniers, qu'ils aient été assermentés.

Article 814: Les procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils sont transmis à la Juridiction guinéenne compétente du lieu de l'infraction, à la diligence de l'Autorité portuaire ou de l'Autorité Maritime qui devront exposer les faits devant le Tribunal.

CHAPITRE V: EMBAUCHE DES DOCKERS

Article 815: L'embauche des ouvriers dockers intervient par l'intermédiaire du Bureau de la Main d'Œuvre Dockers du port administré par les entreprises de manutention regroupées sous la forme d'une société au sein de laquelle siège un représentant des ouvriers dockers.

Article 816: Un Arrêté Conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé du Travail, détermine les modalités d'organisation et de fonctionnement du Bureau de la main d'oeuvre dockers après avis de l'Autorité portuaire et des partenaires sociaux particulièrement des entreprises de manutention.

Article 817: Les statuts de la Structure visée à l'article 815, ainsi que son règlement intérieur, doivent être approuvés par le conseil d'administration de l'établissement public portuaire dans le délai d'un mois de leur adoption ou de la modification par l'assemblée générale de l'association.

Article 818: A défaut de règlement intérieur de la structure gestionnaire du Bureau de la Main d'Œuvre Dockers du port, les modalités de recrutement et de gestion des dockers inemployés seront définies par le conseil d'administration de l'établissement public portuaire.

Article 54: Le balisage des eaux maritimes est assuré par le service des phares et balises relevant de l'Autorité Maritime et dont les attributions et l'organisation sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Les opérations matérielles de mise en place et d'entretien du balisage peuvent être concédées à un organisme public agissant pour le compte et sous le contrôle de l'Autorité Maritime.

Article 55: Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe les redevances de balisage au profit du service des phares et balises ou du concessionnaire de ce service ainsi que les modalités sous lesquelles l'Autorité portuaire peut assurer le balisage portuaire.

TITRE 3: POLICE DE LA NAVIGATION

Article 56: Dans les eaux maritimes, et jusqu'à la limite des eaux territoriales ainsi que dans les fleuves jusqu'au premier obstacle à la navigation maritime, la police de la navigation est exercée par l'Autorité Maritime.

Elle a pour but:

- de réglementer la circulation en mer en fonction des conditions nautiques locales et des nécessités du trafic maritime, notamment aux approches des ports ;

- de faire assurer le respect des règles nationales et internationales visant à la sécurité des navires et de la navigation et à la prévention de la pollution par les navires.

Dans les zones maritimes visées à l'alinéa 1 du présent article, ainsi qu'en haute mer, la police de la navigation inclut la police du pavillon exercée par l'Autorité Maritime à l'égard des navires battant son pavillon et qui a pour but de faire respecter par ces derniers les Règlements nationaux et internationaux en vigueur; Dans les limites des ports et rades, des règlements particuliers de police peuvent être pris par les Autorités portuaires en assurant la gestion, après avis de l'Autorité Maritime.

LIVRE III: LE NAVIRE

TITRE 1: STATUT ADMINISTRATIF DU NAVIRE CHAPITRE I: INDIVIDUALISATION

Article 57: Les éléments d'individualisation du navire sont :

- le nom ;

- le port d'attache ;

- la nationalité, le tonnage ;

- le numéro d'immatriculation ;

- le numéro d'identification OMI, selon les cas.

Tout navire jouit de la nationalité de l'Etat dont il bat le pavillon.

Section I: Nom

Article 58: Tout navire répondant aux conditions de la présente Loi, sauf les exceptions prévues par celle-ci, doit porter à la poupe son nom et celui de son port d'immatriculation.

Les embarcations non pontées d'une longueur inférieure à 12 mètres naviguant exclusivement dans les eaux guinéennes se voient attribuer un nom à la demande de leurs propriétaires.

Article 59: Le choix du nom appartient au propriétaire sous le contrôle de l'Autorité Maritime.

Le même nom ne peut pas être porté par deux ou plusieurs navires à moins que celui-ci soit suivi d'un chiffre distinctif.

Les noms à caractère injurieux ou susceptibles de porter préjudice à la morale ou à l'ordre public ou de prêter confusion avec les signaux de détresse sont interdits.

Section 2: Immatriculation

Article 60: Tout navire battant pavillon de la République de Guinée doit être inscrit, après sa naturalisation ou guinéisation, sur le registre sécurisé d'immatriculation des navires ouvert auprès des services de l'Administration maritime. Le numéro d'immatriculation est porté sur l'acte de guinéisation.

Article 61: Les conditions à remplir pour obtenir l'immatriculation d'un navire sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

L'immatriculation du navire est assujettie au paiement d'une taxe de première immatriculation en Guinée et d'une taxe annuelle dont les montants et les modalités sont fixés par Arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé des Finances.

Section 3: Jaugeage

Article 62: Lors de son immatriculation, tout navire doit pouvoir justifier de son jaugeage et présenter le certificat international conforme aux prescriptions de la Convention internationale sur le jaugeage des navires (TONNAGE 69).

Les embarcations non pontées d'une longueur inférieure à 12 mètres sont dispensées d'une telle formalité.

La délivrance du certificat de jauge est subordonnée au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par Arrêté Conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé des Finances.

Article 63: Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande précise les conditions d'application de la présente Section.

Section 4: Numéro OMI

Article 64: Le numéro OMI d'un navire est obtenu sur demande adressée au secrétariat général de l'Organisation Maritime Internationale selon une procédure prévue à cet effet fixée par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Section 5: Nationalité du Navire

Article 65: La naturalisation ou guinéisation est l'acte administratif qui confère à un navire le droit de battre le pavillon de l'Etat guinéen avec les privilèges et sujétions qui s'y rattachent.

Article 66: Pour être naturalisé, le navire doit :

1) avoir été construit en Guinée ou avoir été régulièrement importé; dans les deux cas, l'armateur au profit duquel le navire est construit ou importé doit justifier des autorisations administratives nécessaires délivrées par l'Autorité Maritime ;

2) justifier de sa radiation des registres du pays, si le navire importé bat pavillon étranger au moment de son acquisition ;

3) être muni d'une autorisation provisoire de naviguer sous pavillon guinéen par l'Autorité Maritime si le navire acheté ou construit à l'étranger n'a pas de nationalité, pour se rendre en Guinée. Cette autorisation n'est délivrée que pour la durée du voyage ;

4) être-jaugé-selon-les-modalités indiquées à l'article 62;

5) avoir un nom choisi conformément aux dispositions des articles 60 et 61;

6) appartenir, pour plus de la moitié, à des personnes physiques ou morales guinéennes dans les conditions suivantes :

• si le navire appartient à des personnes physiques, les nationaux guinéens doivent être propriétaires de 51% du navire;

• si le navire appartient à une société, elle doit avoir son siège social en Guinée, les actionnaires ou associés guinéens doivent être propriétaires d'au moins 51% des actions ou parts sociales; à cet effet, les actions souscrites par les nationaux au capital de sociétés anonymes doivent être nominativement.

Elles ne peuvent être cédées qu'avec l'autorisation du Ministre chargé de la Marine Marchande ;

• si le navire appartient à la fois à des personnes physiques et des sociétés, le navire peut être naturalisé à condition d'appartenir pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de propriété, à des nationaux guinéens remplissant les conditions requises ;

7) - avoir satisfait au paiement des droits de guinéisation fixés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Doivent aussi être guinéens :

a) dans les sociétés anonymes, le président du conseil d'administration, les directeurs généraux et la majorité des membres du conseil d'administration ; pour les sociétés de capitaux, les actions souscrites par des nationaux guinéens doivent l'être nominativement;

b) dans les sociétés à responsabilité limitée (SARL) et les sociétés de personnes, les gérants et les associés détenant au moins 51% du capital social.

Article 67: Peuvent également être naturalisés guinéens dans les conditions de l'article 66:

- les navires étrangers affrétés coque nue par un armateur guinéen ou une société d'armement guinéenne qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et la gestion nautique ;

- les navires destinés à appartenir, après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par un contrat de crédit-bail, à une personne physique ou une société d'armement guinéenne.

Dans les deux cas ci-dessus, la guinéisation n'est accordée que si le navire :

- est effectivement exploité à partir d'un port guinéen ;

- et si son pavillon initial est abandonné, à cet effet, conformément à la législation de l'Etat de ce pavillon.

Les dispositions de l'alinéa 1 du présent article ne s'appliquent pas à la naturalisation des navires de pêche.

Article 68: Dans le cas particulier des navires de pêche neufs d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres, exerçant une activité de pêche artisanale ou côtière, la guinéisation est sujette à la production des pièces suivantes par le demandeur :

- l'autorisation d'accès à la ressource délivrée par le Ministre chargé des Pêches Maritimes ;
- le rapport de conformité des caractéristiques techniques du navire établi par les services compétents de l'Administration Maritime ou une société de classification agréée ;
- les plans du navire avec photos ;
- la documentation exigée par les dispositions des articles précédents.

Article 69: Aucun navire ne peut recevoir un acte de guinéisation provisoire si la totalité des hypothèques, ou autres droits inscrits sur ce navire, n'a pas été préalablement purgée ou que les titulaires de la totalité des hypothèques, ou autres droits inscrits n'aient donné leur consentement par écrit et que, au cas de vente forcée, l'Autorité Maritime de l'Etat dont le navire battait pavillon ne l'ait notifiée à l'Autorité Maritime.

Le nouvel acquéreur devra produire :

- soit un certificat attestant que le navire a été radié ;
 - soit un certificat attestant que le navire sera radié, avec effet immédiat, à la date à laquelle l'adaptation guinéenne aura lieu.
- Dans ce cas, la date de radiation est la date d'immatriculation.

Article 70: Indépendamment de l'autorisation d'importation délivrée par l'Administration Maritime, tout nouvel acquéreur ou affrètement doit, prioritairement, également joindre au dossier remis à l'Autorité Maritime :

- s'il s'agit d'un financement local, l'autorisation de la Banque Centrale de la République de Guinée;
- ou, s'il y a eu un financement extérieur, l'autorisation donnée par la Banque Centrale de la République de Guinée à la banque intermédiaire.

Article 71: Lorsque le dossier complet d'acquisition ou d'affrètement coque nue est remis à l'Autorité Maritime par le nouvel acquéreur, ou affrètement coque nue, le navire est réputé battre pavillon guinéen jusqu'à la délivrance définitive de l'acte de guinéisation qui doit intervenir dans les 15 jours suivant le dépôt.

Article 72: Les formalités de guinéisation s'effectuent auprès de l'Autorité Maritime chargée de la tenue du registre d'adaptation guinéen.

L'acte de guinéisation est établi en trois originaux, dont l'un est remis à l'armateur pour être conservé en permanence parmi les documents de bord.

Les formalités à accomplir en vue de la guinéisation ou en cas de perte ou de destruction de l'acte de naturalisation, ou de modifications apportées à la propriété du navire ou à ses autres caractéristiques sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 73: Sont dispensées de la guinéisation les embarcations non pontées ou d'une longueur inférieure à 12 mètres, dès lors qu'elles sont exclusivement exploitées dans les eaux guinéennes.

Peuvent être également dispensées, les embarcations ayant une affectation particulière dont la liste est établie par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 74: L'équipage d'un navire guinéen doit être composé exclusivement de marins guinéens. Toutefois, l'Autorité Maritime peut, sur demande de l'armateur, accorder une dérogation en cas d'insuffisance d'officiers ou de marins guinéens. En contrepartie, l'armateur versera une contribution pour la formation maritime dont le montant sera fixé par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 75: En tant que de besoin, il est créé, par Décret pris sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande, un registre d'immatriculation international guinéen offrant des conditions particulières pour la guinéisation des navires étrangers. Ce registre peut être géré sur le territoire guinéen ou à l'étranger par une Société agréée par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande et en vertu d'un cahier de charges signé par l'Autorité Maritime et ladite Société.

Article 76: Les navires enregistrés sous le registre international mentionné à l'article 75 sont tenus de respecter les normes de sécurité, de sûreté et de préservation du milieu marin édictées par les Conventions internationales, notamment la Convention SOLAS 74 telle qu'amendée et la Convention MARPOL et ses Annexes pertinentes.

Article 77: Seuls les navires de charge sont éligibles au registre d'immatriculation international. Les navires de pêche en sont exclus de manière absolue.

Article 78: Est interdit de guinéisation tout navire de commerce ou de pêche âgé de plus de 15 ans depuis sa première mise en service.

Toutefois, sous réserve que ces navires soient munis des titres de sécurité et de prévention de la pollution, des dérogations peuvent être accordées par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 79: La délivrance d'un acte de guinéisation est subordonnée au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par Arrêté Conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé des Finances.

Article 80: Il est tenu par l'Administration Maritime un registre national d'immatriculation des navires.

L'Autorité Maritime mentionne dans le registre d'immatriculation sur une feuille numérotée et paraphée, exclusivement affectée au navire, ce qui suit :

- le port d'attache du navire, le numéro, le lieu et la date d'établissement du certificat de jaugeage ;
- le nom du navire et son mode de puissance motrice, les matériaux de sa coque, la date de sa construction, ses dimensions, son tonnage et, s'il y a lieu, la force de sa machine motrice ;
- les prénoms, nom, nationalité et domicile de son ou de ses propriétaires, le nombre des parts de chacun d'eux et, s'il y a lieu, le prénom, le nom, la nationalité et le domicile du gérant.

Article 81: Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe les conditions de tenue du registre national d'immatriculation et la procédure à appliquer par l'Autorité Maritime.

Article 82: Le navire naturalisé guinéen sous le régime national ou international peut perdre sa nationalité et être radié d'office du registre dans les cas suivants :

- la perte de l'une des conditions nécessaires à la guinéisation ;
- toute action frauduleuse ayant pour objet le changement de nom ;
- la découverte de faux documents utilisés pour la naturalisation ;
- l'existence de deux pavillons ;
- la vente du navire par l'armateur à une société ou personne physique ne remplissant pas les conditions de nationalité exigées par les articles précédents.

Celle-ci laisse toutefois subsister les inscriptions relatives aux droits réels grevant le navire sans empêcher pour autant la radiation, la résiliation ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.

Article 83: La radiation ne peut être effectuée que trente jours après la date où les créanciers inscrits au registre d'immatriculation et les tiers ayant fait inscrire un exploit de saisie ont été avisés par l'Autorité Maritime agissant en qualité de conservateur des hypothèques maritimes. Doivent être également radiés du registre d'immatriculation, les navires :

- immobilisés depuis plus de trois ans, sauf dérogation de l'Autorité Maritime ;
- définitivement innavigables ou réduits à l'état d'épave ;
- dont le pavillon a été transféré à un autre Etat.

Article 84: Lorsqu'un navire a subi des avaries graves ou des modifications importantes de sa structure, l'acte de guinéisation est suspendu de plein droit jusqu'à la production d'un rapport de conformité des nouvelles caractéristiques techniques du navire délivré par une société de classification ou un organisme de sécurité agréé.

Article 85: Le maintien de la nationalité de tout navire naturalisé et immatriculé en Guinée notamment lorsque celui-ci est âgé de plus de quinze ans depuis sa première mise en service, est subordonné au maintien de la première classe selon les critères établis par les sociétés de classification reconnues au niveau international ainsi que par les dispositions de la présente Loi.

Section 6: Pavillon et Signalement Extérieur Permanent

Article 86: Les navires autres que les embarcations non pontées d'une longueur inférieure à 12 mètres doivent arborer à la poupe ou à la corne d'artimon le pavillon national :

- à l'entrée et à la sortie des ports ;
- les jours de fêtes légales ;
- sur réquisition d'un bâtiment de guerre, quelle que soit sa nationalité.

Ce certificat ne sera rétabli que si le pilote suspendu continue d'assister aux opérations de pilotage en compagnie d'un pilote en activité.

Il en est de même lorsque le pilote a dû s'absenter de son poste pour une raison quelconque et que, de ce fait, son expérience dans sa zone de compétence a été sensiblement diminuée, auquel cas l'Autorité Maritime devra s'assurer qu'il se familiarise à nouveau avec celle-ci.

A défaut, il peut être suspendu dans les mêmes conditions qu'à l'alinéa 2 du présent article.

Article 777: Durant l'opération de pilotage, le pilote est le conseiller technique du capitaine du navire piloté et sa présence à bord :

- ne dispense pas le capitaine ou l'officier chargé du quart à la passerelle de ses obligations en ce qui concerne la sécurité du navire ;
- ne libère pas le capitaine de ses responsabilités en ce qui concerne les manœuvres nautiques.

Le capitaine et le pilote doivent échanger tous renseignements sur la navigation, les conditions locales et les caractéristiques du navire, notamment sur les points suivants :

- 1° entente générale sur les plans et les méthodes concernant le voyage prévu ;
- 2° examen des conditions spéciales relatives aux intempéries, profondeur d'eau, courants de marée, trafic maritime susceptible de se présenter durant l'opération, communication de renseignements sur le nombre normal de tours d'hélice aux diverses vitesses du navire, tirants d'eau avant et arrière, longueur, largeur, taux de giration à des vitesses diverses, cercle de giration, distances d'arrêts et toutes autres données pertinentes ;
- 3° examen de toutes les caractéristiques inhabituelles en matière de conduite des navires, des défaillances des machines ou des problèmes relatifs au matériel de navigation susceptibles d'avoir une incidence sur l'exploitation, la conduite ou la sécurité de la manoeuvre ainsi que le cas échéant tous autres renseignements sur les méthodes envisagées pour l'utilisation du ou des remorqueurs.

Article 778: Tout navire entrant dans une zone de pilotage obligatoire doit faire le signal d'appel du pilote et aviser le service lorsqu'il la quitte.

L'opération de pilotage commence à partir du moment où le pilote se présente à bord, et prend fin à l'arrivée, à destination, au mouillage, à quai ou lorsque la limite de la zone de pilotage obligatoire est atteinte.

Le pilote ne peut quitter le navire sans l'accord du capitaine et sans que ce navire soit en sécurité, amarré, ou sorti en mer, sauf dans le cas où il a été remplacé par un autre pilote.

Article 779: Le capitaine doit prendre toutes dispositions et mesures de sécurité pour faciliter l'accostage du bateau-pilote, ainsi que l'embarquement et le débarquement du pilote prévus par la Convention SOLAS 74.

Article 780: Le pilote est tenu d'assister le navire qui se présente le premier ou pour lequel il est désigné par son tour de service.

Hors le cas de force majeure, tout pilote doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter son assistance à un navire en danger, même s'il n'a pas été expressément requis, dès qu'il a pu constater ou être informé du péril dans lequel se trouve le navire. Dans ce cas, le pilote a droit à une rémunération fixée par l'Autorité Maritime.

Article 781: Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage.

Cependant, dans ses rapports avec l'armateur, le pilote doit contribuer à la réparation du navire piloté au cas où l'armateur établit que le dommage est dû à une faute du pilote.

Article 782: Au cours des opérations de pilotage ou au cours des manoeuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus au pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote.

Au cours des mêmes opérations, les dommages causés au bateau-pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote.

Au cours des manoeuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus à l'équipage du bateau-pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote.

Article 783: Dès que le capitaine entre dans la zone où le pilotage est obligatoire, il arbore le signal d'appel du pilote et le maintien jusqu'à l'arrivée de ce dernier.

Article 784: Le capitaine est tenu de prendre toutes dispositions pour faciliter les opérations d'accostage de l'embarcation de pilotage, d'embarquement et de débarquement du pilote, dans les meilleures conditions de sécurité.

Article 785: En cas d'événement de mer ou autres actes constatés portant préjudice au milieu marin, le pilote est tenu d'établir un rapport spécial qui est transmis sans délai avec son avis à l'Autorité Maritime, par le chef de la station de pilotage. Ce dernier doit signaler également à l'Autorité Maritime toutes les fautes d'ordre professionnel commises par le pilote.

Article 786: Si, durant l'opération de pilotage, le pilote est amené à constater que le navire présente un risque ou un danger pour la sécurité de la navigation ou la protection de l'environnement marin, il doit le signaler dans les meilleurs délais à son Autorité gestionnaire qui prévient l'Autorité Maritime.

Il doit rendre compte immédiatement de tout accident survenu au navire piloté ainsi que de toute irrégularité constatée dans les feux de navigation et signaux.

Il est également en droit de refuser de piloter un navire constituant un danger ou un risque pour la sécurité de la navigation ou la protection de l'environnement marin. Son refus et les raisons qui l'ont motivé sont communiqués immédiatement à l'Autorité gestionnaire et à l'Autorité Maritime qui prendra les mesures nécessaires.

Article 787: L'État n'est pas responsable envers l'armateur du navire piloté des dommages causés par le pilote lorsque celui-ci est un de ses agents, sauf si ce dernier ne remplit pas les conditions légales et réglementaires de qualification professionnelle.

Article 788: Les tarifs de pilotage sont perçus au profit de l'installation portuaire ou de l'organisme gestionnaire du terminal.

Les tarifs sont libellés en devises étrangères.

Article 789: Les consignataires de navires sont personnellement responsables du paiement des droits de pilotage : entrées et sorties, mouvements dans le port et sur rade. Il répond également des indemnités supplémentaires dues au pilote.

Tout litige concernant le paiement de ces droits est du ressort de la Juridiction Nationale Compétente dans laquelle se trouve l'Autorité portuaire ou le gestionnaire du terminal.

Article 790: Les actions nées à l'occasion du pilotage sont prescrites 2 ans après l'achèvement des opérations de pilotage. Le Tribunal du port où se sont achevées lesdites opérations est seul compétent pour connaître de ces actions.

CHAPITRE II: REMORQUAGE

Section 1: Dispositions Générales

Article 791: Le remorquage est l'opération qui consiste à tirer à l'aide d'une remorque un navire, à le pousser ou l'aider dans sa manoeuvre d'accostage ou de libération du quai lors des manoeuvres portuaires ou d'autres manoeuvres par le moyen d'un autre navire appelé remorqueur, que celui-ci soit ou non spécialement conçu selon les circonstances de l'opération.

Article 792 : Il y a convention de remorquage lorsqu'un ou plusieurs remorqueurs fournissent à un navire la puissance lui permettant de se déplacer ou de manoeuvrer sans que ce service ait un caractère d'assistance ou de sauvetage. Le remorquage peut être portuaire ou effectué en haute mer. La convention de remorquage se prouve par tous les moyens notamment par l'acceptation de services du remorqueur par le capitaine du navire remorqué.

Article 793: Le contrat de remorquage :

- 1) commence dès la présentation du remorqueur au navire remorqué aux fins d'exécution de l'opération et que celui-ci se trouve sous l'influence directe des manoeuvres du bâtiment à remorquer ;
- 2) se termine à l'achèvement de la dernière opération de remorquage nécessaire et que le remorqueur s'est suffisamment éloigné du navire remorqué.

Si le dommage est causé par un navire ne battant pas pavillon guinéen, l'Autorité portuaire peut exiger immédiatement de l'armateur ou de son représentant, une caution ou un cautionnement calculé sur la base d'une estimation sommaire du dommage, avant d'autoriser le navire à quitter le port.

Article 758: En cas de désaccord entre les parties à la suite de l'expertise sur le montant du dommage, le Directeur Général de l'établissement public portuaire défère le procès-verbal de constat à la Juridiction Compétente du lieu de l'accident.

CHAPITRE III: POLICE DE LA NAVIGATION ET DE LA SECURITE DES NAVIRES

Section 1 : Admission et Placement des Navires dans le Port

Article 759: Tout navire entrant dans un port doit arborer le pavillon de sa nation et celui de la République de Guinée.

Article 760: Tout capitaine ou patron n'ayant pas avisé de son arrivée à l'avance, conformément à l'article 761 et n'ayant pas de représentant sur place, doit, dans les 24 heures, se déclarer à la capitainerie du port sous peine d'une amende qui est fixée par l'Autorité portuaire.

Article 761: L'admission, le placement, le mouvement et la sécurité dans l'enceinte portuaire des navires dans le port sont fixés par le règlement de police et d'exploitation du port.

TITRE 3: PROFESSIONS D'AUXILIAIRES AU SERVICE DU NAVIRE

CHAPITRE I: PILOTAGE

Article 762: Le pilotage des navires de mer est une opération nautique d'assistance et de conseil donnée aux capitaines par des marins qualifiés et possédant une bonne connaissance des lieux ainsi qu'une expérience suffisante pour assurer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement obligatoirement à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports et rades et dans les limites de chaque zone de pilotage ainsi qu'éventuellement à l'approche des plates-formes fixes ou mobiles de forage et de leurs installations annexes ainsi que dans les autres eaux maritimes guinéennes.

Il a pour objet :

1) d'assurer l'écoulement du trafic maritime dans les meilleures conditions de délais et de sécurité;

2) de contribuer aussi efficacement que possible au respect des principes de l'ordre juridique maritime national et international.

Article 763: Afin d'assurer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement dans les eaux maritimes et portuaires, les capitaines de navires battant pavillon guinéen ou étranger ont l'obligation de faire appel aux pilotes de la zone de pilotage obligatoire ou du port dans lequel ils entrent ou duquel ils sortent.

Sont affranchis d'une telle obligation :

1) les navires affectés à l'amélioration, à l'entretien et à la surveillance des ports et de leurs accès ;

2) les bâtiments de l'Armée de Mer ainsi que ceux affectés à la surveillance maritime ;

3) les navires de pêche basés habituellement dans le port.

Tous autres navires d'une longueur hors-tout ou d'un tonnage inférieur à un seuil fixé pour chaque port par l'Autorité portuaire ou l'organisme compétent, après avis de l'Autorité Maritime, en considération des conditions locales d'exécution de l'opération de pilotage.

Article 764: Le pilotage maritime est un service public dont le fonctionnement s'exerce sous la tutelle du Ministre chargé de la Marine Marchande.

La gestion du service:

- peut-être confiée à des organismes publics et notamment à une Autorité portuaire, ou le gestionnaire d'un terminal;

- peut-être déléguée à des sociétés de droit guinéen agréées par l'Autorité Maritime.

Article 765: Dans le cas de la concession du service de pilotage, le concessionnaire doit fournir un cautionnement bancaire dont le montant est fixé par l'Autorité Maritime ou par l'Autorité portuaire.

Article 766: Le concessionnaire du pilotage, par l'abandon de ce cautionnement, peut s'affranchir de la responsabilité civile résultant des articles précédents, sauf dans le cas où la faute par lui commise constituerait une infraction pénale.

Article 767: Le cautionnement est affecté par premier privilège à la garantie des condamnations qui pourraient être prononcées contre le pilote pour fautes commises dans l'exercice de ses fonctions, et à la réparation des dommages qui en résultent.

Le cautionnement est affecté par second privilège au remboursement des fonds qui auraient été prêtés pour la constitution totale ou partielle de ce cautionnement.

Article 768: Les fonds constitués en cautionnement ne peuvent, pendant la durée de la concession, être saisis pour d'autres créances que celles en faveur desquelles l'article précédent institue un privilège.

Article 769: Les modalités d'application des articles 765 à 768, sont fixées par Décision de l'Autorité Maritime.

Article 770: Dans chaque port ou zone de pilotage obligatoire, un règlement local arrêté par l'Autorité portuaire ou le service gestionnaire maritime compétent, après avis de l'Autorité Maritime, fixe :

1) les limites géographiques du pilotage obligatoire ;

2) l'effectif des pilotes ;

3) le matériel et les biens nécessaires à l'exécution du service;

4) les tarifs et indemnités de pilotage.

Article 771: La compétence du pilote s'arrête aux limites de la zone pour laquelle il a été régulièrement habilité et à l'intérieur de cette zone seul un pilote habilité peut effectuer des opérations de pilotage.

En dehors de ces limites, la réglementation du pilotage ne s'applique plus.

Toute personne, autre qu'un pilote habilité, qui aura entrepris ou tenté d'entreprendre la conduite d'un navire en se présentant comme pilote est passible des sanctions prévues par la présente Loi.

Article 772 : Les pilotes sont des marins de la Marine Marchande et assujettis à leur statut. Ils sont soumis :

1° au pouvoir disciplinaire du Ministre chargé de la Marine Marchande, notamment lorsqu'ils assurent leurs fonctions à bord des navires ; et

2° au régime pénal de la Marine Marchande, notamment en cas d'accident de mer.

Compte tenu de la spécificité de la profession et de la responsabilité qui leur incombe, un accord d'établissement soumis au visa de l'Autorité Maritime peut définir les conditions particulières de leur engagement.

Article 773: Indépendamment et accessoirement à l'exercice de leurs fonctions, les pilotes participent à la surveillance des fonds marins et signalent les modifications dont ils peuvent avoir connaissance.

Article 774: Les conditions d'accès à la profession, l'organisation des concours de pilotage ainsi que la nature des épreuves, les principes de notation et le programme des concours sont fixés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Les pilotes reçoivent un certificat attestant de leur qualification. Ce certificat les autorise à exercer leurs fonctions dans les seules limites de la zone ou du port pour lequel ils ont été reconnus compétents.

Toutefois, à titre provisoire et exceptionnellement, l'Autorité Maritime peut accorder des dérogations pour le pilotage dans les limites d'un autre port après avis de l'Autorité portuaire concernée.

Article 775: En cours de carrière, et annuellement, les pilotes doivent prouver à l'Autorité portuaire qu'ils continuent de satisfaire aux normes relatives à leur aptitude physique, notamment en ce qui concerne l'acuité visuelle et auditive. Au cas d'incapacité susceptible de mettre en danger la sécurité des navires et la protection de l'environnement, ou d'incapacité définitive constatée médicalement, il est mis fin à leurs fonctions par Décision de l'Autorité portuaire et tenir informer l'Autorité Maritime de cette Décision.

Article 776: L'Autorité Maritime s'assure, à des intervalles ne dépassant pas 5 ans, que les pilotes:

1° continuent de posséder des connaissances récentes sur la navigation dans leurs zones de compétences ; et

2° connaissent l'évolution des législations, réglementations et autres prescriptions internationales, nationales et locales en vigueur ainsi que les dispositions particulières concernant le port ou leur zone de pilotage.

A défaut, l'Autorité Maritime peut suspendre, pour une durée maximale de six mois renouvelable, la certification de qualification.

A l'entrée des eaux territoriales, dans les ports et rades, ainsi que durant l'escale, le pavillon guinéen doit être arboré par les navires étrangers.

Article 87: Tout navire de mer régulièrement immatriculé en République de Guinée doit porter un signalement extérieur permanent qui permet de l'identifier par marques apposées sur la coque ou sur les superstructures.

Ces marques varient selon que le navire est armé à la pêche ou au commerce. Ce sont :

- le nom ;

- le port d'attache ;

- le numéro d'immatriculation ; et

- le signal distinctif ou indicatif d'appel radio.

La nature et la dimension des marques sont établies en fonction du tonnage et de la longueur du navire.

Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande détermine les conditions d'application du présent article.

Section 7: Titres de Navigation

Article 88: Tout navire battant pavillon guinéen est astreint à la possession d'un titre de navigation maritime délivré par l'Autorité Maritime. Celui-ci doit être produit sur toute réquisition, soit en mer, soit au port.

Article 89: Les titres de navigation maritime sont :

- le rôle d'équipage délivré obligatoirement aux navires pratiquant une navigation maritime et dont l'équipage est composé de marins professionnels ;

- le permis de circulation délivré aux bâtiments de servitude ou de plaisance.

Les embarcations non pontées d'une longueur inférieure à 12 mètres naviguant exclusivement dans les eaux guinéennes sont dispensées de titre de navigation ainsi que les navires de plaisance d'une jauge brute inférieure à 2.

Article 90: Le rôle d'équipage a pour objet :

1) d'autoriser le navire satisfaisant aux prescriptions de la présente loi à exercer une navigation maritime de préciser l'identité du navire, de son propriétaire ou de l'armateur, de l'équipage ainsi que du genre de navigation exercée ;

2) de constater la nature et la durée des services accomplis par l'équipage, les dates d'embarquement et de débarquement ainsi que les fonctions remplies par les marins ;

3) de contrôler la navigation effectuée ;

4) de recueillir l'engagement formel du capitaine de se soumettre aux Lois et Règlements nationaux.

L'armateur doit certifier exactes les mentions portées sur le rôle d'équipage qui est établi en double exemplaire dont l'un lui est remis pour être conservé à bord.

Le rôle d'équipage mentionne également les conditions d'engagement de l'équipage qui peuvent lui être annexées.

Les énonciations font foi en justice et tiennent lieu de preuve de la navigation effectuée par l'équipage pour l'obtention des pensions et les prestations sociales et familiales.

Article 91: Tout embarquement ou débarquement d'un membre de l'équipage doit faire l'objet d'une mention au rôle indiquant la date, le lieu et le motif de l'embarquement ou du débarquement.

A l'étranger, les Autorités Maritimes ou Consulaires ainsi que les Autorités Maritimes des États avec lesquels ont été signés des accords de réciprocité sont habilitées à effectuer tous les mouvements qui seront ensuite signalés à l'Autorité Maritime du port d'armement.

Certains navires peuvent être dispensés du rôle d'équipage. La liste en est établie par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande qui détermine la catégorie de navires susceptibles de recevoir soit une carte de circulation, soit un permis de circulation.

Article 92: Le rôle d'équipage est soumis au visa de l'Autorité Maritime lors de chaque escale des navires de commerce et à la fin de chaque marée pour les navires de pêche. Si le titre vient à expiration en cours de voyage, il est prorogé jusqu'au retour dans le premier port guinéen.

Article 93: Les conditions de délivrance et de renouvellement des titres de navigation ainsi que les montants des taxes auxquelles elles sont soumises seront fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Section 8: Documents de Bord

Article 94: Indépendamment du rôle d'équipage tel que défini à la section ci-dessus, tout navire immatriculé et devant être en possession de ce document doit également avoir à son bord, selon les prescriptions de la présente Loi ou des Conventions internationales auxquelles la Guinée est partie:

1- le certificat de jaugeage ;

2- le certificat de classification ;

3- le certificat d'immatriculation ;

4- les certificats de sécurité, de sûreté et de prévention de la pollution, ou éventuellement les certificats d'exemption ;

5- les rapports de visites de sécurité réglementaires ;

6- le livre de bord, le journal de la machine et le registre de bord radioélectrique ou radiotéléphonique ;

7- le certificat ou l'attestation d'assurance ;

8- la licence radio ;

9- les documents douaniers ou sanitaires ;

10- le certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ;

11- le certificat relatif au système antisalissure ;

12- le certificat d'effectif minimum ;

13- une assurance ou toute garantie financière spécifique aux épaves ;

14- tous autres documents pouvant être prescrits par la présente Loi.

Article 95: Le livre de bord, tenu par le capitaine, relate les événements concernant la navigation ainsi que ceux survenus à bord durant le voyage à l'équipage, aux passagers et à la cargaison et dont la mention paraît utile et nécessaire.

Article 96: Le journal de la machine tenu par le chef mécanicien mentionne les quantités de combustibles embarquées, leurs qualités, les consommations journalières ainsi que toutes autres informations relatives au fonctionnement des appareils propulsifs.

Article 97: Le registre de bord radioélectrique ou radiotéléphonique est tenu par l'officier radio électricien ou l'opérateur radiotéléphonique et mentionne, conformément aux dispositions des règlements de radiocommunications et de la Convention SOLAS 74 telle qu'amendée, les messages émis ou reçus ainsi que toute information concernant le service de la radio à bord.

Article 98: Ces documents cités aux articles 95, 96 et 97, peuvent être retirés par l'Autorité Maritime lorsqu'une enquête technique est en cours, font foi jusqu'à preuve du contraire des événements ou incidents qui y sont relatés.

Article 99: L'armateur, ou l'affréteur, de tout navire guinéen doit justifier auprès de l'Autorité Maritime d'une assurance de responsabilité civile souscrite auprès d'une société d'assurance justifiant de l'expérience professionnelle requise et couvrant les dommages constatés et causés tant par le navire que par sa cargaison.

L'attestation ou le certificat est valable depuis sa date de délivrance jusqu'à son annulation.

TITRE 2: PROPRIETE DU NAVIRE

CHAPITRE I: CONTRAT DE VENTE DE NAVIRES

Article 100: Toute vente de navire sous pavillon guinéen ainsi que toute vente de parts ou de quirats d'un tel navire doit faire l'objet d'un acte écrit. Le contrat de vente doit être établi sous la forme d'acte authentique.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrêté, la liste des mentions devant figurer dans l'acte de vente du navire ou dans l'acte de vente de parts ou de quirats d'un tel navire.

Article 101: Toute vente d'un navire guinéen ou de parts ou de quirats d'un navire guinéen, effectuée en République de Guinée, doit faire l'objet d'une déclaration de transfert.

La déclaration de transfert doit être établie par l'acquéreur du navire ou des parts ou quirats du navire. Les mentions devant figurer sur la déclaration de transfert sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 102: La vente d'un navire guinéen ou parts ou quirats d'un navire guinéen est considérée comme ayant eu lieu lorsque l'acte de vente et la déclaration de transfert ont été remis à l'Autorité Maritime.

Dès réception de l'acte de vente et de la déclaration de transfert, l'Autorité Maritime inscrit sur le Registre des navires le nom de l'acquéreur comme nouveau propriétaire du navire vendu ou des parts ou quirats vendus et modifie le Certificat d'immatriculation du navire. L'Autorité Maritime mentionne sur l'acte de vente la date et l'heure d'enregistrement de la vente ainsi que la réception de la déclaration de transfert.

Article 103: A l'étranger, les ventes de navires guinéens ou de parts ou quirats de tels navires sont faites par devant les Représentants diplomatiques de la République de Guinée.

A l'occasion de telles ventes, un acte de vente du navire ou de parts ou quirats de ce navire ainsi qu'une déclaration de transfert doivent être remis au Représentant diplomatique de la République de Guinée au lieu où la vente a été effectuée.

Article 104: Dès réception de l'acte de vente et de la déclaration de transfert, le Représentant diplomatique doit, dans les trente (30) jours, les transmettre à l'Autorité Maritime.

Après réception par l'Autorité Maritime de l'acte de vente et de la déclaration de transfert, la vente du navire est enregistrée sur le registre des navires. L'Autorité Maritime peut cependant sursoir à l'enregistrement de l'acte de vente lorsque des hypothèques ont été prises sur le navire vendu, antérieurement à la date de vente.

Article 105: L'enregistrement, sur le registre des navires, de la vente d'un navire guinéen ou de la vente de parts ou de quirats d'un tel navire, donne lieu à une nouvelle immatriculation du navire.

CHAPITRE II: CONSTRUCTION DES NAVIRES

Article 106: Quiconque construit un navire pour son propre compte ou pour le compte d'un client doit en faire déclaration à l'Autorité Maritime et obtenir un accord du Ministre chargé de la tutelle de l'activité pour laquelle le navire est destiné. Cette règle ne s'applique pas à la construction des embarcations non pontées ou d'une longueur inférieure à 10 mètres.

Article 107: Le contrat de construction, y compris pour le compte d'un tiers, ainsi que toute autre opération de réparation ou modification d'un navire doit être rédigé par écrit, à peine de nullité, et déclaré préalablement à l'Autorité Maritime.

Durant la période des travaux, les navires concernés sont soumis à des visites régulières assurées par l'Administration Maritime. Ces visites ont pour objet de vérifier la conformité desdits travaux aux spécifications techniques contenues dans l'autorisation préalable.

Article 108: La date, l'identité des agents ayant effectué chaque visite de conformité et les conclusions desdites visites de conformité sont consignées dans le registre du chantier dans la partie réservée au navire concerné.

Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe l'objet de ces visites de conformité en chantier.

Article 109: Le constructeur est garant des vices cachés du navire, nonobstant la recette de celui-ci sans réserve.

L'action en garantie contre le constructeur se prescrit en un an, délai qui commence à courir, en ce qui concerne le vice caché, à partir de sa découverte.

La découverte du vice caché est le moment du dépôt du rapport d'expertise qui en établit l'existence et la nature.

Article 110: L'entrepreneur qui a procédé à la réparation est garant des vices cachés résultant de son travail dans les conditions des articles de 106 à 109.

CHAPITRE III: FORME ET PUBLICITE DES ACTES RELATIFS A LA PROPRIETE

Article 111: Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire battant pavillon guinéen, tout contrat d'affrètement à temps ou coque nue, toutes délégations de fret consenties pour plus d'un an ou dont la prorogation pourrait aboutir à une pareille durée, doit, à peine de nullité, est constaté par écrit.

Ces actes doivent comporter les mentions propres à l'identification des parties intéressées et sont soumis au visa de l'Autorité Maritime et doivent être autorisés par celle-ci lorsqu'ils entraînent la création ou le transfert d'un droit réel au profit d'un étranger.

Article 112: Les actes visés à l'article 111 sont inscrits au registre d'immatriculation des navires et opposables aux tiers.

CHAPITRE IV: EXPLOITATION EN COPROPRIETE

Article 113: Il y a copropriété d'un navire lorsque sa propriété est divisée en part et que celle-ci est partagée entre plusieurs personnes physiques ou morales.

Un copropriétaire peut posséder plusieurs parts mais la copropriété cesse lorsque l'un d'eux possède toutes les parts. Chaque part entre dans le patrimoine personnel de son titulaire qui peut la vendre ou l'hypothéquer sous réserve des dispositions du présent Chapitre.

Le nom, le domicile, la nationalité des copropriétaires et le nombre de parts dont chacun est titulaire doivent être portés sur l'acte de guinéisation ainsi que sur le registre d'immatriculation.

Article 114: Les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts, exception faite des dispositions de l'article 113 alinéa 3.

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

Article 115: Nonobstant toute clause contraire, les décisions de la majorité sont susceptibles d'un recours en justice de la part de la minorité porté devant la Juridiction Nationale Compétente du port d'immatriculation du navire dans un délai de 3 ans à compter de la décision contestée.

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

Lorsque aucune majorité ne peut se dégager ou en cas d'annulation répétée des décisions de la majorité, la Juridiction Nationale Compétente peut, à la requête d'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 116: La majorité peut confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes copropriétaires ou étrangères à la copropriété et de même, elle peut décider de la révocation des personnes désignées.

La nomination, la démission ou la révocation du ou des gérants doivent être portées sur l'acte de guinéisation ainsi que sur le registre d'immatriculation. A défaut, tous les copropriétaires sont réputés gérants.

Le ou les gérants ont tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de leur mission de gestion au nom de la copropriété en toutes circonstances.

Toute limitation contractuelle des pouvoirs du gérant est sans effet à l'égard des tiers même si elle a fait l'objet d'une publicité sur l'acte de guinéisation et le registre d'immatriculation.

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

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

Le capitaine doit se conformer aux instructions du ou des gérants.

Article 117: Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété.

Les copropriétaires non gérants ne sont tenus des dettes sociales qu'à concurrence de la valeur de leurs parts. Il peut être stipulé que les copropriétaires non gérants sont tenus solidairement.

Norsque le ou les gérants sont étrangers à la copropriété, il doit être stipulé que des propriétaires représentant plus de la moitié des intérêts sont indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété et cette convention n'est opposable aux tiers que si elle a été portée sur l'acte de guinéisation et le registre d'immatriculation.

Dans le cas contraire, tous les copropriétaires sont indéfiniment et solidairement responsables.

Article 118 : Chaque copropriétaire dispose de sa ou de ses parts mais reste tenu des dettes nées antérieurement à la publicité réglementaire de l'aliénation dans les limites prévues à l'article 117.

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

L'aliénation de sa part par un copropriétaire doit être portée à l'acte de guinéisation et sur le registre d'immatriculation. A défaut, celui-ci reste tenu des dettes de la copropriété dans la mesure définie à l'article précédent.

Article 119: La mort, l'incapacité ou la faillite d'un copropriétaire n'entraîne pas de plein droit la dissolution de la copropriété. Ces situations doivent être portées sur l'acte de guinéisation.

Article 120: Tout copropriétaire peut :

- disposer de sa part mais reste tenu des dettes antérieures à la publicité réglementaire de l'aliénation dans les limites prévues à l'article 117 ;
- hypothéquer sa part dans les conditions et formes du Chapitre 5.

Tout copropriétaire membre de l'équipage du navire peut, en cas de congédiement, quitter la copropriété et en obtenir le remboursement de sa part.

LIVRE XIV : L'ACCUEIL DU NAVIRE ET DE LA MARCHANDISE

TITRE 1: SERVICE PUBLIC PORTUAIRE

CHAPITRE I: GENERALITES

Article 739: Les ports sont des zones de transit des marchandises utilisant le transport maritime, à ce titre ils sont indispensables à l'économie nationale. Afin de répondre aux prescriptions résultant de la libéralisation de l'économie et de la mondialisation du commerce, les structures chargées de leur exploitation doivent bénéficier d'une autonomie suffisante pour assurer le fonctionnement efficace du service public, tout en respectant les orientations de la politique nationale. Celles-ci sont définies et leur application est contrôlée par l'Autorité Maritime de tutelle.

Article 740: Le service public portuaire concerne notamment, les services d'accueil des navires, le pilotage, le remorquage, le lamanage, l'exercice de la manutention, l'occupation du domaine public portuaire, la signalisation maritime, la police portuaire.

Article 741: L'établissement public chargé d'organiser ou d'exploiter ce service public bénéficie de prérogatives de puissance publique lui permettant de prendre des mesures d'autorité, de manière unilatérale, dans le seul but d'assurer la continuité de ce service. L'exercice de cette mission se déroule sous le contrôle du Ministre chargé de la Marine Marchande et des juridictions compétentes.

Article 742: La zone portuaire ne bénéficie pas d'un régime d'extra-territorialité, sa délimitation ne porte pas atteinte aux attributions dévolues par les textes en vigueur aux différentes Autorités publiques pour l'exercice de leurs missions.

Article 743: L'Autorité portuaire met en permanence à la disposition de l'Autorité Maritime, les informations et: les statistiques relatives aux mouvements des navires, au trafic maritime de passagers et de marchandises ainsi qu'au nombre de personnes à bord des navires et aux caractéristiques des cargaisons, notamment dangereuses ou polluantes.

Article 744: Les Autorités publiques intervenant sur la zone portuaire doivent exercer leurs missions dans le respect des objectifs définies par l'établissement public portuaire et par le Gouvernement guinéen.

CHAPITRE II: DELIMITATION DE LA ZONE PORTUAIRE

Article 745: La zone portuaire comprend les ouvrages destinés à l'accueil des navires, les plans d'eau nécessaires à leur manœuvre d'approche et d'amarrage, les zones couvertes ou non destinées au stockage des marchandises utilisant le transport maritime, ainsi que l'espace situé à proximité des ouvrages portuaires affecté aux entreprises traitant lesdites marchandises.

Article 746: La zone portuaire est définie, à l'issue d'une instruction administrative dont les modalités sont définies à l'article 747, par Décret pris sur proposition conjointe des Ministres chargés de la Marine Marchande, des Pêches, de l'Industrie, des Mines et de l'Urbanisme.

Article 747: Préalablement à la signature du Décret délimitant ou modifiant la zone portuaire gérée par un établissement public portuaire, une instruction administrative est menée à l'initiative du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Le dossier soumis à l'instruction comporte :

- 1) le projet de limites de la zone portuaire, tant du "côté mer" que du "côté terre" ;
- 2) la situation des domaines et des occupations éventuelles.

Article 748: L'instruction visée à l'article 747 comporte un débat public à l'initiative du Ministère chargé de la Marine Marchande. Il est ouvert aux représetants de la communauté portuaire, aux industriels implantés dans la zone portuaire, aux représentants des armateurs au commerce, à la pêche et à la plaisance.

CHAPITRE III: ZONE DE DEVELOPPEMENT INDUSTRIAL-PORTUAIRE

Article 749: Afin de permettre au port de se développer, et à l'établissement public portuaire de disposer d'une réserve foncière en vue de créer de nouveaux ouvrages ou d'accueillir des entreprises générant un trafic maritime, il est créé autour de la zone portuaire une zone dite "de développement industrial-portuaire".

La zone industrial-portuaire est délimitée dans les mêmes conditions que la zone portuaire selon la procédure prévue aux articles 746 à 748.

Article 750: Toute autorisation de construire à l'intérieur de la zone de développement industrial-portuaire doit obligatoirement être soumise, sous peine de nullité, à l'accord préalable du Conseil d'Administration de l'établissement public portuaire.

TITRE 2: POLICE DES PORTS MARITIMES

CHAPITRE I: COMPETENCE DE L'AUTORITE PORTUAIRE

Section 1: L'Autorité Portuaire

Article 751: L'établissement public portuaire représenté par son Directeur Général est seul chargé d'assurer la sécurité de la navigation dans la zone de mouillage et sur l'ensemble du plan d'eau du port.

Il assure également le contrôle de l'utilisation des installations portuaires publiques et de leur sécurité.

Dans le respect des textes législatifs et réglementaires en vigueur, ainsi que des Conventions internationales, il définit à cet égard, des normes de sécurité et veille à leur respect.

Il assure que ces normes sont totalement respectées en matière de:

- manutention et d'entreposage des marchandises ;
- prévention et de lutte contre les incendies ;
- pollution de la zone portuaire.

Article 752: Les règles de sécurité et les conditions d'accès, de circulation, d'arrêt et de stationnement des motocycles, véhicules, trains, des engins et outillages de chargement, de déchargement et de manutention des marchandises, d'occupation des domaines dans l'enceinte portuaire sont fixées par le règlement d'exploitation du port.

CHAPITRE II: POLICE DE LA CONSERVATION

Section 1: Lutte Contre la Pollution

Article 753 : Nul ne peut porter atteinte au bon état des ports tant dans leur partie maritime que terrestre, ainsi que ses havres tant dans leurs profondeurs et netteté que dans leurs installations.

Les usagers du port sont responsables des conséquences dommageables de la pollution qui serait le fait de leur activité.

Article 754: Tout incident à l'intérieur du port entraînant, ou susceptible d'entraîner, une pollution même légère, doit être immédiatement signalé à la capitainerie par tous les moyens possibles.

En cas de besoin, l'Autorité portuaire informe les Autorités concernées.

Article 755: L'Autorité portuaire établit un Plan d'Urgence Portuaire (PUP) de lutte contre tout type de pollution pour chaque port relevant de sa compétence, ce Plan doit être compatible avec le plan d'urgence national de lutte contre la pollution (Plan POLMAR).

Chaque exploitant dans sa zone d'intervention est tenu d'élaborer un plan de lutte contre la pollution portuaire, approuvé par l'Autorité portuaire, ledit plan doit être compatible avec le plan POLMAR National.

Section 2: Réparation des Dommages Occasionnés aux Ouvrages

Article 756: Toute personne physique ou morale est responsable des dommages causés au plan d'eau, aux ouvrages et installations portuaires soit de son fait, soit du fait des personnes qu'elle a sous sa garde, en particulier les préposés et mandataires.

Elle doit réparation entière du dommage sauf si elle prouve que la faute de l'Administration portuaire est à l'origine du dommage en totalité ou en partie. Dans cette dernière hypothèse, il appartient à la juridiction compétente de déterminer la répartition des responsabilités.

Article 757: Tout dommage aux ouvrages portuaires qu'il s'agisse du plan d'eau, de l'infrastructure ou des outillages, constitue une contravention dont les modalités sont prévues à l'article 758.

L'Autorité portuaire doit immédiatement faire effectuer une évaluation du dommage par un expert commandité à cet effet par les services techniques de l'établissement public portuaire. Si l'auteur du dommage ou son assureur le demande, une expertise doit être diligentée contradictoirement avec un expert désigné conjointement avec l'Autorité portuaire, ou à défaut par le Président de la Juridiction Compétente. L'Autorité portuaire ne peut refuser cette demande que si elle présente un caractère manifestement dilatoire.

TITRE 2: TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES D'EAU INTERIEURES

Article 720: Par le contrat de transport de marchandises par voies d'eau intérieures le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures d'un port à un autre, d'une gare à une autre ou d'un appontement à un autre.

Le contrat de transport par voies d'eau intérieures peut être verbale ou matérialisé par un document constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

Article 721: Lorsqu'un contrat prévoit le transport des marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions du présent Titre régissent chacune de ces expéditions.

Article 722: La responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au lieu de chargement, durant le transport et au lieu de déchargement.

Les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte, d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour l'expédition.

Elles sont également réputées être sous la garde du transporteur jusqu'au moment où il effectue la livraison en remettant les marchandises au destinataire.

Il en est de même dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce applicables au lieu de livraison ou en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises.

Article 723: Des clauses limitatives de responsabilité peuvent être inscrites sur le titre de transport prévu à l'article 719 du présent Livre.

Cependant, ces clauses ne peuvent avoir pour effet de ramener la réparation due en cas de perte ou avaries des marchandises, à un montant inférieur à celui prévu par la police d'assurance préalablement souscrite par le propriétaire ou toute personne assimilée.

Article 724: Le chargeur engage sa responsabilité envers le transporteur dans les mêmes conditions que dans le transport de marchandises par mer.

TITRE 3: TRANSPORT DE PASSAGERS ET DE BAGAGES PAR VOIES D'EAU INTERIEURES

Article 725: Toute personne qui est transportée par voies d'eau intérieures, en vertu d'un contrat de passage, est un passager.

Lors de la conclusion du contrat de passage, le transporteur délivre un ticket ou un billet de passage au passager.

Le ticket de passage est délivré par le transporteur si le transport est effectué dans les zones urbaines et interurbaines.

Le billet de passage est délivré par le transporteur, conformément aux dispositions du transport par mer, en cas de transport international de passagers et de bagages.

Article 726: Par le contrat de passage, le transporteur s'engage à transporter par voies d'eau intérieures, contre une rémunération déterminée, un passager et ses bagages et à prendre toutes les mesures nécessaires en vue de l'exécution du transport et des prestations contractuelles ou usuelles en matière de contrat de Passage.

Article 727: Sont considérés comme bagages, les objets dont le passager conserve la garde ou le contrôle, les bagages ou colis contenant des effets personnels du passager, enregistrés avant le début du voyage et les véhicules qui les accompagnent.

Article 728: Le contrat de passage international peut être rompu par le transporteur ou par le passager dans les mêmes conditions que pour le contrat de transport de passagers par mer.

En cas d'inexécution du contrat de passage urbain ou interurbain imputable au transporteur, le passager a droit au remboursement du prix du ticket.

Article 729: Le passager est tenu de respecter strictement les règles relatives au maintien de l'ordre et à la sécurité à bord de l'engin de navigation intérieure.

Le transporteur peut mettre en dépôt, pour justes motifs, les bagages du passager, et aux frais et risques de celui-ci.

Article 730: Le régime de la responsabilité du transporteur de passagers par mer et les règles relatives aux actions en responsabilité qui peuvent être exercées contre lui, sont applicables au transporteur de passagers par voies d'eau intérieures.

LIVRE XIII : LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR MER

Article 731: Le présent Livre fixe les règles particulières du transport par mer des marchandises dangereuses au départ et à destination des ports guinéens notamment celles classées selon la nomenclature des Conventions internationales en vigueur en la matière.

Article 732: Le transport des marchandises dangereuses en colis nécessite un emballage bien adapté, étanche s'il s'agit de transport de liquides et résistant pour les gaz sous pression ainsi qu'un étiquetage et des documents déclaratifs normalisés, indiquant leur classification précise.

Article 733: Le chargeur est tenu d'apposer sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre.

Article 734: Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas connaissance du caractère dangereux des marchandises, le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises.

Dans ce cas, les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

Ces dispositions ne peuvent pas être invoquées par une personne qui a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

Article 735 : Les marchandises y compris les conteneurs doivent être chargés, arrimés, et assujettis pendant toute la durée du voyage conformément aux dispositions réglementaires en vigueur ou selon les instructions données par le chargeur pour le transport desdites marchandises.

Article 736: L'Autorité Maritime délivre un visa pour tout embarquement ou tout transbordement de marchandises dangereuses dans les ports guinéens.

Les modalités d'application de l'alinéa précédent sont déterminées par voie réglementaire.

La délivrance du visa prévu à l'alinéa 1 est soumise à la perception d'une redevance dont le montant est fixé par Arrêté Conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé des Finances.

Article 737: En cas d'événement entraînant ou risquant d'entraîner la perte par-dessus bord en mer de marchandises dangereuses en colis, le capitaine du navire, ou toute autre personne ayant la charge du navire envoie sans retard à l'État côtier le plus proche un compte-rendu détaillé sur les circonstances de l'événement et le caractère dangereux desdites marchandises.

Article 738: Si le navire qui subit l'événement prévu à l'article précédent est abandonné ou lorsque le compte-rendu envoyé par ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'affréteur, l'armateur-gérant ou l'exploitant du navire ou leur agent, doivent assumer les obligations qui incombent au capitaine au terme de la présente Loi.

En cas de désaccord, le prix en est fixé par la Juridiction Nationale Compétente.

Nonobstant toute clause contraire, l'aliénation entraînant la perte de la guinéisation n'est permise qu'avec l'autorisation des autres copropriétaires.

Article 121: Il est mis fin à l'exploitation en commun du navire :

- par sa vente forcée aux enchères ;

- par licitation volontaire définissant les modalités de la vente et décidée par majorité en valeur du navire ;

- par décision de justice prononçant la dissolution de copropriété en application de l'alinéa 3 de l'article 120.

Article 122: Toute part d'un copropriétaire peut être saisie par ses créanciers personnels et, au cas de responsabilité définie à l'article 115, par les créanciers de la copropriété.

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

Article 123: Lorsqu'elles sont permises, les conventions contraires aux dispositions du présent Chapitre doivent être rédigées par écrit, à peine de nullité et elles sont inscrites à l'acte de guinéisation et portées sur le registre d'immatriculation.

CHAPITRE V: LIMITATION DE RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE

Section 1: Principes et Conditions de la Limitation

Article 124: Le propriétaire, l'affréteur, l'armateur ou l'armateur-gérant d'un navire peut, même envers l'Etat et dans les conditions prévues ci-dessous, limiter sa responsabilité envers des cocontractants ou des tiers si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation de celui-ci.

Dans les mêmes conditions, il peut limiter sa responsabilité :

- pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire les dommages mentionnés à l'alinéa 1 ci-dessus ; ou

- pour les dommages causés par ces mesures.

Il ne peut limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son omission ou de son fait personnel, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 125: Il n'est pas possible d'opposer la limitation de responsabilité aux créances de l'Etat ou de toute autre personne morale de droit public qui aurait, au lieu et place du propriétaire, de l'affréteur, de l'armateur ou de l'armateur-gérant, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve à son bord.

Article 126: La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune ;

- aux créances des marins résultant d'un contrat d'engagement ;

- aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail.

Article 127: Les limitations de responsabilité résultant de l'application des dispositions du présent Chapitre sont celles établies par la Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes adoptée à Londres le 19 Novembre 1976.

Toutefois, pour les navires jaugeant moins de 300, ces limites sont égales à la moitié de celles prévues à l'article 6 de la Convention précitée pour les navires jaugeant moins de 500.

Section 2 : Fonds de Limitation

Article 128: Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de responsabilité visées à la Section 1 ci-dessus, le montant global des répartitions dues par le propriétaire, l'affréteur, l'armateur ou l'armateur-gérant dans le cadre de la limitation légale est constitué, à la diligence et par les soins du propriétaire ou de toute autre personne à lui substituée, en un fonds de limitation unique.

Ce fonds est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles une telle limitation est opposable.

Après sa constitution, aucun droit ne peut plus être exercé pour les mêmes créances sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels il est réservé, à condition qu'il soit également disponible au profit du demandeur.

Article 129: Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité ou de constituer le fonds de limitation n'emporte pas la reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire, l'affréteur, l'armateur ou l'armateur-gérant.

Article 130: Le fonds de limitation comporte trois parties affectées respectivement :

1) au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers ;

2) au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers ;

3) au règlement des autres créances.

Pour chaque partie du fonds, la répartition se fera entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

Lorsque le montant des créances pour mort ou lésions corporelles de personnes autres que les passagers dépassent le montant de limitation de responsabilité fixé au point 2, l'excédent vient en concurrence avec les créances prévues au point 1.

Article 131: Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire, l'affréteur, l'armateur ou l'armateur-gérant d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées aux articles 124 et 125, il est autorisé à prendre, à due concurrence, les lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, le créancier aurait pu faire reconnaître sa créance contre le propriétaire.

Article 132 : Dans tous les cas où le propriétaire, l'affréteur, l'armateur ou l'armateur-gérant est autorisé par la présente Loi à limiter sa responsabilité, il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant ainsi que la libération des cautions et garanties données.

Il devra prouver au préalable qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.

Le juge devra tenir compte, pour l'application des alinéas 1 et 2 ci-dessus, de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement en République de Guinée mais aussi :

- soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant ;

- soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port ;

- soit au port de débarquement ou de déchargement s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.

Article 133: S'il est fourni une garantie pour une somme correspondant aux limites de la responsabilité, celle-ci sert au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles il est possible de limiter cette responsabilité.

Article 134: Les dispositions de la présente Loi s'appliquent à l'affréteur, à l'armateur, à l'armateur-gérant ainsi qu'au capitaine ou leurs autres préposés nautiques ou terrestres agissant dans l'exercice de leurs fonctions de la même manière qu'au propriétaire lui-même.

Le capitaine et les autres membres de l'équipage peuvent invoquer ces dispositions même en cas de faute personnelle.

Si le propriétaire du navire, l'affréteur, l'armateur ou l'armateur-gérant est le capitaine ou un membre de l'équipage, les dispositions de l'alinéa 2 ci-dessus ne s'appliquent qu'aux fautes qu'il a commises dans l'exercice de ses fonctions de capitaine ou de membre de l'équipage.

Article 135: La présente Loi ne déroge pas aux dispositions spéciales édictant une limitation de responsabilité du propriétaire du navire pour :

1° les créances nées de dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures ;

2° les créances soumises à limitation de responsabilité pour dommages nucléaires ;

3° les créances nées de dommages nucléaires contre le propriétaire ou l'exploitant d'un navire nucléaire.

**TITRE 3: SURETES REELLES SUR LE NAVIRE
CHAPITRE I: PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES
MARITIMES****Section 1: Généralités**

Article 136: Les droits de préférence entre les créanciers d'un navire immatriculé résultent soit de privilèges maritimes, soit d'hypothèques maritimes.

Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance et priment toujours sur les hypothèques maritimes, lesquelles priment toujours sur les privilèges non maritimes, qu'ils soient généraux ou particuliers.

Article 137: Les droits existants sur le navire le suivent nonobstant tout changement de propriété, d'immatriculation ou de pavillon sauf en cas de vente forcée.

L'ensemble de ces droits est régi par la loi du pavillon que portait légalement le navire lorsque s'est opéré le changement de nationalité.

Article 138: Lorsque le tiers détenteur ne peut payer les dettes privilégiées et hypothécaires dans les termes et délais accordés au débiteur ou lorsqu'il ne peut remplir les formalités pour purger sa propriété, chaque créancier a le droit de faire vendre sur lui le navire grevé.

Section 2: Privilèges maritimes

Article 139: Sont seuls privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée ainsi que sur les accessoires du navire et sur le fret acquis depuis le début du voyage :

1) les frais de justice dus à l'Etat et les dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à sa vente et à la distribution de son prix ;
2) les créances pour salaires et autres sommes dus au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord résultant de leur contrat d'engagement et régulièrement embarqués, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte ;

3) les créances du chef de mort ou de lésion corporelle survenant, sur terre ou en mer, en relation directe avec l'exploitation du navire ;

4) les créances exigibles pour le sauvetage et l'assistance du navire, ainsi que sa contribution aux avaries communes ;

5) les droits de tonnage, de port et autres taxes et impôts publics de même espèce, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

6) les créances délictuelles ou quasi délictuelles en raison de perte ou de dommages matériels causés par l'exploitation du navire, autres que ceux occasionnés à la cargaison, aux conteneurs et aux effets personnels des passagers.

Article 140: Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 139 sont :

1) les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes 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 aux capitaines et autres personnes au service du navire.

Article 141: Les indemnités dues au propriétaire selon les contrats d'assurance ainsi que les primes, subventions ou autres subsides nationaux éventuels ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret.

Le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant la durée du même contrat d'engagement.

Article 142: Les privilèges maritimes énumérés à l'article 139 prennent rang dans l'ordre qu'ils occupent, à l'exception des privilèges garantissant les créances exigibles pour assistance et sauvetage qui ont priorité sur tous les autres privilèges maritimes grevant le navire préalablement à l'accomplissement des opérations qui leur ont donné naissance.

Les privilèges garantissant les créances exigibles pour assistance, sauvetage et avaries communes prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de celui où sont nées les créances garanties par ces privilèges et elles sont considérées comme étant nées à la date à laquelle chacune des opérations d'assistance est achevée.

A l'exception des créances citées à l'alinéa 2 ci-dessus, les créances de même ordre viennent en concours entre elles au marc le franc en cas d'insuffisance de prix.

Les privilèges maritimes garantissant les créances pour assistance et sauvetage prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de celui où sont nées les créances garanties par ceux-ci. Ces créances sont considérées comme étant nées à la date à laquelle chacune des opérations d'assistance est achevée.

Les créances rattachées à un même événement sont réputées nées en même temps.

Article 143: Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents. Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

Article 144: Lors de la distribution du produit de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés peuvent produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction des règles sur la limitation mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu desdites règles.

Article 145: Les dispositions de la présente Section s'appliquent aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affrètement principal, sauf lorsque le propriétaire se trouve dessaisi par un acte illicite et que le créancier n'est pas de bonne foi.

Section 3: Hypothèques Maritimes

Article 146: Les navires guinéens, y compris et sauf convention contraire, leurs agrès, apparaux, machines et autres accessoires, le fret ainsi que les navires en construction peuvent être grevés d'hypothèques par la convention des parties sous réserve d'être spécialement désignés et pour des sommes déterminées.

A peine de nullité, elles ne peuvent être constituées que par écrit, y compris par acte sous seing privé et ce tant qu'elles existent.

Toutefois, aucune hypothèque ne peut plus être inscrite :

- après l'inscription de l'acte d'aliénation ou après la radiation de l'immatriculation lorsque le navire a perdu la nationalité guinéenne ;

- après la faillite du débiteur ;

- en cas de mort du débiteur, à partir du quatrième mois suivant l'ouverture de la succession.

Article 147: L'hypothèque garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêt.

Article 148: Le titre constitutif de l'hypothèque contient élection de domicile par le créancier à Conakry, lieu de résidence de l'Autorité Maritime en sa qualité de conservateur des hypothèques maritimes.

Celui-ci mentionne notamment sur l'acte de guinéisation le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du capital et l'élection de domicile ou, à défaut, toutes autres significations et notifications relatives.

Article 149: Le rang des créanciers hypothécaires s'établit par la date et par le numéro d'ordre de l'inscription si la date est la même.

Article 150: L'hypothèque est conservée dix ans à compter du jour de sa date d'inscription. Son effet cesse lorsque l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Le renouvellement s'effectue sur présentation d'une requête auprès de l'Autorité Maritime agissant en tant que conservateur des hypothèques maritimes contenant tout renseignement sur l'inscription à Renouveler.

A défaut, elle ne vaut que comme inscription première.

Article 151: Quelle que soit la forme de l'acte de cession d'un droit hypothécaire, qu'il soit sous seing privé confirmant un tel droit, qu'il soit authentique, passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou fait à l'étranger selon les formes réglementaires du pays, l'Autorité Maritime agissant en tant que conservateur des hypothèques maritimes doit mentionner cette cession.

Article 152: Le conservateur des hypothèques maritimes est chargé :

1° de la tenue du registre spécial des inscriptions des hypothèques maritimes ;

2° des modifications de l'hypothèque ;

3° du renouvellement de l'hypothèque ;

4° de la publicité de l'hypothèque ;

5° de la radiation de l'hypothèque ;

6° de la perception de la contribution de sécurité de la propriété maritime ;

7° de l'inscription des procès-verbaux de saisie-exécution sur le registre spécial des hypothèques maritimes ;

8° de la publicité de la saisie-exécution ;

9° de la radiation de la saisie-exécution.

Article 153: Un Décret fixe les règles d'organisation et de fonctionnement de la conservation des hypothèques maritimes.

Article 707: La réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées par l'article 7 de la Convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes modifiée, faite à Londres le 19 novembre 1976. Pour les créances résultant d'un retard dans le transport de passagers ou de leurs bagages, la réparation est due par le transporteur dans les limites fixées par les dispositions du b du 1 de l'article 6 de la même Convention. Ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnelle du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

L'action en responsabilité contre le transporteur se prescrit par 2 ans.

Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites déterminées par les dispositions du présent Titre.

Les dispositions 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 708: Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés, dans les limites fixées par voie réglementaire.

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 voie réglementaire. Toutefois, toute limitation de responsabilité est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord.

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 de tourisme enregistrés.

Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an.

Article 709: Des Arrêtés du Ministre chargé de la Marine Marchande définissent en tant que de besoin les règles applicables aux différents contrats d'affrètement, aux contrats de transport de marchandises et de passagers.

Article 710: Toute infraction aux dispositions du présent Titre et de ses Textes d'application est passible d'une amende de 10.000.000 à 50 millions de GNF sans préjudice de la fermeture de l'entreprise qui pourra être ordonnée par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 711: Il est accordé un délai de 6 mois aux professions maritimes existantes pour se mettre en conformité avec les dispositions du présent Titre.

Article 712: Les conditions d'exercice de ces professions maritimes sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

TITRE 4: VENTES MARITIMES

Article 713: Les dispositions du présent Titre sont supplétives de la volonté des parties.

CHAPITRE I: VENTE AU DEPART

Article 714: La vente au départ met la chose vendue aux risques et à la charge de l'acheteur, à compter du jour de sa livraison dans les conditions du contrat.

L'acheteur doit, dans un délai raisonnable, indiquer au vendeur le nom du navire sur lequel la marchandise vendue sera embarquée et la date à laquelle aura lieu le chargement.

Le vendeur doit livrer la marchandise vendue à quai, au plus près du navire désigné, au jour fixé par l'acheteur et aviser celui-ci, dans les 24 heures, par les moyens d'usage.

Toute clause « franc bord » oblige le vendeur à livrer à bord du navire.

CHAPITRE II: VENTE A L'ARRIVEE

Article 715: La vente à l'arrivée laisse la chose vendue aux risques et à la charge du vendeur.

Dans la vente sur navire désigné, le vendeur informe l'acheteur le nom du navire sur lequel il charge sa marchandise. En cas de perte de la marchandise, le vendeur n'est pas tenu de la remplacer si le sinistre intervient après l'envoi de l'information ci-dessus.

Dans la vente à l'embarquement, le vendeur remet la marchandise à un transporteur et en informe l'acheteur et, en cas de perte, s'il s'agit de choses de genre, il doit réexpédier à l'acheteur la même quantité de choses vendues aux conditions du contrat.

CHAPITRE III: VENTE CAF

Article 716: Au cas de vente CAF (Coût, Assurance, Fret), le vendeur s'oblige à :

1) conclure le contrat de transport et à mettre la marchandise à bord ;

2) l'assurer contre les risques de ce transport ; et

3) adresser aussitôt à l'acheteur les documents d'usage correspondant à cet envoi.

L'acheteur est débiteur d'une somme comprenant indivisément le prix de la chose, la prime d'assurance et le fret mais les risques de transport sont à sa charge.

La seule insertion dans le contrat des clauses « poids reconnu à l'arrivée », « poids délivré au port d'arrivée » ou autres clauses semblables ne modifie pas la nature de la vente CAF.

CHAPITRE IV: INCOTERMS

Article 717: Les « incoterms » (International Commercial Terms) insérés dans les contrats précisent les responsabilités et obligations respectives des parties pour la livraison des marchandises et les obligations du vendeur en répartissant les frais et les risques entre l'acheteur et le vendeur, notamment en ce qui concerne le moment où les risques sont transférés à l'acheteur.

Les incoterms font partie de la négociation commerciale et il appartient aux parties de les choisir et de les adapter aux marchandises à expédier et au mode de transport à utiliser.

Les incoterms sont toujours facultatifs.

LIVRE XII: LES TRANSPORTS PAR VOIE D'EAU INTERIEURE

TITRE 1: DISPOSITIONS GENERALES

Article 718: Constituent des transports de marchandises ou de passagers par voies d'eau intérieures, tous services commerciaux réguliers de transport effectués dans les parties navigables des fleuves par toute entreprise de transport ou groupement d'intérêts économiques de transporteurs et tout transporteur individuel.

Toutefois, ne sont pas soumis aux dispositions du présent Titre le transport mixte de voyageurs et de matériels effectué par les bacs et engins spéciaux appartenant à l'Etat ainsi que le transport privé de personnel et de matériels effectué par les entreprises pour les besoins de leurs activités.

Les entreprises de transport ou groupements d'intérêts économiques mentionnés à l'alinéa 1 du présent article doivent être de droit guinéen. Ils sont soumis dans l'exercice de leurs activités aux Lois et règlements sur la concurrence. Ils doivent transmettre à l'Autorité Maritime, à des fins statistiques, toutes informations requises.

Article 719: Toute personne physique ou morale désirant exercer les activités de transport de marchandises et de passagers par voies d'eau intérieures en Guinée doit obtenir l'agrément préalable de l'Autorité Maritime.

La délivrance de l'agrément est soumise à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la Loi de finances.

Les modalités d'application de l'alinéa 1 du présent article sont déterminées par voie réglementaire.

A la remise de marchandises dangereuses au transporteur ou au transporteur substitué, le chargeur doit informer celui-ci de leur caractère dangereux en apposant une marque ou étiquette indiquant leur dangerosité ainsi que, le cas échéant, les précautions à prendre.

A défaut, et si le transporteur n'a pu avoir connaissance du caractère dangereux :

- le chargeur est responsable envers le transporteur des préjudices résultant de l'embarquement de ces marchandises ;
- les marchandises peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives à tout moment selon les circonstances et sans qu'il y ait lieu à indemnisation notamment lorsqu'elles deviennent effectivement un danger pour les personnes et les biens.

Dans ce dernier cas, il n'y pas lieu à indemnisation du chargeur sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou lorsque le transporteur est responsable conformément aux dispositions du présent Chapitre.

Les dispositions des alinéas 2 et 3 du présent Article ne peuvent être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

Article 697: Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par deux (2) ans.

CHAPITRE IV: RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Article 698: Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent :

- a) de l'innavigabilité du navire sauf si le transporteur établit qu'il a satisfait à ses obligations ;
- b) des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur ;
- c) d'un incendie ;
- d) de faits constituant un événement non imputable au transporteur ;
- e) de grèves, lock-out, arrêts ou entraves au travail pour quelle que cause partielle ou totale que ce soit ;
- f) vice propre de la marchandise ou de freintes de routes selon les tolérances d'usage au port de destination ;
- g) des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;
- h) de vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ;
- i) d'un acte ou d'une tentative de sauvetage de biens ou de vies en mer ou de déroutement à cette fin.

Le chargeur ou son ayant droit peut néanmoins, dans ces cas, 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 au point b).

Article 699: La responsabilité du transporteur est limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, aux montants fixés par les Conventions internationales en matière de connaissance.

Le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur et le chargeur peuvent toutefois convenir d'une somme supérieure. La somme totale due est calculée par référence à la valeur des marchandises au jour et au lieu où elles sont déchargées, selon le contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et de même qualité.

Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de responsabilité prévue aux alinéas 1 et 2:

- s'il est prouvé que le dommage résulte de son omission ou de son fait personnel commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

- en cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissance et acceptée par le transporteur, cette déclaration faisant foi à l'égard de ce dernier sauf preuve contraire de sa part.

Le préposé du transporteur peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en application de l'article 698 et du présent article sauf s'il est prouvé que le dommage répond aux conditions de l'alinéa 5.

Lorsque la responsabilité est limitée conformément aux dispositions des alinéas 1 et 2 l'ensemble des montants de réparation mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne peut dépasser les limites prévues auxdits alinéas.

Article 700: Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

- de soustraire le transporteur à la responsabilité ou d'en limiter la responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 699;
- de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe ; ou
- de céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

Toutefois, par dérogation à l'alinéa 1, sont autorisées toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation dans les transports d'animaux vivants et dans les marchandises chargées en pontée conformément à l'alinéa 1 de l'article 699 sauf en ce qui concerne les conteneurs chargés à bord des navires munis des installations appropriées pour ce type de transport.

Article 701: Lorsque le chargeur a fait une déclaration inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'est pas responsable des pertes ou dommages survenues à celles-ci.

Article 702: L'action contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrit par un an sauf prorogation résultant d'un accord entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

Les actions récursoires peuvent être intentées, même après les délais prévus à l'alinéa 1, pendant 3 mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garant ou du jour où celui-ci aura à l'amiable réglé la réclamation

TITRE 3: TRANSPORT DE PASSAGERS PAR MER

Article 703: Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Le titre de transport constate l'obligation du transporteur et celle du passager. Pour les transports internationaux, le transporteur peut refuser l'embarquement ou le débarquement du passager qui ne présente pas de document l'autorisant à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues.

Article 704: Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers. Il est responsable des dommages dus au retard tenant à l'observation des dispositions de l'alinéa précédent ou à la faute commerciale de ses préposés.

Article 705: 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 de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations du transporteur par rapport à l'état de navigabilité ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés.

Article 706: Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causés 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.

CHAPITRE II: SAISIE DE NAVIRES

Section 1: Généralités

Article 162: Tout navire battant pavillon de la République de Guinée peut faire l'objet d'une saisie dans les conditions de la présente Loi.

La saisie peut être pratiquée :

- 1) soit sur le navire auquel la créance se rapporte ;
- 2) soit sur tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte.

Article 163: Tout bâtiment de l'Armée de Mer ou navire de l'Etat utilisé pour des opérations de police et de surveillance ou de service public en mer ainsi que tous autres navires appartenant à l'Etat guinéen ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial d'Etat ne peuvent faire l'objet d'une mesure de saisie.

Article 164: Tout navire étranger escalant dans un port guinéen peut y faire l'objet d'une saisie si la créance invoquée est fondée sur un privilège maritime ou sur des dettes contractées par l'armateur en République de Guinée pour son exploitation ou sa navigation.

L'autorisation de saisie est donnée dans les formes et délais prévus au Code de Procédure Civile. Elle est subordonnée à la condition qu'une caution ou une garantie valable soit fournie par le demandeur.

La caution est obligatoire si le demandeur n'a pas, au jour de la saisie, son domicile en Guinée. L'Ordonnance portant autorisation de saisir fixera le délai, qui ne pourra excéder un mois, dans lequel le demandeur devra intenter son action au fond devant le juge compétent. Si l'action au fond n'est pas intentée dans le délai imparti, la saisie conservatoire pratiquée sera considérée comme nulle et non avenue et la caution, éventuellement fournie, déchargée.

Article 165: Lorsqu'une saisie est autorisée par une décision de justice, elle doit être notifiée-par voie maritime qui à son tour, saisit les autorités du port dans lequel se trouve le navire pour exécution. Dès réception de la décision autorisant la saisie, les Autorités portuaires refusent au navire qui fait l'objet de la saisie l'autorisation du départ. Une telle autorisation est cependant à nouveau accordée lorsqu'intervient une décision de main levée de la saisie et à condition que cette décision ait été notifiée aux autorités portuaires par l'Autorité maritime.

Article 166: Nonobstant toute saisie, l'Autorité judiciaire statuant dans le cadre d'une procédure spéciale d'urgence peut autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés.

L'autorisation ne peut être accordée que si l'armateur fournit une garantie suffisante. L'Autorité judiciaire fixe alors le délai dans lequel le navire devra regagner le port de saisie.

Ce délai peut être modifié à la demande de l'armateur pour tenir compte des circonstances et, le cas échéant, le navire peut être autorisé à faire d'autres voyages.

Si à l'expiration du délai fixé, le navire n'a pas rejoint le port de saisie, la somme déposée en garantie est acquise aux créanciers, sauf si le sinistre est couvert par une police d'assurance.

Article 167: Conformément aux dispositions de l'article 165 du présent Code, une commission sera prélevée pour assurer le paiement des indemnités liées aux opérations de saisie et de main levée des navires effectués sous l'autorité de l'administration maritime.

Un Arrêté du Ministre en charge de la Marine Marchande fixera les modalités et les conditions de la perception de cette commission au profit de l'administration maritime.

Section 2: Saisie-Conservatoire

Sous-section 1: Conditions

Article 168: A défaut de règlement amiable, le créancier peut recourir à la saisie conservatoire aux fins de préservation de ses droits ou à la vente forcée du navire dans les formes et conditions de la présente Loi.

Cette mesure peut être mise en oeuvre par les créanciers de l'armateur ou de l'affréteur selon le cas.

La saisie-conservatoire des navires non susceptibles d'hypothèques a lieu dans les formes et conditions du droit commun de la saisie-conservatoire.

La saisie-conservatoire des navires susceptibles d'hypothèque n'est autorisée qu'en faveur des titulaires de créances certaines et maritimes, notamment celles citées à l'article 170.

Article 154: En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exercent sur les choses sauvées ou leur produit même si la créance n'est pas encore exigible.

En cas de règlement d'avaries, le créancier hypothécaire peut intervenir pour la conservation de ses droits sauf si tout ou partie de l'indemnité n'a pas été ou ne sera pas employée à la réparation du navire.

Article 155: La réduction ou la radiation des inscriptions est opérée par l'Autorité Maritime agissant en tant que conservateur des hypothèques maritimes :

- 1° du consentement des parties ayant capacité à cet effet ou;
- 2° en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, ou;
- 3° en vertu d'un jugement déclaré exécutoire malgré l'opposition ou l'appel.

Article 156: L'accomplissement des formalités prévues pour l'application du régime de la conservation des hypothèques maritimes donne lieu au paiement, par le requérant, au profit du conservateur, de salaires représentatifs du travail matériel effectué et de la responsabilité assumée.

Le taux, les modalités de liquidation et de paiement du salaire du conservateur sont fixés par un Arrêté Conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé des Finances.

Article 157: Un Décret pris sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande précise les conditions d'application de la présente Section.

Section 4 : Extinction des Privilèges et Hypothèques Maritimes

Article 158: Les privilèges et les hypothèques s'éteignent par :

- 1) l'extinction de l'obligation principale ;
- 2) la renonciation du créancier ;
- 3) la vente forcée du navire grevé ;
- 4) l'aliénation volontaire du navire grevé.

Article 159: Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes :

- 1) inscription de l'acte d'aliénation et de sa publication ;
- 2) absence de notification par le créancier d'une opposition.

Le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

Les privilèges s'éteignent à l'expiration d'un délai d'un an à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le navire.

N'ait fait l'objet d'une saisie conservatoire ou d'une mesure d'exécution conduisant à une vente forcée et sans que les créances de fournitures ne puissent dépasser six mois.

Le délai d'un an mentionné à l'alinéa ci-dessus court :

- 1) en ce qui concerne le privilège énoncé à l'alinéa 2 de l'article 139 à partir du moment où congé est donné à l'ayant droit ;
- 2) en ce qui concerne les autres privilèges à partir de la naissance des créances garanties et il n'est susceptible d'aucune suspension ou interruption mais il ne court pas tant que la saisie conservatoire ou la mesure d'exécution n'a pas été autorisée.

Le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement proroge le délai fixé sans que celui-ci ne puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance.

Article 160: La cession d'une créance garantie par l'un des privilèges maritimes ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une créance comporte simultanément la transmission du privilège.

Les créanciers titulaires de privilèges maritimes ne peuvent être subrogés au propriétaire du navire pour les indemnités dues à celui-ci en vertu d'un contrat d'assurance.

Article 161: Les hypothèques s'éteignent par l'action volontaire sous condition que le nouveau propriétaire notifie dans les six mois de l'inscription de son titre à tous les créanciers inscrits :

- 1) un extrait de son titre contenant la date et la qualité de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix, l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de la vente ;
- 2) l'indication de la date d'inscription de son titre ;
- 3) la date des inscriptions hypothécaires, le nom des créanciers et le montant des créances inscrites. Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée sans déduction aucune au profit du vendeur ou de toute autre personne.

Article 169: Le créancier doit justifier d'une créance certaine, née et actuelle et dont l'existence est incontestable. Elle doit être estimée en argent.

La certitude de la créance peut résulter de toute décision de justice, ou titre exécutoire, ou émaner de procès-verbaux contradictoires établis par des experts maritimes agréés.

La saisie-conservatoire ne peut être fondée sur une créance conditionnelle ou éventuelle et elle est subordonnée à un commandement à payer effectué par voie d'huissier.

Article 170: Les créances maritimes ouvrant droit à une saisie-conservatoire sont notamment les suivantes :

- 1) les dommages causés par un navire, soit par abordage, soit autrement ;
- 2) les pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire ;
- 3) l'assistance et le sauvetage ;
- 4) les contrats relatifs à l'utilisation ou à la location d'un navire par charte-partie ou autrement ;
- 5) les contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissance ou autrement ;
- 6) les pertes ou dommages subis par les marchandises et les bagages transportés par le navire ;
- 7) les avaries communes ;
- 8) le pilotage ;
- 9) le remorquage ;
- 10) la fourniture, quel qu'en soit le lieu, de produits ou matériels, faite au navire en vue de son exploitation ou de son entretien ;
- 11) la construction, la réparation, l'équipement du navire ou ses frais de cale ;
- 12) les salaires du capitaine, des officiers et autres membres de l'équipage ;
- 13) les débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ;
- 14) les litiges sur la propriété ou la copropriété du navire ;
- 15) l'exploitation ou les droits aux produits d'exploitation du navire ; et

16) les hypothèques maritimes et généralement toute créance ayant sa source dans l'une des causes permettant l'application de la limitation de responsabilité des propriétaires ou des armateurs du navire.

Sous-section 2: Mise en œuvre - Contentieux

Article 171: Avant toute saisie-conservatoire, le créancier doit obtenir une ordonnance aux fins de saisir et la saisie-conservatoire doit être ordonnée par le juge dont l'ordonnance est une décision gracieuse uniquement susceptible d'appel.

Toutefois, aucun navire ne peut être saisi pour une créance prévue aux alinéas 14, 15 et 16 de l'article 170.

La juridiction territorialement compétente est désignée par une clause attributive de juridiction ou une clause compromissoire insérée dans le contrat de transport et qui ne sont opposables aux parties que si celles-ci les ont acceptées.

A défaut d'une telle clause, la partie requérante doit s'adresser au président de la Juridiction Nationale Compétente où demeure le débiteur, ou saisir la juridiction du lieu de livraison effective de la marchandise ou encore du lieu d'exécution de la prestation de service.

Au cas de pluralité de défendeurs, le requérant doit saisir la juridiction du lieu où demeure l'un d'eux.

La juridiction dans le ressort de laquelle la saisie est autorisée est compétente au fond même si le navire ne bat pas pavillon guinéen si:

- la créance est garantie par une hypothèque maritime sur le navire saisi ;
- la créance maritime est certaine, et, elle-même, née en République de Guinée ;
- cette créance est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite ;
- la créance provient d'un abordage dont la juridiction saisie peut connaître ;
- la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage dont la juridiction saisie peut connaître.

Article 172: Si l'affrètement de navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond seul d'une créance maritime et réelle relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à cet affréteur. Nul autre navire du fréteur ne peut être saisi en vertu de cette créance.

Les dispositions de l'alinéa 1 ci-dessus s'appliquent également lorsqu'une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

Article 173: L'immobilisation du navire par saisie-conservatoire doit être autorisée par le juge territorialement compétent en garantie d'une créance maritime certaine.

Toutefois, le juge qui a autorisé une saisie peut en donner la main levée dans les conditions du Code de procédure civile et l'accorder immédiatement s'il est fourni une caution suffisante, sauf au cas où la saisie est pratiquée en raison de créances relatives à un litige sur la propriété ou la copropriété du navire.

Si un fonds de limitation de responsabilité a été constitué, ce fonds est considéré comme garantie permettant de donner la mainlevée sauf au cas de contestation sérieuse sur le droit de limitation.

Dans ce cas, le juge doit surseoir à statuer en attendant qu'il soit prononcé au fond sur le bien-fondé du droit à limitation, sauf si le débiteur saisi constitue une garantie à hauteur de la valeur estimée du navire au jour de la saisie.

Dans tous les cas, le juge peut :

- soit autoriser l'exploitation du navire par le saisissant lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes ;
- soit régler la gestion du navire de la manière qu'il estimera la plus utile pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les parties sur l'importance ou la qualité de la caution ou de la garantie, le juge doit en fixer la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie, moyennant caution ou garantie, ne doit être interprétée : ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

Article 174: La saisie-conservatoire n'est autorisée que 24 heures après le commandement de payer, lequel cesse de produire effet après 10 jours.

Le créancier doit obligatoirement procéder à la saisie dans ce délai. A défaut, il devra reprendre le commandement avant toute saisie.

Le commandement est fait à la personne du propriétaire du navire, à son domicile ou à la personne de son représentant qualifié. Si ces derniers ne peuvent être touchés ou s'ils ne sont pas sur les lieux, le commandement peut être fait au capitaine si la créance du saisissant est relative au navire ou à l'expédition.

Le propriétaire du navire, ou son représentant peut, à compter de la notification telle que prévue à l'alinéa 3 ci-dessus, se pourvoir devant le juge des référés en rétractation de l'ordonnance de saisie.

Le propriétaire de navire saisi obtenant la mainlevée ou la rétractation de la saisie peut assigner le saisissant en réparation du préjudice subi du fait de son immobilisation si celle-ci est justifiée.

Article 175: La saisie est faite par exploit d'huissier territorialement compétent.

Le procès-verbal de saisie doit mentionner :

- 1) les noms, profession et domicile du créancier pour lequel l'huissier agit ;
- 2) la somme dont il prescrit le paiement ;
- 3) le titre exécutoire en vertu duquel il procède ;
- 4) la date du commandement à payer ;
- 5) l'élection du domicile faite par le créancier dans le lieu du siège de la Juridiction Nationale Compétente devant laquelle la vente doit être poursuivie et le lieu d'amarrage du navire ;
- 6) le nom du propriétaire ;
- 7) les noms, type, tonnage et nationalité du navire ;
- 8) les chaloupes, canots, agrès et autres appareils ainsi que les provisions et soutes. L'huissier établit également un gardien qui peut être le capitaine du navire saisi.

Le débiteur, ou toute personne qui a intérêt et qualité pour agir peut demander la nullité de l'exploit de saisie en cas d'omission d'une mention lorsqu'elle justifie d'un grief.

Le navire prêt à appareiller, notamment lorsqu'il est porté sur le registre des sorties du port, ne peut être l'objet d'une saisie, sauf pour les dettes contractées pour le voyage en cours. Dans ce cas, il n'y a pas de formalité de publicité à accomplir.

Article 176: Une fois la saisie pratiquée, l'huissier instrumentaire doit, dans le délai de 3 jours, la porter à la connaissance :

- 1) de l'Autorité Maritime qui l'inscrira sur le registre des hypothèques si le navire bat pavillon guinéen ;
- 2) de l'Autorité portuaire, de l'autorité consulaire si le navire bat pavillon étranger ;

Le connaissance doit alors préciser les inexactitudes, les raisons des soupçons ou l'absence de moyens de contrôle efficace.

Article 685: Les réserves doivent être précises, motivées et inscrites sur le connaissance.

Si les réserves ne sont pas mentionnées sur le connaissance mais seulement adressées par lettre séparée adressée au chargeur, elles ne sont pas opposables au destinataire ou au porteur du titre mais elles permettent au transporteur de garantir son action récursoire contre le chargeur.

La clause «sans responsabilité pour les manquants ou avaries pouvant survenir au cours des opérations de chargement et/ou de déchargement ainsi qu'au cours du transport » ne peut être insérée.

De même, on ne peut émettre une clause de «réserve en doute» si les marchandises ont été correctement individualisées et si le transporteur avait un moyen convenable de contrôle du chargement.

Article 686: Le connaissance ne crée qu'une présomption simple quant à l'exactitude des mentions qui y sont apposées lorsque le chargeur s'en prévaut mais la présomption est irréfragable lorsqu'elle est invoquée par un tiers de bonne foi.

Article 687: La signature du connaissance entraîne l'acceptation des clauses par le chargeur qui doit le signer pour pouvoir lui opposer des clauses dérogatoires au droit commun.

Les clauses dérogatoires au droit commun peuvent notamment concerner la responsabilité ou l'irresponsabilité, l'emballage, les marques, le contenu, le poids, les objets précieux, les animaux vivants, les marchandises dangereuses, l'arrimage, le pilote, l'escale, le déroutement, le droit d'alléger, le retard, le fret, les avaries communes, les formalités judiciaires ou les assurances sans que pour autant cette liste soit exhaustive.

Article 688: Le connaissance est négociable et transmissible par endossement sauf au cas de connaissance au porteur mais il ne vaut pas acceptation des clauses qui y sont insérées.

L'endossement permet par la signature du connaissance de prendre possession de la marchandise et opère une substitution instantanée du titulaire du connaissance.

Par sa signature, l'endossataire peut :

- réclamer la marchandise à destination ; et
- agir en responsabilité contre le transporteur.

Article 689: Le chargeur qui a signé librement et sans réserve le contrat dont une clause faisait référence au connaissance est considéré comme ayant accepté la clause.

Le chargeur qui n'a pas accepté expressément, en signant le connaissance, une clause attributive de juridiction peut se la voir opposer.

Si l'action en responsabilité pour pertes et avaries contre le transporteur maritime n'appartient qu'au dernier endossataire du connaissance à ordre, cette action est ouverte au chargeur lorsque celui-ci est seul à avoir supporté le préjudice résultant du transport.

Article 690: Toute clause compromissoire doit, sous peine de nullité, être stipulée par écrit dans la convention principale ou dans un document auquel celle-ci se réfère.

La clause attribuant la compétence à une Juridiction étrangère est licite à moins que le transport ne soit soumis à la Loi guinéenne.

Si les parties dont l'une au moins à son domicile sur le territoire guinéen ont convenu d'une Juridiction d'un Etat contractant pour connaître de différends nés ou à naître à l'occasion d'un rapport de droit déterminé, la Juridiction de cet Etat est compétente.

La convention attributive de juridiction doit être conclue soit par écrit, soit verbalement avec confirmation écrite, soit en une forme admise par les usages du commerce international connus ou censés être connus des parties.

Article 691: Toute clause attributive de compétence ou toute clause compromissoire doit avoir été acceptée par le destinataire, et elle ne lui est opposable que si celui-ci l'a expressément acceptée au plus tard au moment où il a reçu livraison de la marchandise ou au moment où il a adhéré au contrat de transport.

La seule détention du connaissance ne constitue pas la preuve de l'acceptation du destinataire de la marchandise.

La clause de compétence figurant au connaissance et qui fait l'objet d'une acceptation spéciale du destinataire de la marchandise ne résulte pas de l'accomplissement sans réserve du connaissance.

La clause attributive de juridiction n'est pas opposable aux assureurs subrogés dans les droits du destinataire, porteur du connaissance, faute d'avoir été acceptée au plus tard lors de la livraison de la marchandise, dès lors que le porteur du connaissance ne succède pas aux droits et obligations du chargeur et qu'une telle clause produisait ses effets à l'égard du tiers porteur que dans la mesure de son acceptation.

Article 692: Toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissance sans réserve sont nulles et sans effets à l'égard des tiers qui peuvent toutefois s'en prévaloir à l'encontre dudit chargeur.

Si la réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissance, il ne pourra se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité.

CHAPITRE III: EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 693: Nonobstant toute décision contraire, le transporteur est tenu avant et au début du voyage de faire diligence pour :

- mettre et conserver le navire en état de navigabilité compte tenu du voyage à effectuer et des marchandises à transporter ;
- armer, équiper et approvisionner convenablement le navire ;
- mettre en bon état toutes les parties du navire où les marchandises doivent être chargées.

Le transporteur doit procéder de façon appropriée au chargement, à la manutention à bord, à l'arrimage, au transport, à la garde à bord et au déchargement de la marchandise.

Article 694: Sauf dans la navigation côtière, le transporteur commet une faute si, en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissance ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, il arrime la marchandise sur le pont du navire.

Le consentement du chargeur est réputé donné en cas de chargement de conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées.

Article 695: Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant la quinzaine suivant leur délivrance si elles n'ont pas passé en d'autres mains.

En cas de règlement judiciaire ou de liquidation de biens des chargeurs ou de ses tierces personnes avant l'expiration du délai de 15 jours, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

Article 696: Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par la faute ou par le vice propre de sa marchandise.

Le contrat de sous-affrètement ne modifie pas les conditions du contrat intervenu entre le fréteur et l'affréteur. L'affréteur reste tenu envers le fréteur des obligations stipulées dans la charte-partie.

Article 673: Le fréteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affréteur, peut agir contre le sous-affréteur en paiement du fret qui lui est encore dû.

Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le fréteur et le sous-affréteur.

TITRE 2: CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

CHAPITRE I: REGLES GENERALES

Article 674: Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée depuis sa prise en charge jusqu'à sa livraison.

Le contrat impliquant outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme contrat de transport maritime que depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison.

Article 675 : Le présent Chapitre s'applique aux transports effectués au départ ou à destination d'un port guinéen qui ne sont pas soumis à une Convention internationale à laquelle la République de Guinée est partie et, en tout cas, aux opérations de transport hors du champ d'application d'une telle Convention. Les diligences extraordinaires, les mesures conservatoires et les mesures d'exécution sur la marchandise sont régies par la Loi du lieu où elles doivent être effectuées.

La prescription de l'action en justice est régie par la Loi de la Juridiction compétente devant laquelle l'action est portée.

Article 676: Les dispositions du présent Chapitre s'appliquent :

- entre tous les intéressés au transport, en l'absence de charte-partie ;
- dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissances émises en exécution d'une charte-partie.

CHAPITRE II: CONNAISSEMENT

Article 677: Le connaissance est un document qui fait preuve du contrat de transport et constate la prise en charge ou la mise à bord de la marchandise par le transporteur et son engagement de délivrer cette marchandise contre la remise de ce document. Il est le support des droits portant sur les conditions générales du transport et sur la répartition des obligations de chaque partie au contrat de transport.

Il résulte d'une mention stipulant que la marchandise doit être délivrée à l'ordre d'une personne dénommée, à ordre ou au porteur.

Seul le détenteur du connaissance original peut se faire délivrer la marchandise à son arrivée à destination.

Article 678: Le connaissance maritime remplit notamment les fonctions suivantes :

- 1) il est le titre représentatif des marchandises qu'il énumère ;
- 2) il constitue la preuve de l'existence du contrat de transport ;
- 3) il prouve aussi la prise en charge de la marchandise par le transporteur ;
- 4) il permet à son détenteur de prendre livraison de la marchandise à destination ;
- 5) il facilite la vente de la marchandise avant même son arrivée à destination puisqu'il est négociable ; et
- 6) il est un instrument de crédit documentaire entre expéditeur exportateur et destinataire importateur.

Article 679: Le connaissance doit porter les mentions suivantes :

- 1) le nom du transporteur et le nom du navire ;
- 2) le nom du destinataire de la marchandise (à ordre et endossé en blanc ou à ordre dénommé ou nominatif) ;
- 3) la personne à notifier à l'arrivée du navire ;

5) les ports d'embarquement et de débarquement ;

6) la description de la marchandise (quantité, poids, marques) ;

7) la mention de fret payé ou payable à destination ;

8) la mention « original » et le nombre d'originaux émis ; et

9) la date, le lieu de l'établissement et de mise à bord ainsi que la signature de l'armateur ou de son représentant, la signature devant indiquer le nom du transporteur ou du capitaine pour lequel il agit.

Article 680: Le connaissance est le reçu de la marchandise et, sauf preuve contraire, il vaut présomption de la réception de celle-ci, telle qu'elle y est décrite, par le transporteur. Seul le connaissance « embarqué » ou « à bord » / « shipped on board » fait foi de la mise à bord de la marchandise. Le connaissance «reçu pour embarquement », ou «reçu pour être chargé» indique que la marchandise a été effectivement prise en charge par le transporteur et se trouve sous sa responsabilité mais il n'atteste pas qu'elle se trouve à bord du navire désigné sur le connaissance.

Si, pour des raisons de crédit documentaire, le chargeur veut avoir la preuve que la marchandise est bien embarquée, le connaissance doit être complété d'une annotation spéciale, sur le connaissance, précisant la date de mise à bord de cette marchandise.

Article 681 : Le connaissance constitue le titre représentatif de la marchandise qui y est mentionnée et il a la même valeur que celle-ci.

Sa transmission transfère la possession de la marchandise qu'il représente.

Article 682 : Le connaissance « à personne dénommée », ou connaissance nominatif, est émis à l'attention d'une personne bien déterminée et le porteur final est défini dès l'émission. Il ne peut être endossé et supprime la possibilité de négociabilité du titre de transport.

Le connaissance « à ordre» peut être endossé et l'apposition de la signature ou du cachet du cessionnaire du connaissance conditionne le transfert du droit sur la marchandise.

Le connaissance «au porteur» permet au porteur qui détient le connaissance à destination d'obtenir la délivrance de la marchandise.

A l'intérieur des trois catégories de connaissance, cités aux alinéas 1, 2 et 3 ci-dessus, le connaissance peut être :

- « Reçu pour embarquement » en attestant la prise en charge de la marchandise et son expédition définitive;
- «Net de réserves » en attestant la prise en charge de la marchandise en bon état apparent ;
- «Surchargé » atténue la responsabilité du transporteur par des réserves portées par la compagnie sur la quantité ou l'état des marchandises ; et
- « Acquitté », « Accepté », « Clauses », « Clean », « Combiné », «Direct », « En blanc », «Manifeste ».

Article 683: Les mentions suivantes ont force probante et peuvent être invoquées par chacune des deux parties en cas de litige :

- marques principales destinées à identifier la marchandise et le nombre de colis, ou leur quantité, et le poids qui doivent être fournis par écrit par le chargeur ;
- état et le conditionnement apparents tels que constatés par le transporteur.

Article 684: Le transporteur maritime peut formuler des réserves:

- s'il sait ou a des raisons de soupçonner que les indications du chargeur sont inexacts ; et
- s'il n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler les indications du chargeur.

3) du transporteur ou ses représentants, assigné dans le même délai devant le Tribunal civil du lieu de la saisie pour se voir dire qu'il sera procédé à la vente de la ou des choses saisies.

La saisie doit être notifiée aux créanciers inscrits avec indication de la date de comparution devant la Juridiction Nationale Compétente.

Sous-section 3: Effets

Article 177: La saisie-conservatoire ne met pas sous-main de justice le navire saisi qui demeure dans le patrimoine du débiteur.

Elle ne porte pas atteinte au droit de propriété et le débiteur peut aliéner le navire ou organiser son insolvabilité.

Elle empêche le départ du navire et l'Autorité portuaire engage sa responsabilité si le navire saisi arrive à quitter le port.

Section 3 : Saisie-exécution

Article 178: Tout créancier muni d'un titre exécutoire peut pratiquer une saisie-exécution.

Les titres exécutoires sont :

- 1) les décisions juridictionnelles revêtues de la formule exécutoire et celles qui sont exécutoires sur minutes ;
- 2) les décisions et actes juridictionnels étrangers ainsi que les sentences arbitrales déclarées exécutoires par une décision juridictionnelle non susceptible de recours suspensif d'exécution de l'État dans lequel ce titre est invoqué ;
- 3) les procès-verbaux de conciliation signés par le juge et les parties ;
- 4) les actes notariés revêtus de la formule exécutoire ;
- 5) les décisions auxquelles la Loi nationale de chaque Etat attache les effets d'une décision judiciaire.

Article 179: Lorsqu'elle n'est pas précédée d'une saisie-conservatoire, la saisie-exécution doit être demandée au juge du fond dans les conditions et selon la procédure en vigueur pour les saisies immobilières.

Un procès-verbal est dressé et un gardien désigné dans les mêmes conditions qu'en matière de saisie-conservatoire.

Article 180: Le saisissant doit, dans un délai de 3 jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant la Juridiction Nationale Compétente du lieu de la saisie pour s'entendre dire qu'il sera procédé à la vente du navire saisi dans les conditions et selon la procédure de droit commun en vigueur pour les ventes forcées d'immeubles ainsi que pour toutes demandes en distraction, opposition, paiement et consignation du prix de la vente, collocation des créanciers et distribution des deniers.

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort de la Juridiction Nationale Compétente, les significations et citations lui sont données :

- en la personne du capitaine du navire saisi, ou en son absence;
- en la personne de celui qui représente le propriétaire ou le capitaine.

Le délai de 3 jours est augmenté de 20 jours si le destinataire ne demeure pas en République de Guinée.

Article 181: Le procès-verbal de saisie-exécution est inscrit sur le registre des hypothèques maritimes.

Cette inscription est requise dans le délai de sept jours à compter de la date du procès-verbal, augmentée de 20 jours si le lieu de saisie et la conservation des hypothèques maritimes ne sont pas situés dans le même port.

Article 182: L'Autorité Maritime, agissant en qualité de conservateur des hypothèques maritime, délivre au créancier saisissant un état des inscriptions hypothécaires grevant le navire.

La saisie est dénoncée aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions :

- dans les 7 jours suivant la délivrance, ou;
- dans les 20 jours si le domicile élu n'est pas situé dans le ressort de la Juridiction Nationale Compétente.

La dénonciation aux créanciers indique la date de leur comparution devant la Juridiction Nationale, délai qui ne peut être inférieur à 20 jours si le domicile élu ne se trouve pas dans le ressort de la Juridiction Nationale.

Section 4 : Vente forcée

Article 183: En cas de vente forcée du navire, la totalité des hypothèques, mortgages ou autres droits inscrits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge avec le consentement des titulaires, et tous les privilèges et autres charges de quelle que nature que ce soit cessent de grever le navire à condition :

- qu'au moment de la vente, le navire se trouve dans une installation portuaire ; et
- que la vente soit réalisée selon les dispositions de la présente Loi.

Le solde du produit de la vente est distribué à due concurrence des créances respectives et après désintéressement de tous les créanciers est versé au propriétaire et peut être librement transféré.

Article 184: En cas de vente forcée d'un navire échoué ou coulé, suite à son enlèvement par l'Autorité Maritime ou l'Autorité portuaire aux fins de sécurité de la navigation ou de protection du milieu marin, les frais de cet enlèvement sont prélevés sur le produit de la vente par préférence aux autres créances garanties par un privilège sur le navire.

Si le navire était en possession d'un constructeur ou d'un réparateur qui bénéficie d'un droit de rétention, celui-ci doit abandonner la possession du navire à l'acheteur mais il est habilité à obtenir le règlement de sa créance sur le produit de la vente après que les créances des titulaires de privilèges maritimes aient été honorées.

Article 185: Lorsqu'un navire guinéen a fait l'objet d'une vente forcée, l'Autorité Maritime délivre, à la demande de l'acheteur, un certificat attestant que le navire a été vendu libre de toutes hypothèques, mortgages ou autres droits en radiant les hypothèques du livre des hypothèques, ainsi que de tous les privilèges sous réserve que les conditions de l'article 184 aient été respectées.

Au vu de l'état néant des inscriptions hypothécaires, l'Autorité Maritime délivre un certificat de radiation aux fins de la nouvelle immatriculation.

Article 186: Les dispositions du présent Chapitre ne s'appliquent pas aux bâtiments de l'Armée de Mer ainsi qu'aux navires appartenant à l'Etat guinéen ou exploités par lui et exclusivement affectés à un service public non commercial.

TITRE 4: NAVIRES ABANDONNES ET EPAVES MARITIMES

CHAPITRE I: NAVIRES ABANDONNES

Article 187: Est considéré comme navire abandonné, au sens de la présente Loi, un navire même en état d'innavigabilité :

- 1) à bord duquel l'armateur ou le propriétaire ne maintient pas un équipage de sécurité régulièrement inscrit au rôle d'équipage déposé auprès de l'Autorité Maritime ;
- 2) pour lequel celui-ci ne répond pas immédiatement aux injonctions de l'Autorité Maritime assurant la sécurité de la navigation maritime ou la préservation de l'environnement dans les eaux guinéennes ;
- 3) dont la navigation ou le stationnement en infraction aux dispositions légales ou réglementaires de police générale ou particulière compromet la sécurité des usagers, la tranquillité, l'hygiène publique, l'esthétique des sites ou la conservation du rivage.

Article 188: Il peut être procédé à la réquisition des personnes et biens pour mettre fin aux dangers que présentent les navires abandonnés avec attribution de compétence à l'Autorité judiciaire en ce qui concerne le contentieux du droit à indemnité. La mise en demeure de mettre fin au danger que présente un navire abandonné est adressée par le Directeur de l'installation portuaire si le navire abandonné se trouve dans les limites administratives de l'installation ou du terminal ou par l'Autorité Maritime partout ailleurs.

Lorsque le propriétaire, l'armateur ou son représentant refuse ou néglige, dans le délai imparti, de prendre les mesures nécessaires pour mettre fin au danger que représente le navire abandonné, l'Autorité portuaire ou le gestionnaire du terminal ou, selon le cas, l'Autorité Maritime peut intervenir aux frais et risques de celui-ci.

En cas d'urgence, cette intervention peut être exécutée d'office et sans délai.

Article 189: Si l'état d'abandon persiste après la mise en demeure le propriétaire refuse ou néglige de prendre les mesures nécessaires, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire ou l'engin flottant abandonné peut-être prononcée par Décision du Ministre chargé de la Marine Marchande. Cette Décision ne peut intervenir qu'après mise en demeure au propriétaire de faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire ou son engin flottant.

En cas de déchéance, le navire ou autre engin flottant abandonné ne peut être vendu au profit de l'Etat qu'à l'expiration d'un délai de 2 mois et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires. Les créances afférentes aux frais exposés par l'Autorité Maritime au titre des mesures d'intervention prises sont imputées en priorité sur le produit de la vente.

Article 190: La cargaison des navires abandonnés peut être vendue si elle n'est pas revendiquée ou enlevée.

Le produit de la vente est consigné durant un an et au terme de ce délai, si aucun créancier ne s'est manifesté, ce produit est acquis au Trésor public.

Les créances afférentes aux frais exposés pour la conservation de la cargaison sont garanties par un privilège sur la valeur de celle-ci de même rang que le privilège pour la conservation de la chose.

Article 191: Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande détermine les conditions d'application du présent Chapitre.

CHAPITRE II: EPAVES MARITIMES

Article 192: Sous réserve des dispositions des Conventions internationales en vigueur, sont considérées comme épaves maritimes :

1) les navires, bateaux et aéronefs coulés dans les eaux guinéennes ou échoués sur une partie du rivage dépendant du domaine public maritime se trouvant en état d'innavigabilité abandonnés définitivement par leurs équipages et dont les propriétaires n'assurent plus la garde ;

2) les marchandises ou objets jetés ou tombés à la mer, trouvés flottants ou tirés du fond de la mer ou en mer, dans les eaux territoriales ou échoués sur le rivage et dont le propriétaire a perdu la possession ; et

3) d'une manière générale, tous les objets ou biens trouvés abandonnés en mer, sur le rivage ou au fond de la mer.

Les marchandises ou objets volontairement abandonnés ou jetés en mer ou sur le rivage en vue de les soustraire à l'action de la douane ne sont pas des épaves.

Article 193: Toute personne qui découvre une épave doit :

- dans la mesure du possible la mettre en sûreté, et

- en faire la déclaration dans les meilleurs délais à l'Autorité Maritime qui prend les mesures nécessaires en vue de sa récupération et de sa conservation, dresse l'inventaire des matériels ou objets sauvés et procède à la recherche du propriétaire.

Article 194: Si le propriétaire est connu, présent ou représenté et s'il revendique ses droits sur l'épave, l'Autorité Maritime ne peut procéder au sauvetage de celle-ci aux frais et risques du propriétaire qu'après mise en demeure restée sans effet dans le délai imparti si elle constitue :

- un obstacle à la navigation ou à la pêche ;

- une menace pour l'environnement ; ou

- si sa récupération présente un intérêt général ou un caractère d'urgence.

Sur demande de celui-ci s'il ne dispose pas de moyens de sauvetage suffisants et s'il y a urgence à agir pour éviter la dépréciation ou la perte de l'épave.

Article 195: L'Autorité portuaire ou le gestionnaire d'un terminal après information de l'Autorité Maritime, peut mettre en demeure le propriétaire de toute épave constituant un danger pour la navigation dans les limites réglementaires de l'installation portuaire ou du terminal d'avoir à procéder au relèvement ou la démolition dans les délais impartis. Si le propriétaire est inconnu ou s'il refuse, néglige d'exécuter ou ne respecte pas les délais impartis pour l'exécution des travaux, l'Autorité portuaire ou le gestionnaire du terminal peut y procéder directement aux frais et risques de celui-ci. Le propriétaire ne peut se libérer de ses obligations par l'abandon du navire et du fret mais peut demander le bénéfice de la limitation de sa responsabilité conformément aux dispositions de la Convention internationale sur la limitation de responsabilité pour les créances maritimes (LLMC 76).

Article 196: Si le propriétaire de l'épave est connu, il doit indiquer dans un délai d'un mois à compter du sauvetage s'il désire procéder à la récupération ou en faire abandon. Dans le premier cas, il doit procéder à la récupération de l'épave dans les délais impartis par l'Autorité Maritime qui tient compte de sa situation, de la difficulté de l'opération et des délais dans lesquels les travaux entrepris doivent être terminés. Si les travaux n'ont pu être exécutés dans les délais impartis, l'Autorité Maritime peut prononcer la déchéance des droits du propriétaire de l'épave qui devient alors propriété de l'Etat. Lorsque la déchéance du propriétaire de l'épave est prononcée, l'Etat peut :

1) procéder à la vente de celle-ci ;

2) procéder directement à son exploitation, ou;

3) passer un contrat de concession d'exploitation avec une entreprise spécialisée.

Article 197: L'inventeur ou le sauveteur de l'épave a droit à une indemnité tenant compte notamment :

1) du succès obtenu, du temps employé, des frais et dommages subis, des dangers et risques encourus, de la valeur et de l'appropriation du matériel utilisé ; et

2) de la valeur de l'épave.

S'il y a plusieurs sauveteurs, l'indemnité se partage selon les critères définis à l'alinéa 1 du présent article.

L'indemnité est fixée par accord entre les parties ou, à défaut, par la Juridiction Nationale Compétente du lieu de découverte de l'épave ou du lieu où celle-ci a été ramenée.

Article 198: Lorsqu'un navire contribue au sauvetage d'une épave, la rémunération est partagée entre l'armateur et l'équipage sur la base des deux tiers à l'armateur et un tiers à l'équipage.

Entre les membres de l'équipage, le partage a lieu au prorata des salaires réels.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux entreprises effectuant habituellement des opérations de sauvetage.

Article 199: En cas d'épave échouée ou ramenée sur le rivage, l'Autorité Maritime peut faire procéder à sa vente :

1) à l'expiration du délai d'un mois prévu à l'article 196 si elle n'a pas été revendiquée dans ce délai ;

2) après la notification au propriétaire de la décision prononçant la déchéance de ses droits sur l'épave.

L'Autorité Maritime peut remettre en propriété au sauveteur toute épave dont la vente ne laisserait aucun produit net appréciable.

Article 200: La vente des marchandises périssables ou non susceptibles d'identification peut être autorisée par dérogation aux dispositions de l'article 199.

Article 201: Le produit de la vente de l'épave, déduction faite de tous frais, droits, taxes ou rémunérations est versé au Trésor public.

Il peut être réclamé pendant 5 ans par le propriétaire ou ses ayants droits. A l'expiration de ce délai, il est acquis au Trésor public.

Sauf justifications contraires, les épaves sont réputées étrangères et assujetties au paiement des droits et taxes douanières.

Article 202: A l'exception des navires de guerre et des navires qui appartiennent à l'Etat ou qui sont exploités par celui-ci, tout propriétaire d'un navire est tenu de souscrire à une assurance pour l'enlèvement de l'épave de son navire en cas de naufrage dans les eaux sous juridiction guinéenne ou sur le domaine public guinéen. Cette assurance doit être certifiée par l'Autorité Maritime.

Tout navire battant pavillon d'un autre Etat et entrant dans les eaux sous juridiction guinéenne doit avoir à son bord un certificat d'assurance relèvement d'épave délivré par son Etat.

Article 203: Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande détermine les conditions d'application du présent Chapitre.

LIVRE IV: LA POLLUTION MARINE

TITRE 1: PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 204: Au sens du présent Livre, on entend par :

- **« Convention de 1992 portant création du Fonds »** signifie la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, telle que modifiée par le Protocole de 1992 adopté à Londres le 27 novembre 1992;
- **« Convention de 1992 sur la responsabilité civile »** signifie la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, telle que modifiée par le Protocole de 1992 adopté à Londres le 27 novembre 1992;
- **« Fonds de 1992 »** signifie le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures établi conformément aux dispositions de la Convention de 1992 portant création du Fonds;
- **« navire pétrolier »** désigne tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage ;

TITRE 4: PIRATERIE MARITIME

Article 658: Par «piraterie maritime », on entend toute tentative, incitation, menace de commission ou commission illicite et intentionnelle de l'un quelconque des actes suivants et qu'à la suite de tels actes le navire ne répond plus à la Loi de l'Etat du pavillon :

- violence, déprédation et dégradation commise par le capitaine, l'équipage, les passagers ou toutes autres personnes embarquées agissant à des fins privées et dirigées :

* contre un navire ou contre des personnes ou biens à leur bord, en haute mer;

* contre un navire, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

- participation volontaire à l'utilisation d'un navire lorsque son auteur a connaissance des faits dont il découle que ce navire est un navire pirate ; et

- incitation ou complicité de la commission de tels actes.

Article 659: Toute personne, capitaine, membre de l'équipage ou passager reconnue coupable de piraterie, ou de complicité d'acte de piraterie sera punie d'un emprisonnement de 5 à 20 ans.

Article 660: Un Décret pris sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande détermine les modalités de préventions, de luttes, et de répression des actes illicites en mer et notamment ceux mentionnés à l'article 646, à l'exception de la pêche illégale non déclarée et non réglementée encadrée par le Code des pêches.

Article 661: Le Ministre chargé de la Marine Marchande, est l'Autorité Désignée pour la mise en oeuvre du Code ISPS de l'OMI en République de Guinée, à travers l'Administration Maritime.

Article 662: Le Ministre chargé de la Marine Marchande, en sa qualité d'Autorité Désignée, et en application des dispositions pertinentes de la Convention sur la suppression des actes illicites dans la navigation maritime de 1988, des règles du Chapitre XI-2 de la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer telle qu'amendée et des dispositions des parties A et B du Code ISPS, fixe par Arrêté les modalités d'application des mesures de sûreté applicables aux navires, aux bateaux ou engins de navigation intérieure, aux installations portuaires, et aux plates-formes flottantes ou fixes au large.

LIVRE XI: L'EXPLOITATION COMMERCIALE DU NAVIRE

TITRE 1: CONTRATS D'AFFRETEMENT

CHAPITRE I: REGLES GENERALES DU CONTRAT

D'AFFRETEMENT

Article 663: Le contrat d'affrètement s'entend d'une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. L'affrètement d'un navire s'effectue au voyage, à temps ou coque-nue.

Article 664: Les obligations, les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat négocié.

Toutefois, les parties ne peuvent insérer au contrat d'affrètement des stipulations contraires aux principes généraux du droit en vigueur.

A défaut de stipulation des parties au contrat d'affrètement d'un navire, ce contrat est réputé régi par les dispositions du présent Titre.

Article 665: Le contrat d'affrètement est prouvé par la charte-partie qui est l'acte écrit conclu de gré à gré, moyennant rémunération, entre professionnels du transport maritime et qui porte soit sur le parcours (affrètement au voyage), soit sur la durée (affrètement à temps) ou soit sur un navire (affrètement coque nue).

Indépendamment des dispositions légales ou réglementaires en vigueur, les conditions et effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, sauf convention contraire, le contrat est régi par la Loi du pavillon du navire affrété.

Le changement de fréteur du navire au cours de l'affrètement est sans effet sur l'exécution de la charte-partie.

Article 666: Selon que le navire est affrété coque nue, à temps ou au voyage, la charte-partie doit contenir les renseignements suivants :

- Pour toute forme d'affrètement :

1) les éléments d'individualisation du navire, avec éventuellement un état descriptif de celui-ci, de ses agrès, apparaux et annexes ;

2) les noms et nationalités du propriétaire, du fréteur et de l'affréteur ;

3) la durée du contrat ou les lieux de chargement et déchargement ;

4) le montant du fret ou ses bases de calcul.

- Pour l'affrètement coque nue, la date à partir de laquelle il prend effet et le lieu de début du contrat ;

- Pour l'affrètement à temps, le nom du capitaine ; et

- Pour l'affrètement au voyage :

1) l'importance de la cargaison et éventuellement sa nature ;

2) l'époque du chargement ; et

3) les délais alloués pour le chargement et le déchargement.

Article 667: La prescription des actions nées des contrats d'affrètement est d'un an sauf si la durée en a été abrégée conventionnellement et le délai court :

- pour l'affrètement au voyage, depuis le débarquement complet des marchandises ou l'événement qui a mis fin au voyage ;

- pour l'affrètement à temps et pour l'affrètement « coque nue », depuis l'expiration de la durée du contrat ou l'interruption définitive de son exécution ; et

- pour le sous-affrètement, dans les mêmes conditions que ci-dessus selon qu'il est au voyage ou à temps.

CHAPITRE II: DIFFERENTS TYPES DE CONTRATS D'AFFRETEMENT

Article 668: Le contrat d'affrètement au voyage est le contrat par lequel le fréteur moyennant le paiement du fret s'engage à mettre en tout ou en partie un navire armé et équipé à la disposition de l'affréteur en vue d'un ou plusieurs voyages.

Article 669: L'affrètement à temps est le contrat par lequel le fréteur s'engage à mettre un navire armé et équipé à la disposition de l'affréteur pour un temps déterminé.

Le fréteur conserve la gestion du navire et à ce titre le capitaine du navire et les autres membres de l'équipage demeurent les préposés du fréteur et sont tenus de se conformer à ses instructions.

La gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur et dans ce cadre le capitaine doit se conformer aux instructions de celui-ci dans la limite des dispositions de la charte-partie.

Article 670: L'affrètement coque nue est un contrat par lequel le fréteur s'engage à mettre un navire sans armement ni équipement à la disposition de l'affréteur.

L'affréteur possède à ce titre la gestion nautique et commerciale du navire.

Article 671 : Les opérations d'affrètement de navires sous pavillon étranger par les nationaux guinéens sont soumises à autorisation préalable de l'Autorité Maritime. Ces autorisations, pour ce qui concerne la délivrance de moyens de paiement, sont soumises à la réglementation des changes.

Article 672: L'affréteur peut, dans la limite des droits qui lui sont reconnus dans la charte-partie, sous-fréteur le navire, pour la totalité ou pour partie.

TITRE 1: PASSAGERS CLANDESTINS

Article 647: Un passager clandestin est une personne cachée à bord d'un navire, ou ultérieurement dans sa cargaison, sans le consentement de l'armateur, de son représentant, du capitaine, ou de toute autre personne responsable, découverte avant ou après que le navire ait quitté le port et déclaré comme tel par le capitaine.

Celui-ci doit être traité conformément aux principes humanitaires notamment ceux énoncés par la Convention des Nations-Unies du 28 Juillet 1951 et le Protocole du 31 Janvier 1967 relatif aux statuts des réfugiés.

Le capitaine doit prendre toutes mesures nécessaires pour garantir la sécurité du passager clandestin ainsi que, d'une manière générale, de sa santé et de sa sûreté tant qu'il est à bord.

Le capitaine peut lui faire effectuer tous travaux normaux pour l'entretien ou la sécurité du navire, indépendamment des cas d'urgence.

L'Autorité Maritime notifie à l'OMI les cas d'embarquements clandestins.

Article 648: L'Autorité portuaire doit s'assurer, en coopération avec l'Autorité Maritime, les armateurs, les capitaines et toutes autres Autorités que les infrastructures et les dispositions relatives à l'exploitation et à la sûreté doivent empêcher tout embarquement de passagers clandestins.

A cet effet, un dispositif de sûreté doit être mis en place, dans le cadre de l'application des dispositions du Code ISPS, par les armateurs, les capitaines ou toutes autres personnes responsables pour empêcher, autant que faire se peut, les embarquements clandestins ou leur découverte avant l'appareillage.

Article 649: L'armateur doit donner au capitaine toutes instructions pour que le voyage prévu ne soit pas modifié aux fins de débarquement d'un passager clandestin après que le navire ait quitté les eaux territoriales guinéennes sauf :

- 1) si l'Autorité Maritime du pays vers lequel le navire est dérivé a demandé son débarquement ;
- 2) si le rapatriement dans un autre pays a été régulièrement organisé, notamment en ce qui concerne l'autorisation de débarquement ;
- 3) au cas de considérations exceptionnelles de sûreté, de santé ou d'humanité le justifient.

Article 650 : Les frais de détention, de retour ou du refoulement du passager clandestin sont à la charge de l'armateur du navire à bord duquel il a été découvert.

Article 651: Toute personne qui s'introduit clandestinement à bord d'un navire est passible d'une amende de 300 à 13.000 euros et/ou d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans sans préjudice du remboursement éventuel du prix du passage.

Est passible de la même peine toute personne qui, soit à bord, soit à terre, se rend complice en favorisant l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, et l'a dissimulé ou lui est venu en aide à l'insu du capitaine.

Le maximum de ces deux peines doit être prononcé à l'encontre des personnes qui se sont groupées pour faciliter des embarquements clandestins.

TITRE 2: TRAFIC OU TRANSPORT DE SUBSTANCES ILLICITES

Article 652: Par trafic ou transport de substances illicites on entend tout transport ou trafic par la voie maritime de stupéfiants et autres substances psychotropes tels que définis par la Convention des Nations-Unies contre le transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes faite à Vienne le 20 Décembre 1988.

Article 653: Lorsque l'Autorité Maritime soupçonne ou qu'elle a de bonnes raisons de soupçonner qu'un navire de quel que pavillon que ce soit se livre à un transport ou un trafic illicite de substances illicites ou lorsqu'elle en est avisée, elle en informe immédiatement les Autorités douanières qui prendront toutes mesures qu'elles jugent nécessaires et utiles.

Article 654: Tout armateur, capitaine ou autre personne embarquée à bord d'un navire, ou d'une plate-forme mobile, et qui se livre à un tel trafic est passible des peines prévues par le Code des Douanes.

TITRE 3: TERRORISME MARITIME

Article 655: Par «terrorisme maritime» on entend toute tentative, incitation, menace de commission ou commission illicite et intentionnelle menée à des fins politiques ou en vue de porter atteinte à l'exercice des droits d'un Etat ou d'une entité politique et accomplie par la réalisation de l'un quelconque ou de plusieurs actes concomitants suivants :

- 1) s'emparer d'un navire ou de toute autre structure maritime ou en exercer le contrôle par violence ou menace de violence ;
- 2) accomplir un acte de violence à l'encontre d'une personne embarquée si un tel acte est de nature à mettre en danger la sécurité de la navigation ;
- 3) détruire, endommager ou placer tout engin, dispositif ou substance propre à détruire un navire ou sa cargaison, une plate-forme mobile, des installations ou services de navigation maritime ou à causer à ceux-ci des dommages ou perturbations compromettant ou risquant de compromettre la sécurité de la navigation ;
- 4) communiquer sciemment une information fautive compromettant ou risquant de compromettre la sécurité de la navigation, et blesser ou tuer toute personne pour des faits présentant un lien de connexité avec les actes énumérés ci-dessus.

Article 656: Les Autorités de la République de Guinée sont compétentes aux fins de connaître les infractions qui sont commises :

- 1) à bord d'un navire guinéen ;
- 2) dans les eaux territoriales guinéennes ; ou
- 3) par un ressortissant guinéen ; ou
- 4) un apatride ayant sa résidence habituelle en République de Guinée ;
- 5) dans le but de contraindre l'Etat guinéen à accomplir ou s'abstenir de la commission d'un acte quelconque ou si, lorsque lors de la commission de l'infraction, un ressortissant guinéen a été retenu, menacé, blessé ou tué.

Dans les cas prévus aux points 4) et 5), l'Autorité Maritime informe l'OMI des infractions constatées.

Article 657 : Les infractions portant atteinte à la sécurité de la navigation sont passibles d'une amende de 10.000 à 500.000 € et/ou d'un emprisonnement de 5 à 20 ans.

Ces sanctions peuvent être doublées quand elles ont été commises par le capitaine ou un officier du bord ou avec leur complicité.

• «**dommage par pollution** » désigne :

- le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise ;

- le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

- les termes ou expressions «propriétaire du navire», «propriétaire inscrit», «événement», «dommages par pollution», «hydrocarbures», «hydrocarbure de soute », et «mesures de sauvegarde» s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1er de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

• «**déchets d'exploitation des navires** », tous les déchets y compris les eaux résiduaires et résidus autres que les résidus de cargaison produits durant l'exploitation du navire et définis aux Annexes I, IV et V de MARPOL ainsi que les déchets liés à la cargaison tels que définis dans les directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL ;

• «**résidus de cargaison** », tout reste de cargaison à bord demeurant dans les cales ou les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantités déversées lors des opérations de chargement et/ou déchargement ;

• «**installation fixe de réception portuaire** », toute installation fixe, flottante ou mobile pouvant servir à la collecte des déchets d'exploitation des navires ou résidus d'exploitation.

Article 205: Les dispositions du présent Livre s'appliquent :

- 1) aux navires battant pavillon guinéen, même en haute mer ;
- 2) aux navires étrangers dans les eaux guinéennes ;
- 3) aux plates-formes se trouvant dans les eaux guinéennes.

Article 206: Les dispositions du présent Livre ne s'appliquent ni aux navires de guerre ni aux autres navires exploités par un Etat à des fins gouvernementales et non commerciales. Cependant, les Etats doivent prendre des mesures appropriées pour que ces navires agissent d'une manière compatible avec le présent Livre.

Article 207: L'application des dispositions du présent Livre ne porte pas préjudice à celles relatives :

- 1) à la protection de l'environnement marin ;
- 2) à la protection des ressources biologiques et halieutiques de la mer ; et
- 3) d'une manière générale de toutes autres dispositions législatives et réglementaires spécifiques.

CHAPITRE II: DISPOSITIONS COMMUNES A LA PREVENTION DES DIFFERENTES FORMES DE POLLUTION PAR LES NAVIRES ET AUTRES BATIMENTS DE MER

Article 208: Les dispositions des articles 214 et suivants, relatives aux interdictions de rejets ou de jets à la mer des différentes catégories de substances polluantes ne s'appliquent pas :

- 1) d'une façon générale, lorsque ces jets ou rejets sont effectués pour assurer la sécurité du navire ou pour sauver des vies humaines en mer, ou lorsqu'ils résultent d'une avarie de l'équipement du navire, dont le capitaine peut justifier qu'il avait pris toute précaution pour l'éviter, ou dans tout autre cas de force majeure dûment prouvé ;
- 2) s'agissant des substances liquides ou mélanges contenant de telles substances, lorsque leur déversement est effectué pour lutter contre une pollution ;
- 3) s'agissant des filets en fibre synthétique, lorsque l'abandon à la mer est dû à la perte accidentelle de ces filets, ou de matériaux utilisés pour les réparer, si toutes précautions ont été prises pour empêcher une telle perte.

Article 209: Les certificats internationaux de prévention de la pollution imposés aux navires et les plates-formes conformément aux règles des Annexes à la Convention MARPOL, sont délivrés par l'Autorité Maritime après une visite technique passée dans des conditions conformes aux dispositions de ladite Convention. Il en est de même du certificat international de conformité prévu par la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires.

L'Autorité Maritime peut déléguer à une société de classification agréée le soin de délivrer les certificats. Dans ce cas, une convention d'accord conforme au modèle diffusé par l'OMI est conclue avec ladite société.

Article 210: L'Autorité Maritime exerce, à l'égard des navires étrangers présents dans les eaux et ports guinéens les prérogatives de l'Etat du port prévues à l'article 5 de la Convention MARPOL, et aux articles 218 à 220 de la Convention de Montego Bay.

Article 211: Tout accident survenu à un navire battant pavillon guinéen donne lieu à une enquête spécifique lorsque cet accident a eu des conséquences néfastes importantes sur le milieu marin.

Cette enquête est diligentée par l'Autorité Maritime. Les résultats en sont communiqués à l'OMI dans le cas prévu à l'article 12, alinéa 2 de la Convention MARPOL.

Article 212: Le capitaine de tout navire guinéen transportant ou ayant à son bord des hydrocarbures ou substances liquides nocives ou substances nuisibles en colis, conteneurs, citernes mobiles, camions citernes ou wagons-citernes ou autres substances dangereuses ou potentiellement dangereuses a l'obligation, dès qu'il en a connaissance, de signaler et adresser à l'Autorité compétente de l'Etat côtier le plus proche, un compte-rendu aussi détaillé que possible :

- 1) de tout accident de mer, au sens de la Convention de 1969 sur l'intervention en haute mer, dite INTERVENTION 69, dont il est victime ;
- 2) de tout événement survenu à bord dudit navire qui entraîne ou risque d'entraîner une pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en cas de pollution accidentelle par les hydrocarbures, dite OPRC 90 ;
- 3) de tout événement observé en mer qui entraîne un rejet d'hydrocarbures ;
- 4) de toute présence d'hydrocarbures ;
- 5) de tout rejet, au cours de l'exploitation du navire, d'hydrocarbures ou substances liquides nocives dépassant la quantité ou le taux instantané autorisé aux termes de la Convention MARPOL ;
- 6) de tout jet ou probabilité de jet de substances nuisibles en colis, y compris dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions ou wagons-citernes.

Les dispositions du présent article sont applicables aux navires étrangers naviguant dans les eaux sous souveraineté ou juridiction guinéenne.

Article 213: Conformément à l'article 8 de la Convention MARPOL, tout rapport relatif à un événement-survenu dans les eaux sous juridiction guinéenne, entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles, fait objet de la part de l'Autorité Maritime des notifications et transmissions sans délai à l'Autorité Maritime de l'Etat du pavillon et à tout autre Etat susceptible d'être touché par l'événement.

TITRE 2: MESURES DE PREVENTION CONTRE LA POLLUTION MARINE**CHAPITRE I: PREVENTION DE LA POLLUTION MARINE PAR LES HYDROCARBURES**

Article 214: Sous réserve des dispositions de l'article 208 et du Chapitre XIV, le rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures dans les eaux maritimes guinéennes est interdit à tout navire autre que pétrolier sauf lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- 1) le navire effectue le rejet alors qu'il est en route ;
- 2) le navire effectue une navigation hors des eaux territoriales ;
- 3) la teneur de l'effluent en hydrocarbures est inférieure à cent parts par million ;
- 4) le navire utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets, un système de séparation d'eau et d'hydrocarbures, un système de filtrage ou une autre installation prescrite à la règle 16 de l'Annexe I de MARPOL. Les dispositions de l'alinéa 1 ci-dessus ne s'appliquent pas au rejet de mélanges d'hydrocarbures qui, non dilués, ont une teneur en hydrocarbures inférieure ou égale à 15 parts par million.

En ce qui concerne les pétroliers, et sous réserve des dispositions de l'article 208 et du Chapitre XIV ci-dessus, de tels rejets sont également interdits sauf lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- 1) les rejets sont effectués en route et à plus de 50 milles marins des lignes de base déterminant les eaux territoriales ;
- 2) le taux instantané des rejets ne dépasse pas 60 litres par mille marin et la quantité totale rejetée à la mer ne dépasse pas 1/15 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent ;

3) un système de surveillance continue et de contrôle des rejets ainsi qu'un ensemble de citernes de décantation tel que prescrit à la règle 15 est utilisé, sauf dans les cas prévus à la règle 15-3 de l'Annexe I de MARPOL.

Les dispositions **des alinéas 1 et 3 ci-dessus ne s'appliquent pas au rejet** de ballast propre ou séparé.

Au cas d'exploration et d'exploitation des ressources minérales des fonds marins, le Ministre chargé de la Marine Marchande, après avis du Ministre chargé de l'Environnement, peut autoriser, à titre dérogatoire, et sous réserve qu'il ne soit pas porté atteinte à l'état biologique, et écologique du milieu marin dans la zone considérée, des rejets tels que prévus à l'alinéa 3 ci-dessus à une distance supérieure à 40 milles marins des côtes.

Article 215: Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés dans les conditions énoncées aux alinéas 1, 2 et 4 de la règle 9 de l'Annexe I de MARPOL sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception.

Article 216: Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 transportant des hydrocarbures comme combustible ou cargaison doit détenir un registre des hydrocarbures partie I» (opérations dans la tranche des machines) en la forme établie à l'Appendice III de l'Annexe I de MARPOL.

Tout pétrolier visé à l'alinéa 1 ci-dessus doit également détenir un «registre des hydrocarbures partie II» (opérations concernant la cargaison et le ballast) en la forme établie à l'Appendice III de l'Annexe I de MARPOL dont chaque page est signée du capitaine qui consigne les rejets, chaque rejet étant également signé par l'officier responsable des opérations.

Article 217: Le registre des hydrocarbures fait partie du journal de bord réglementaire. Il doit être conservé à bord pendant 3 ans suivant la date de la dernière inscription et pouvoir être présenté à tout moment lors des inspections effectuées par les agents compétents de l'Autorité Maritime.

Article 218: Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 transportant des hydrocarbures comme combustible ou cargaison doit avoir à son bord « un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures », approuvé par l'Autorité Maritime, établi selon les dispositions prévues par la règle 26 de l'Annexe I de MARPOL et conforme aux exigences de la résolution MEPC 54 (32).

CHAPITRE II: PREVENTION DE LA POLLUTION MARINE PAR LES EAUX DE BALLAST

Section 1: Eaux de Ballast Polluées

Article 219: Sous réserve des dispositions de la règle 13 de l'Annexe I de MARPOL, tout pétrolier d'une jauge brute inférieure ou égale à 150 et tout navire autre que pétrolier d'une jauge brute inférieure à 400, naviguant dans les eaux sous souveraineté ou juridiction guinéenne doit conserver à son bord les eaux de ballast polluées jusqu'à leur décharge dans les installations de réception à terre.

Article 220: Tout navire autre que pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et inférieure à 10.000 doit être muni d'un appareil de filtrage des hydrocarbures conforme aux dispositions de l'alinéa 4 de la règle 16 de l'Annexe I à MARPOL et s'il transporte de grandes quantités de combustible liquide se conformer aux dispositions de l'alinéa 2 de la règle 16 précitée ou de l'alinéa 1 de la règle 14.

Article 221: Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 10.000 doit être muni :

- 1° d'un matériel de filtrage ;
 - 2° d'un dispositif d'alarme ; et
 - 3° d'un dispositif permettant d'arrêter automatiquement tout rejet de mélange d'hydrocarbures lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse 15 parts par million.
- Le matériel de filtrage doit être conçu de façon à ce que le mélange d'hydrocarbures rejeté à la mer après être passé par le ou les systèmes ait une teneur en hydrocarbures inférieure à 15 parts par million.

Le dispositif d'alarme doit indiquer le moment où cette teneur risque d'être dépassée.

Article 222: L'Autorité Maritime doit s'assurer que les navires d'une jauge brute inférieure à 400 sont équipés, dans toute la mesure du possible, de manière à pouvoir conserver à bord des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures et les rejeter conformément aux prescriptions de l'alinéa b) du paragraphe 1 de la règle 9 de l'Annexe I de MARPOL.

Section 2 : Eaux de Ballast Propre et Séparé

Article 223: Le rejet en mer des eaux de ballast propre et séparé est interdit dans les eaux guinéennes sauf lorsqu'elles sont traitées suffisamment par un procédé homologué agissant sur ou contre les organismes aquatiques nuisibles et les agents pathogènes et les éliminant.

Les produits ou substances employés pour le traitement de ces eaux de ballast doivent être nuisibles pour les organismes aquatiques sans être cependant, ni toxiques, ni bio-cumulables, ni persistants pour les communautés biologiques.

Article 224: Une description détaillée de la méthode de traitement utilisée doit être disponible à bord en deux langues dont le Français.

La méthode employée ne doit pas nuire à la sécurité du navire ou de son équipage.

CHAPITRE III: PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES TRANSPORTEES EN VRAC

Article 225: Sous réserve des dispositions de l'article 208 et du Chapitre XIV, est interdit, tout rejet à la mer :

- 1) de substances liquides nocives des catégories A, B, C et D, telles que définies à la règle 3, paragraphe 1 de l'Annexe II de MARPOL et figurant aux Appendices I et II de ladite Annexe ;
- 2) de substances provisoirement classées dans ces catégories;
- 3) des eaux de ballast à l'exception de celles contenues dans les Ballast propre tel que défini à la règle 1 a) de l'Annexe II de MARPOL;
- 4) des eaux de nettoyage de citernes ou;
- 5) d'autres résidus contenant de telles substances.

Toutefois, le rejet de telles substances liquides nocives est autorisé lorsque sont respectées les conditions particulières de rejet pour chaque catégorie de substance établie dans la règle 5 de l'Annexe II de MARPOL.

Article 226: Tout navire pour lequel les dispositions de l'Annexe II de MARPOL sont applicables doit détenir un «registre de la cargaison » établi dans les conditions de la règle 9 de ladite Annexe et conforme au modèle fixé à l'Appendice IV de l'Annexe II précitée.

Chaque page de ce registre est signée du capitaine qui y consigne les rejets, chaque rejet étant également signé par l'officier responsable des opérations.

Le registre de la cargaison fait partie du journal de bord réglementaire. Il doit être conservé à bord pendant 3 ans suivant la date de la dernière inscription et pouvoir être présenté à tout moment lors des inspections effectuées par les agents compétents de l'Administration Maritime.

CHAPITRE IV: PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES EAUX USEES DES NAVIRES

Article 227: Sous réserve des dispositions de l'article 208 et du Chapitre XIV, le rejet des eaux usées à la mer est interdit à moins que les conditions de broyage, de désinfection et de traitement des effluents telles que prévues à l'Annexe IV de MARPOL ne soient remplies.

Article 228: Afin de permettre les raccordements des tuyautages des installations de réception aux tuyautages de rejet des navires, ceux-ci doivent être munis de raccords de jonction normalisés ayant des dimensions conformes à celle prévue par la règle 11 de l'Annexe IV de MARPOL.

CHAPITRE V: PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES NOCIVES OU NUISIBLES

TRANSPORTEES PAR MER EN COLIS, CONTENEURS, CITERNES MOBILES, CAMIONS CITERNES OU WAGONS-CITERNES

Article 229: Sous réserve des dispositions de l'article 208 et du Chapitre XIV, le jet à la mer de substances nuisibles transportées en colis, conteneurs, citernes mobiles, camions citernes ou wagons-citernes est interdit.

Il en est de même si de tels moyens, vides, ont déjà servi au transport de telles substances à moins que des précautions suffisantes n'aient été prises pour s'assurer qu'ils ne contiennent aucun résidu dangereux pour le milieu marin.

Les dispositions du Code international pour le transport des marchandises dangereuses (Code IMDG) s'appliquent à ces transports :

- faisant l'objet d'une liste ou d'un manifeste spécial les mentionnant ainsi que leur emplacement ; ou
- d'un plan d'arrimage indiquant l'emplacement de ces substances ou marchandises.

Si, à la date d'expiration de la déclaration, un navire ne se trouve pas dans un port guinéen, sa validité peut être prorogée pour une période maximum de 3 mois aux fins de lui permettre d'achever son voyage vers un port où il pourra être vérifié, et uniquement si la mesure lui paraît opportune et Raisonnable.

Article 637: Lorsque le navire effectue des voyages courts, l'Autorité Maritime peut, à titre exceptionnel, et dans les mêmes conditions qu'à l'article 636, proroger la durée de la déclaration pour une période maximum d'un mois.

Lorsqu'une vérification intermédiaire est achevée dans un délai de moins de 5 ans :

- la date d'expiration est remplacée par un visa à une date qui ne peut être postérieure de plus de 3 ans à la date d'achèvement de cette vérification ;

- la date d'expiration peut rester inchangée si les intervalles maximaux entre la ou les vérifications supplémentaires et les vérifications prévues au présent article ne sont pas dépassées.

Article 638: La déclaration de sûreté du navire ou de conformité des installations portuaires cesse d'être valable dans les cas suivants :

- si les vérifications de renouvellement ne sont pas effectuées dans les délais prescrits ou si les visas n'ont pas été apposés sur le certificat dans les conditions prévues ci-dessus ;

- si une compagnie assure la responsabilité de l'exploitation d'un navire non exploité précédemment par celle-ci ; ou

- si le navire passe sous pavillon étranger.

Article 639: Lorsqu'un navire guinéen passe sous pavillon étranger, l'Autorité Maritime adresse, dans les meilleurs délais à l'Autorité Maritime du nouveau pavillon les copies de la déclaration de sûreté du navire ou tous autres renseignements relatifs à cette déclaration, ainsi que les copies des rapports de vérification, ou lorsqu'une compagnie exploite un navire qui ne l'était pas auparavant par elle, la compagnie antérieure doit également adresser dans les meilleurs délais à la nouvelle compagnie copies des renseignements concernant la déclaration de sûreté ou faciliter les vérifications de la déclaration provisoire de sûreté du navire.

Article 640: Jusqu'à ce que le certificat définitif soit délivré, il peut être délivré, à titre provisoire, une déclaration de sûreté du navire pour :

- un navire sans déclaration ou à sa livraison ou avant sa mise ou remise en service;

- un navire sous pavillon étranger passant sous pavillon guinéen;

- un navire sous pavillon d'un Etat n'ayant pas adhéré à SOLAS 74 et passant sous pavillon guinéen ; ou

- une compagnie assurant la responsabilité de l'exploitation d'un navire qu'elle n'exploitait pas auparavant.

La déclaration provisoire ne peut être délivrée qu'après :

- évaluation de la sûreté du navire et la mise à bord d'une copie du plan de sûreté approuvé préalablement et examiné par l'agent de sûreté du navire ;

- que le navire soit doté d'un système d'alerte de sûreté satisfaisant aux prescriptions du Code ISPS ;

- que les arrangements nécessaires à la vérification initiale ou de renouvellement auront été mis en place dans un délai de 6 mois ; et

- que le capitaine, l'agent de sûreté du navire et l'équipage soient familiarisés avec les dispositions permanentes du plan de sûreté.

Article 641: Des Arrêtés du Ministre chargé de la Marine Marchande précisent le contenu et les modalités d'application des plans de sûreté des navires et des installations portuaires.

TITRE 8: SYSTEME D'ALERTE DU NAVIRE

Article 642: Les navires guinéens suivants doivent être munis d'un système d'alerte :

- navires construits à partir du 1er juillet 2004;

- pétroliers, navire-citerne pour produits chimiques, transporteurs de gaz et vraquiers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, construit avant le 1er juillet 2004 ou au plus tard à la date de la première visite de l'installation radioélectrique après le 1er juillet 2004 ; et

- aux autres navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et unités mobiles de forage au large construits avant le 1er juillet 2004 ou au plus tard à la date de première visite de l'installation radioélectrique après le 1er juillet 2004.

Article 643: Lorsqu'il est activé, le système d'alerte du navire :

- doit déclencher et transmettre à la compagnie une alerte de sûreté navire - terre qui l'identifie et donne sa position signalant que sa sûreté est menacée ou compromise ;

- ne doit pas envoyer cette alerte à d'autres navires ;

- ne doit pas donner l'alarme à bord du navire ; et

- doit continuer l'alerte jusqu'à ce qu'elle soit désactivée et/ou réenclenchée.

Le système d'alerte doit :

- pouvoir être activé depuis la passerelle de navigation et depuis au moins un autre endroit mais ne pas pouvoir être déclenché par inadvertance ;

- satisfaire aux normes de fonctionnement adoptées par l'OMI.

Il satisfait aux prescriptions relatives au système par utilisation de l'installation radioélectrique installée sous réserve du respect des prescriptions du Chapitre IV de SOLAS 74 telle qu'amendée.

Article 644: Lorsque l'Autorité Maritime reçoit notification d'une alerte de sûreté d'un navire guinéen, elle en informe immédiatement le ou les Etats à proximité duquel ou desquels le navire était exploité sur le moment.

Lorsque l'Autorité Maritime reçoit notification d'une alerte d'un navire étranger, elle en informe immédiatement l'Etat du pavillon et, selon le cas, l'Etat ou les Etats à proximité duquel ou desquels le navire était exploité sur le moment.

LIVRE X: LES DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES A LA SURETE MARITIME

Article 645: La sûreté maritime est l'ensemble des mesures visant à prévenir ou atténuer les risques d'actes illicites contre :

- les navires, leurs équipages et leurs passagers ;

- les ports, leurs personnels et clients ;

- les plates-formes au large ;

- les installations en mer et dans les zones portuaires.

Article 646: Les actes illicites visés à l'article 645 sont, notamment :

1) les tentatives de voyages clandestins (passagers clandestins);

2) le terrorisme maritime ;

3) le trafic de marchandises prohibées ou non déclarées ;

4) la piraterie maritime ;

5) le vol à main armée en mer;

6) la pêche illégale non déclarée et non réglementée ;

7) le vol au port et dans la zone portuaire, notamment le vol du pétrole brut ;

8) le trafic illicite de drogue et de stupéfiants dans le domaine maritime ;

9) l'émigration illégale et le trafic de migrants par voie maritime ;

10) les trafics d'êtres humains ;

11) les incendies et les pollutions causés de façon téméraire.

Ces actes sont considérés comme des crimes organisés dans le domaine maritime conformément à l'article 1^{er} du Code de Conduite de Yaoundé du 25 Juin 2013.

9) d'étudier les recommandations et demandes formulées par les comités locaux de sûreté maritime et portuaire et, le cas échéant, arrêter les mesures appropriées ;

10) de suivre l'évolution de la réglementation en la matière en vue de son adaptation au niveau national ; et

11) de veiller à la mise en oeuvre de ses décisions par les structures concernées après qu'elles aient été approuvées par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 627: Un Décret pris sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande précise la composition et les modalités de fonctionnement du Comité National de Sûreté Maritime et Portuaire.

CHAPITRE II: COMITE LOCAL DE SURETE MARITIME ET PORTUAIRE

Article 628: Le Comité Local de Sûreté Maritime et Portuaire a pour missions :

1) de coordonner au niveau local et régional la mise en oeuvre du plan national ;

2) de dresser et mettre à jour les plans de zonage de sûreté de l'installation portuaire avec ses points vulnérables ;

3) d'évaluer périodiquement les menaces et les dispositifs de sûreté à mettre en place ;

4) d'établir et mettre à jour périodiquement les plans réglementant la circulation et les déplacements à l'intérieur de l'installation portuaire ;

5) de s'assurer de la prise en compte des mesures de sûreté lors des travaux d'aménagements de l'installation portuaire ;

6) de prendre les mesures nécessaires de formation et de recyclage des personnels concernés par la sécurité de l'installation portuaire en concertation avec les autres administrations concernées ;

7) de proposer toute mesure susceptible d'améliorer les dispositifs de sûreté en cas de menace ou d'acte dirigé contre ces installations et les navires au port, à l'intérieur de celui-ci, sur rade ou dans les approches portuaires.

Article 629: Un Décret pris sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande précise la composition et les modalités de fonctionnement du Comité Local de Sûreté Maritime et Portuaire.

TITRE 5: NIVEAUX DE SURETE

Article 630: L'Autorité Maritime établit les niveaux de sûreté en fonction des éléments fournis par l'Autorité nationale chargée des renseignements généraux, c'est-à-dire la qualification du degré du risque qu'un incident ou une tentative d'incident se produise, et donne des recommandations sur les mesures de protection contre les incidents de sûreté tant en ce qui concerne les navires battant pavillon guinéen que les ports et installations portuaires guinéennes.

L'établissement des niveaux de sûreté prend en considération :

- la crédibilité, la corroboration, la spécificité et l'imminence de l'information sur la menace ; et

- les conséquences potentielles de l'incident de sûreté.

TITRE 6: DECLARATION ET PLAN DE SURETE - EVALUATION DE LA SURETE

CHAPITRE I: DECLARATION ET PLAN DE SURETE

Article 631 : L'Autorité Maritime :

- détermine quand une déclaration de sûreté doit être prise, en évaluant le risque qu'une interface navire/port ou une activité de navire à navire présente pour les personnes, les biens ou l'environnement ; et

- spécifie la durée minimale durant laquelle la déclaration de sûreté doit être observée.

La déclaration de sûreté doit être remplie par le capitaine ou l'agent de sûreté du navire, ou par l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

Cette déclaration indique les mesures de sûreté requises pouvant être partagées entre une installation portuaire et un navire ou entre des navires, ainsi que la responsabilité de chacun.

Article 632: Les plans de sûreté des navires et des installations portuaires, leurs évaluations ainsi que les modifications ultérieures doivent être périodiquement mises à jour selon les fluctuations des menaces et être effectuées par des personnes possédant la compétence et les qualifications requises. Ils doivent être approuvés par l'Autorité Maritime.

CHAPITRE II: EVALUATION DE LA SURETE

Article 633: L'évaluation de la sûreté du navire, après étude de sûreté, doit notamment comprendre :

1) l'identification des mesures, des procédures et des opérations de sûreté existantes ;

2) l'identification et l'évaluation des opérations essentielles du bord qu'il convient de protéger ;

3) l'identification des menaces éventuelles contre ces opérations et la possibilité de survenance afin de donner un ordre de priorité aux mesures de sûreté ; et

4) l'identification des points faibles, y compris humains, du navire, des politiques et des procédures.

L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit notamment comprendre :

1) l'identification et l'évaluation des infrastructures et biens essentiels qu'il est important de protéger, ainsi que des points faibles, y compris humain, de l'infrastructure, des politiques et des procédures ;

2) l'identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures avec la probabilité de survenance afin de donner un ordre de priorité aux mesures de sûreté ;

3) l'identification, le choix et le classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que de leur degré d'efficacité pour réduire la vulnérabilité.

TITRE 7: DELIVRANCE DE LA DECLARATION DE CONFORMITE

Article 634: Une « déclaration de conformité de l'installation portuaire, de sûreté du navire, ou entre une installation portuaire et un navire » est délivrée après approbation par l'Autorité Maritime du plan de sûreté.

Cette déclaration, rédigée en français avec une traduction en langue anglaise, est établie selon le modèle figurant à l'Appendice 2 du Code ISPS.

Article 635: La déclaration est délivrée pour une période maximale de 5 ans.

Si cette déclaration est délivrée pour une durée inférieure à 5 ans, elle peut être prorogée au-delà de sa date d'expiration jusqu'à 5 ans dans les conditions de la présente Loi.

Lorsque la vérification de renouvellement de la déclaration est achevée dans les 3 mois précédents sa date d'expiration, la nouvelle déclaration est valable pour une nouvelle période de 5 ans à compter de la date de vérification de renouvellement.

Article 636: Lorsque cette vérification est achevée dans les 3 mois suivants sa date d'expiration, la nouvelle déclaration est valable pour une nouvelle période de 5 ans à compter de la date de vérification du renouvellement.

Si cette nouvelle déclaration ne peut être délivrée ou fournie au navire ou à l'installation portuaire après la vérification de renouvellement et avant la date d'expiration de la déclaration existante, l'Autorité Maritime peut apposer un visa sur la déclaration qui doit être acceptée comme valable pour une période maximum de 5 mois à compter de la date d'expiration.

CHAPITRE VI: PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES ORDURES DES NAVIRES

Article 230: Sous réserve des dispositions de l'article 208 et du Chapitre XIV, est interdite :

1) l'évacuation dans la mer de tous les objets en matière plastique, notamment les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique, ainsi que les sacs à ordures en matière plastique ;

2) l'évacuation dans la mer à moins de 25 milles marins des lignes de base servant à déterminer les eaux territoriales, de fardage, de matériaux de revêtement et d'emballages flottants ;

3) l'évacuation dans la mer, à moins de 12 milles marins des lignes de base servant à déterminer les eaux territoriales ou à moins de 3 milles marins s'ils ont été broyés ou concassés, des déchets alimentaires ou de toutes autres ordures.

Article 231: Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, et tout navire transportant plus de 15 personnes, doit détenir un registre des opérations d'évacuation et de rejet des ordures en la forme établie à l'Annexe III de MARPOL.

Ce registre doit être signé à chaque page par le capitaine qui y consigne les rejets, chaque rejet étant également signé par le responsable de l'opération.

Le registre des opérations d'évacuation et de rejet des ordures fait partie du journal de bord réglementaire. Il doit être conservé à bord pendant 2 ans suivant la date de la dernière inscription et pouvoir être présenté à tout moment lors des inspections effectuées par les agents compétents de l'Administration maritime.

CHAPITRE VII: PREVENTION DE LA POLLUTION MARINE PAR LES HYDROCARBURES DE SOUTE

Article 232: Sous réserve des dispositions de l'article 208 et du Chapitre XIV, le rejet à la mer d'hydrocarbures de soute est interdit sauf pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 munis et équipés d'un conteneur ou d'un pont fermé qui, à tirant d'eau égal :

1) est capable de retenir les fuites ou déversements d'hydrocarbures survenus durant le soutage du combustible ou de l'huile de graissage en vrac ;

2) à une capacité d'au moins 0,08 m³ si la jauge brute du navire est inférieure à 400 et du double si elle est égale ou supérieure ;

3) ne compromet pas la stabilité du navire ou la sécurité de l'équipage. Les dispositions de l'alinéa 1 ci-dessus ne s'appliquent pas si le navire :

1- est muni d'un système de transbordement empêchant le rejet d'hydrocarbures sur le pont découvert, ou

2- possède des soutes habituellement remplies par camion et muni d'un tuyau de soutage d'un diamètre de 51 mm maximum avec bec à arrêt automatique.

CHAPITRE VIII : PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'AIR PAR LES NAVIRES

Article 233: Les navires guinéens appelés à fréquenter les zones spéciales de contrôle des émissions d'oxyde de soufre, telles que définies par l'OMI, ne doivent pas avoir des soutes dépassant une teneur de 1,5% en oxyde de soufre, ou doivent disposer d'un système complet de purification des gaz d'échappement.

Article 234: Le rejet délibéré par les navires de substances destructrices de l'ozone atmosphérique, et notamment les halons, les chlorofluorocarbones et autres est interdit. Toutefois les installations contenant des hydro-chlorofluorocarbones restent autorisés à bord des navires jusqu'au 1^{er} Janvier 2020.

Tout navire de jauge brute égale ou supérieure à 400 effectuant des voyages internationaux doit être muni d'un certificat international de prévention de la pollution de l'air délivré conformément aux dispositions de l'Annexe VI à la Convention MARPOL.

CHAPITRE IX: PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES IMMERSIONS DE DECHETS A PARTIR DE NAVIRES

Article 235: Les immersions de déchets et autres matières, c'est-à-dire les matériaux et substances de tout type, de toute forme et de toute nature, à l'exception de celles énumérées à l'Annexe I du Protocole de 1996 à la Convention LC 72, sont interdites dans les eaux maritimes et les fonds marins sous juridiction ou souveraineté guinéenne à l'exception des rejets des plates-formes répondant aux dispositions de l'Appendice VI de l'Annexe I de MARPOL.

Article 236: L'immersion de déchets ou autres matières énumérés à l'Annexe I du Protocole de 1996 à la Convention LC 72 est subordonnée à la délivrance d'une autorisation du Ministre chargé de la Marine Marchande après avis du Ministre chargé de l'Environnement.

Article 237: Les conditions de délivrance, d'utilisation, de suspension et de suppression de cette autorisation tiennent compte des dispositions de l'Annexe II du Protocole précité et sont fixées par Arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé de l'Environnement.

Sans préjudice des dispositions législatives ou réglementaires applicables à l'embarquement de déchets ou autres matières, les opérations d'embarquement sont subordonnées à l'obtention d'une autorisation délivrée dans les mêmes conditions que celles de l'article 236.

Article 238: L'immersion des déchets et autres matières, est strictement interdite dans les eaux intérieures et dans les limites des réserves et parcs marins nationaux.

L'immersion des déchets et autres matières, est interdite :

1) dans les zones définies par Arrêtés conjoints des Ministres compétents et du Ministre chargé de la Marine Marchande pour la préservation des intérêts, de la Défense Nationale, des Télécommunications et des Ressources Halieutiques ou Faunistiques;

2) dans les périmètres de sécurité établis autour des plates-formes de forage; et

3) sauf dérogation particulière du Ministre chargé de la Marine Marchande après avis du Ministre chargé de l'Environnement, à moins de 150 milles de la terre la plus proche et à une profondeur suffisante pour les déchets ou autres matières tels que-conteneurs; ferrailles, déchets métalliques ou volumineux, ainsi que les épaves de navires, plates-formes et autres installations en mer.

Article 239: Les dispositions des articles 4.1. et 5 du Protocole de 1996 à la Convention LC 72 ne s'appliquent pas :

1) lorsqu'il est nécessaire d'assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer ou la sécurité des navires, aéronefs, plates-formes ou tous autres ouvrages artificiels en mer;

2) dans les cas de force majeure dus aux intempéries ;

3) dans tous les autres cas mettant en péril la vie humaine ou constituant une menace pour ces navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer.

Dans ces cas, l'immersion doit être le seul moyen de faire face à la menace en entraînant, selon toute probabilité, des dommages moins graves que le recours à l'immersion et elle doit se faire de façon à réduire au minimum les risques d'atteinte à la vie humaine en mer, la faune et la flore marine.

L'immersion doit être signalée à l'OMI dans les meilleurs délais.

Article 240: Le Ministre chargé de la Marine Marchande, après avis du Ministre chargé de l'Environnement, peut accorder, par dérogation aux articles 4.1. et 5 du Protocole de 1996 à la Convention LC 72 une autorisation d'immersion limitée aux seuls cas d'urgence présentant impérieusement des menaces inacceptables pour la santé humaine, la sécurité ou le milieu marin alors qu'aucune autre solution n'est possible.

Article 241: Avant de prendre une Décision, le Ministre chargé de la Marine Marchande consulte :

1) tout pays susceptible d'être affecté, le cas échéant, par l'immersion ; et

2) l'OMI dont il suit les recommandations et qu'il informe des mesures prises.

Dans toute la mesure du possible, la dérogation ne doit pas porter atteinte à l'intégrité des réserves et parcs marins nationaux.

CHAPITRE X: PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES PEINTURES DE COQUE DES NAVIRES : SYSTEMES ANTISALISSURES

Article 242: L'utilisation de peintures de coque contenant des composés organiques à base d'étain est interdite.

Article 243: Les navires de jauge brute égale ou supérieure à 400 battant pavillon guinéen et effectuant des voyages internationaux doivent subir une visite passée par la commission de visite de sécurité et de sûreté pour s'assurer du respect de l'interdiction visée à l'article 242.

Un certificat international de conformité antisalissure leur est délivré à l'issue de cette visite, et renouvelé lors de chaque carénage de la coque.

Article 244: Pour les navires d'une jauge inférieure à 400, mais de longueur égale ou supérieure à 24 mètres, effectuant des voyages internationaux, le certificat visé à l'article 237 sera remplacé par une déclaration de l'armateur appuyée des justifications nécessaires.

CHAPITRE XI: PREVENTION DE LA POLLUTION MARINE PAR INCINERATION DE DECHETS OU AUTRES MATIERES

Article 245: Sauf dans le cas prévu à l'article 246, l'incinération en mer de déchets et autres matières, c'est-à-dire matériaux et substances de tout type, de toute forme ou de toute nature, est interdite :

- 1) dans les eaux sous souveraineté ou juridiction guinéenne ; et
- 2) en cas d'incinération hors de ces eaux lorsque l'embarquement des déchets ou autres matières a lieu sur le territoire guinéen ;
- 3) pour les déchets contenant des PCB ;
- 4) pour les produits pétroliers contenant des produits halogénés ainsi que des déchets susceptibles de contenir des métaux lourds et des composés toxiques tels que prévus à l'Annexe VI de MARPOL.

Article 246: L'incinération à bord, est autorisée lorsqu'elle est effectuée dans un incinérateur à déchets répondant aux dispositions des Résolutions MEPC 76 (40) et MEPC 96 (45) relatives aux incinérateurs de bord et aux significations correspondantes.

CHAPITRE XII: POLLUTION D'ORIGINE RADIOACTIVE

Article 247: Tout capitaine de navire à propulsion nucléaire, ou transportant des déchets ou autres matières présentant un degré quelconque de radioactivité, est tenu d'avertir préalablement l'Autorité Maritime dès son entrée ou son passage dans les eaux territoriales guinéennes. Celle-ci en informe immédiatement le Premier Ministre, le Ministre chargé de l'Environnement, le Ministre chargé de la Défense, le Ministre de l'Intérieur et le Ministre de la Santé.

Le message d'information prévu à l'alinéa 1 ci-dessus doit notamment indiquer :

- 1) la date et l'heure d'arrivée dans les eaux territoriales ;
- 2) la position, la route et la vitesse du navire ;
- 3) la nature et la quantité du chargement.

Article 248: Toute immersion de déchets et/ou autres matières fortement, moyennement ou faiblement radioactifs dans les eaux maritimes sous souveraineté ou juridiction guinéenne est strictement interdite.

CHAPITRE XIII : DISPOSITIONS PARTICULIERES

Section 1:Pétroliers à Simple Coque

Article 249: Les navires pétroliers à simple coque ne sont pas admis dans les ports guinéens à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Loi.

Section 2 : Plates-formes en Mer

Article 250: Indépendamment des dispositions de la présente Loi et de toutes autres lois ou règlements relatifs à la sécurité maritime ainsi qu'à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection ou préservation de l'environnement marin, toute plate-forme se trouvant dans les eaux sous juridiction guinéenne procédant à des opérations d'exploration, d'exploitation ou de traitement des ressources minérales des fonds marins doit se conformer aux dispositions de la règle 21 de l'Annexe I de MARPOL applicables aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et sous réserve des dispositions prévues aux points A et C de ladite règle.

Les plates-formes doivent se conformer également aux dispositions de l'Annexe VI de la Convention MARPOL relative à la prévention de la pollution de l'air par les navires.

Toute opération entraînant des rejets d'hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures doit être enregistrée dans le registre des hydrocarbures selon le modèle de l'Appendice III de l'Annexe I à MARPOL tel que prévu dans la présente Loi.

Article 251: Sous réserve des dispositions ci-dessus, tout rejet, déversement, écoulement d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures à partir d'une plate-forme telle que définie à l'article 3 de la présente Loi susceptible de porter atteinte à la faune et à la flore marine, à la santé publique et au développement économique et touristique des régions côtières est interdit conformément aux dispositions de MARPOL.

Article 252: Toutes dispositions techniques doivent être prises pour éviter des pollutions accidentelles au cours des opérations d'exploration ou d'exploitation. Ces dispositions sont précisées dans le cahier des charges annexé au contrat de la Société exploitante.

Article 253: Le Ministre chargé des Mines ou du Pétrole, en concertation avec le Ministre chargé de l'Environnement et le Ministre chargé de la Marine Marchande fait procéder à toutes inspections techniques qu'il juge utiles en ce qui concerne de telles dispositions, notamment, celles relatives à la Résolution A.649 (16) adoptée le 19 octobre 1989.

Article 254: En cas d'incident de pollution, une enquête est effectuée à la diligence de l'Autorité Maritime, les rapports d'incident et les rapports d'enquête de sécurité sont établis et diffusés conformément aux règles de la Convention MARPOL, dans les mêmes conditions que pour les navires.

Article 255: Conformément à la règle 39 de l'Annexe I de la Convention MARPOL, telle qu'amendée, les rejets à la mer d'hydrocarbures et de mélanges d'eau et d'hydrocarbures par les plates-formes de forage et autres plates-formes au large, lorsqu'elles sont stationnaires, sont interdits sauf au-delà d'un rayon de 12 milles de la terre la plus proche lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million.

Les boues de forage ou autres résidus solides d'exploitation doivent être déchargés au port, dans des installations réservées à cet effet.

Article 256: Les rejets, dépôts ou écoulements visés à l'article 255 ne peuvent être effectués que selon les procédures et modalités fixées par les textes spécifiques réglementant les activités qui les génèrent.

Toute autorisation de rejet ou de dépôt délivrée en application des textes spécifiques susvisés, est subordonnée à l'avis préalable de l'Autorité Maritime.

Article 257: Préalablement à toute opération d'exploration ou d'exploitation, notamment dans le respect des dispositions du Code de l'Environnement, le titulaire du titre doit dresser à ses frais un état biologique et écologique du milieu marin concerné. Cet état est transmis au Ministre chargé de la Marine Marchande ainsi qu'au Ministre chargé de l'Environnement. Il doit être renouvelé :

- au moins une fois par an durant la période de validité du titre ;
- à tout moment, en cours d'opération et aux frais du titulaire du titre, à la demande des Ministres concernés ; ou
- s'il survient un accident altérant ou susceptible d'altérer gravement l'équilibre biologique ou écologique du milieu marin et/ou nuire aux activités économiques ou touristiques des régions côtières.

Article 258: Le propriétaire, l'exploitant ou l'opérateur d'une plate-forme effectuant des opérations d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales des fonds marins guinéens doit mettre en oeuvre :

- un plan de sécurité maritime ; et
- un plan d'urgence en cas de situation critique pour l'environnement marin, et un plan de gestion environnemental.

Article 259: Le propriétaire, l'exploitant, l'opérateur d'une plate-forme ou toute autre personne assistant à son bord la conduite des opérations d'exploration ou d'exploitation est responsable de l'installation, de son fonctionnement ainsi que du maintien en bon état permanent de la signalisation maritime, de son balisage, éclairage et marquage dans le respect du règlement pour prévenir les abordages en mer (Convention de 1972 telle que modifiée).

Il peut demander auprès de l'Administration Maritime l'établissement d'un périmètre de sécurité autour de cette plate-forme de forage.

Article 260: Le périmètre de sécurité prévu à l'alinéa 2 ci-dessus est mesuré à partir de chaque point du bord extérieur de la plate-forme, y compris tout équipement associé participant à l'exploration ou à l'exploitation.

Les zones de sécurité maritime sont créées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 261: Toute information nautique relative aux activités d'exploration et d'exploitation doit être transmise sans délai à l'Autorité Maritime par le propriétaire, l'exploitant, l'opérateur de la plate-forme ou toute autre personne en assumant à son bord la conduite.

L'Autorité Maritime assure la diffusion des avis aux navigateurs et de toutes autres informations nautiques relatives à la localisation des plates-formes ainsi qu'aux éventuels périmètres de sécurité.

Article 262: Les dispositions du présent Chapitre, notamment celles relatives au balisage et à l'information nautique, doivent être incluses dans le contrat de partage de production d'hydrocarbures signé entre la République de Guinée et le bénéficiaire du titre.

Article 263: Des mesures plus contraignantes peuvent être éventuellement imposées au détenteur du titre lorsque la plate-forme se trouve dans les eaux territoriales guinéennes, notamment au titre de la protection et de la préservation de l'environnement marin et côtier et des activités de pêche.

- l'organisation des formations en matière de sûreté et la délivrance des certificats pour les agents de sûreté des installations portuaires, des navires et des compagnies.

Article 614 : L'Autorité Maritime établit des niveaux de sûreté et donne toutes recommandations sur les mesures de protection contre les incidents de sûreté.

Elle veille à ce que les renseignements concernant ces niveaux soient fournis aux installations portuaires guinéennes et aux navires avant leur arrivée ou pendant leur séjour dans une telle installation.

Elle certifie :

- l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire et des navires ;

- le plan de sûreté de l'installation portuaire et des navires, ainsi que leurs amendements ultérieurs.

Article 615: L'Autorité Maritime exerce les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions du Code ISPS et établit les prescriptions applicables à une déclaration de sûreté en évaluant les risques qu'encourt une interface navire/port ou une activité de navire à navire pour les personnes, les biens ou l'environnement.

Elle communique à l'OMI :

- les plans de sûreté, certifiés par ses soins, des installations portuaires guinéennes ainsi que les lieux couverts par chaque plan approuvé et la date d'approbation ;

- les renseignements concernant la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux avec d'autres Etats contractants concernant des arrangements en matière de sûreté maritime.

Article 616: L'Autorité Maritime, doit communiquer à l'OMI et faire connaître pour l'information des compagnies et des navires :

1° les installations portuaires guinéennes couvertes par des plans de sûreté approuvés ;

2° les noms et coordonnées des Autorités devant être disponibles 24 heures sur 24 pour recevoir :

- les alertes de sûreté navire/terre et pour y donner suite ;

- les communications émanant de l'Autorité Maritime d'autres Etats exerçant les mesures de contrôle et de respect du Code ISPS et pour y donner suite ; et

- fournir des conseils ou une assistance aux navires.

L'Organisme chargé de la police maritime, doit être disponible 24 heures sur 24 et doit retransmettre immédiatement à l'Administration Maritime les alertes, messages et demandes reçues ainsi que les premières mesures d'urgence prises.

TITRE 2: PLAN NATIONAL DE SURETE DES NAVIRES

Article 617: L'armateur de tout navire guinéen tenu de détenir un plan de sûreté remet à l'Autorité Maritime une évaluation de la sûreté de ce navire, un projet de plan de sûreté et un plan général du navire identifiant les zones d'accès restreint.

Article 618: Le plan de sûreté de tout navire comporte des dispositions particulières relatives à l'accès des agents de l'Etat et des services de secours dans l'exercice de leurs missions de police, de contrôle douanier ou de sécurité.

Les dispositions de ce plan ne peuvent faire obstacle à l'accès des pilotes au navire. Il appartient au capitaine du navire et au port d'organiser l'embarquement du pilote en temps utile pour que la durée des divers contrôles effectués à son égard ne mette pas en cause la sécurité du navire.

Article 619: Préalablement à la délivrance du certificat international de sûreté, tout navire est soumis à une visite de vérification initiale de sûreté effectuée par un Inspecteur de la sécurité des navires.

Article 620: L'Inspecteur de la sécurité des navires chargé de la visite de vérification initiale de sûreté du navire peut être accompagné d'agents de l'Etat désignés par le Ministre de la Défense, le Ministre de l'Intérieur ou le Ministre chargé des Douanes. L'Inspecteur de la sécurité des navires adresse à l'Autorité Maritime le rapport de visite de vérification initiale de sûreté du navire. Le Ministre chargé de la Marine Marchande est aussitôt informé.

TITRE 3: PLAN NATIONAL DE SURETE PORTUAIRE

Article 621: L'Autorité portuaire établit le plan de sûreté qui lui est applicable, dans un délai inférieur à 6 mois fixé par le représentant de l'Etat dans le département. En cas de renouvellement de l'évaluation de sûreté et à chacune de ses échéances, l'Autorité portuaire conduit dans le même temps la révision du plan de sûreté.

Article 622: Le plan de sûreté portuaire détermine, pour chacun des niveaux de sûreté les procédures à suivre, les mesures à mettre en place et les actions à mener en matière de sûreté pour prévenir les menaces identifiées par l'évaluation de la sûreté portuaire et en reprend les prescriptions. Le plan de sûreté du port couvre l'ensemble des limites portuaires de sûreté en tenant compte des mesures de sûreté propres aux installations portuaires dont il assure la coordination.

Article 623: Le plan de sûreté portuaire est approuvé, après avis du comité local de sûreté portuaire, par un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande qui détermine les restrictions apportées à sa publicité.

Le plan de sûreté portuaire est approuvé pour une durée qui ne peut excéder la date de fin de validité de l'évaluation de sûreté portuaire. Il peut être modifié pendant sa période de validité sur instruction du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 624: Le plan de sûreté portuaire est modifié ou complété lors de tout changement ayant des conséquences en matière de sûreté ou à l'issue d'un audit. L'Autorité portuaire examine les conséquences de l'approbation d'un nouveau plan de sûreté d'une installation portuaire ou de sa modification substantielle au regard de ses dispositions initiales et des implications des non-conformités constatées à l'issue d'un audit national de sûreté.

Le plan national de sûreté maritime et portuaire garantit la conformité des installations portuaires et des navires battant pavillon guinéen aux dispositions du Code ISPS.

Article 625: Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande définit les modalités de rédaction et de révision des plans de sûreté portuaire.

TITRE 4: ORGANISMES DE SURETE MARITIME ET PORTUAIRE

CHAPITRE I: COMITE NATIONAL DE SURETE MARITIME ET PORTUAIRE

Article 626: Le Comité National de Sûreté Maritime et Portuaire est chargé :

- 1) d'élaborer un programme national de sûreté maritime et portuaire pour les installations portuaires et navires guinéens ;
- 2) de veiller à la prise en charge des aspects de sécurité lors des travaux d'aménagement des installations portuaires ;
- 3) de proposer au Ministre chargé de la Marine Marchande les mesures de sûreté nécessaires à la préservation des installations portuaires et des navires dans les limites des ports, rades et eaux sous juridiction et souveraineté guinéenne contre toutes formes de menaces, risques ou actes illicites ;
- 4) de se prononcer sur les questions relatives à cette sûreté et de veiller à leurs concordances avec le Code ISPS et les mesures prévues par les dispositifs nationaux de sûreté existants ;
- 5) d'assurer la coordination et la concertation entre les différentes administrations, services et organes de l'Etat intervenant en matière de sûreté maritime à quelque titre que ce soit ;
- 6) d'assurer la coordination entre les opérateurs portuaires et maritimes et les services de l'Administration maritime ;
- 7) de veiller à la mise en oeuvre des plans de sûreté des navires et installations portuaires ;
- 8) de veiller à la mise en oeuvre des programmes d'équipement et de formation des personnels chargés de la sûreté maritime et portuaire ;

TITRE 3: ENQUETES DE SECURITE

Article 604: A la suite d'un événement de mer, l'Autorité Maritime peut décider de l'ouverture d'une enquête de sécurité dont l'objet est de prévenir de futurs événements.

Sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire, les agents qui procèdent à l'enquête de sécurité collectent et analysent les informations utiles aux fins de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'événement et, s'il y a lieu, établissent des recommandations de sécurité.

Article 605: La décision d'ouvrir ou non l'enquête de sécurité en cas d'accident grave tient compte de la nature de l'événement, de son niveau de gravité, du type de navire, de la cargaison et de la possibilité d'en tirer des enseignements en matière de prévention des risques maritimes.

S'il n'est pas ouvert d'enquête de sécurité, les motifs de cette décision sont enregistrés sur le registre et notifiés à l'OMI et au MOU d'Abuja.

L'enquête de sécurité, qu'elle soit obligatoire ou décidée, est ouverte dès que possible après la survenance de l'événement de mer conformément aux dispositions du présent Code et de la Résolution A 849 (20) du 27 Novembre 1997 de l'OMI

Article 606: Un Etat tiers ne peut conduire l'enquête sur un accident de mer impliquant l'Etat guinéen en tant qu'Etat du pavillon, Etat côtier ou Etat ayant d'importants intérêts en jeu que s'il peut garantir qu'il applique rigoureusement les normes et les pratiques recommandées du Code de l'OMI sur les enquêtes relatives aux accidents précités, notamment en matière d'indépendance et de qualification des enquêteurs, de confidentialité des dépositions des témoins et de protection de ceux-ci.

Article 607: En cas de désignation d'un autre Etat que la Guinée comme responsable de l'enquête de sécurité, l'Autorité Maritime guinéenne organise, avec l'organisme d'enquête concerné, la participation guinéenne à cette enquête.

Article 608: L'enquête de sécurité est ouverte après un événement de mer lorsqu'un navire battant pavillon guinéen est en cause ;

- lorsqu'il est survenu dans les eaux territoriales ou intérieures guinéennes, quel que soit le pavillon du ou des navires impliqués ;

- lorsque l'accident, ou qu'il se soit produit, a coûté la vie ou occasionné des blessures graves à des nationaux guinéens ;

- lorsqu'il a causé ou menacé de causer un grave préjudice au territoire national, à l'environnement, aux ressources halieutiques, aux installations ou ouvrages sur lesquels la République de Guinée exerce sa souveraineté et sa juridiction ou met en jeu d'autres intérêts importants.

Article 609: L'enquête de sécurité est effectuée par une Cellule d'enquête sous l'Autorité Maritime faisant appel à des Inspecteurs de la sécurité maritime assisté d'un ou plusieurs agents désignés en raison de leurs compétences techniques et dont les missions et l'organisation ainsi que la procédure de déroulement de l'enquête sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 610: Dans le cadre d'une telle enquête, la Cellule et les enquêteurs agissent en toute indépendance et ne doivent recevoir ou solliciter d'instructions d'aucune Autorité ou Organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur a été confiée.

Des enquêteurs de nationalité étrangère peuvent être autorisés à participer aux investigations sur le territoire national ou à bord de navires guinéens lorsque leur présence s'avère nécessaire au bon déroulement de l'enquête.

LIVRE IX: LA SURETE DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)**TITRE 1: GENERALITES**

Article 611: Les amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) et le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), adoptés à Londres le 12 décembre 2002, sont d'application obligatoire pour les navires, les compagnies et les installations portuaires guinéennes.

Article 612: Le présent Livre s'applique aux types de navires suivants effectuant des voyages internationaux :

1° navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers ;

2° les navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500; et

3° les unités mobiles de forage au large propulsées par des moyens mécaniques et qui ne sont pas en station.

Aux installations portuaires fournissant des services à de tels navires effectuant des voyages internationaux.

Par « **installation portuaire** », on entend le port lui-même ainsi que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer.

Le présent Livre ne s'applique pas:

a) aux bâtiments de l'Armée de Mer et navires auxiliaires ;

b) aux autres navires de l'Etat utilisés pour des opérations de police et de surveillance ou de service public en mer ainsi qu'à tous autres navires appartenant à l'Etat guinéen ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial de l'Etat ;

Article 613: Le Ministère chargé de la Marine Marchande est l'administration compétente :

1° pour les rapports avec l'OMI en matière de sûreté des navires et des installations portuaires ; et

2° pour la réception des informations concernant la sûreté provenant des autres Gouvernements partis à SOLAS 74 modifiée et à ce titre, il reçoit les informations relatives au contrôle des navires battant pavillon étranger par l'État du port et prend les mesures appropriées pour leur mise en conformité aux dispositions du Code ISPS.

En sa qualité de point de contact avec l'OMI :

1° il coordonne les échanges d'information entre l'Organisation et les institutions participant à la mise en oeuvre des dispositions du Code ISPS ;

2° il assure la liaison entre l'Organisation et les autres institutions nationales concernées par la mise en oeuvre des dispositions du Code ;

3° il a accès au système GISIS de l'Organisation et procède aux déclarations et modifications des informations relatives au Code ;

4° il procède notamment, en tant qu'Autorité nationale responsable de la sûreté des installations portuaires et des navires, à:

- l'élaboration de la réglementation en matière de sécurité et de sûreté portuaire et des navires et l'intégration dans le dispositif réglementaire national de tout amendement introduit par l'OMI ;

- l'évaluation de la sûreté des installations portuaires et des navires et l'élaboration de leurs plans de sûreté ainsi que leur mise à jour ;

- la conduite des audits de sûreté et la délivrance des documents et certificats requis par le Code ;

- la mise en place des mesures d'atténuation des risques identifiés ; et

Section 3 : Ports et autres Installations Portuaires

Article 264: Indépendamment de toutes autres dispositions relatives à la sécurité des navires ou à la prévention de la pollution marine, les Autorités portuaires ou gestionnaires d'installations ou de terminaux de chargement et de déchargement sont tenues de:

- prendre toutes mesures particulières aux fins de prévenir et éviter la pollution des plans d'eaux des ports, installations et terminaux par les navires qui y font escale ;

- mettre à la disposition des navires en escale des capacités de réception de résidus d'hydrocarbures suffisantes au regard des critères énumérés au paragraphe 1 de la règle 12 de l'Annexe I de MARPOL ;

- mettre à la disposition des navires en escale des installations fixes de réception pour les déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison.

Article 265: L'Autorité portuaire ou gestionnaire d'une installation ou d'un terminal de chargement ou de déchargement doit établir et mettre en oeuvre un «plan de réception et de traitement des déchets » approuvé par l'Autorité Maritime.

Ce plan doit être actualisé tous les trois ans et/ou après toute modification importante de l'exploitation du port ou du terminal.

Article 266: Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, tout exploitant ou gestionnaire d'une installation ou d'un terminal de chargement ou de déchargement doit avoir durant les opérations des moyens de communications adaptés permettant d'ordonner l'arrêt immédiat des opérations entre le bord et la terre.

Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe les directives techniques à respecter durant les opérations de manutention des hydrocarbures.

Article 267: En cas d'urgence lors d'une opération de transbordement, le capitaine du navire ou le surveillant de l'opération prend toutes mesures nécessaires pour corriger les effets et/ou les réduire au minimum.

Article 268: Les dispositions concernant l'établissement d'un plan d'urgence de lutte contre la pollution par les navires pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 s'appliquent aux installations portuaires ou terminaux de chargement ou de déchargement situés sur le territoire guinéen.

Article 269: Les exploitants des terminaux privés doivent signaler à la capitainerie du port le plus proche, les mouvements des navires qu'ils accueillent, les quantités et la nature des hydrocarbures à bord, et celles des hydrocarbures chargés.

Les terminaux à terre, les terminaux au large ou offshores sont tenus de disposer d'un plan d'urgence et de capacités de réception des résidus appropriés.

CHAPITRE XIV : EXCEPTIONS AUX INTERDICTIONS DE JET, REJET OU EVACUATION DANS LA MER

Article 270: Les dispositions des Chapitres I à VII ci-dessus relatives aux diverses interdictions de jets, rejets ou évacuations dans la mer d'hydrocarbures ou autres ne s'appliquent pas:

1) lorsque les opérations sont effectuées pour assurer la sécurité du navire ou pour sauver des vies humaines en mer ;

2) lorsque les opérations résultent d'une avarie de l'équipement du navire sous condition que son capitaine puisse justifier des précautions raisonnables prises après l'avarie ou la découverte du rejet destinées à les empêcher ou les réduire ;

3) lorsque les déversements de telles substances liquides nocives ou mélanges sont effectués pour lutter contre une pollution pour en réduire les dommages, avec l'approbation des Autorités maritime et environnementale ;

4) lorsque toutes les précautions ayant été prises pour empêcher la perte de filets en fibre synthétique, leur abandon en mer est dû à la perte accidentelle de ces filets ou des matériaux utilisés pour les réparer ;

5) en cas de force majeure.

Article 271: Tout jet, rejet ou évacuation dans la mer est présumé volontaire si le capitaine ne peut le justifier en apportant la preuve qu'il assurait la sécurité de son navire ou des vies humaines ou qu'il avait pris suite à une avarie toutes les précautions raisonnables pour empêcher ou réduire celle-ci en les consignants, selon le cas, dans les registres prévus aux Chapitres I et II ci-dessus ainsi que dans le compte-rendu détaillé de l'événement.

TITRE 3: CONTROLES, INSPECTIONS ET CERTIFICATS DE PREVENTION DE LA POLLUTION MARINE PAR LES NAVIRES**CHAPITRE I: CONTROLES**

Article 272: Le contrôle technique des dispositifs de prévention de la pollution à bord des navires et autres engins en mer est effectué par les représentants habilités de l'Autorité Maritime, dans des conditions conformes à la règle 4 de l'Annexe I de la Convention MARPOL, à la règle 10 de l'Annexe II et à la règle 3 de l'Annexe IV ainsi qu'aux Annexes V et VI de ladite Convention.

Article 273: Les contrôles sont effectués à bord des navires étrangers dans les eaux et ports guinéens, en tenant compte des dispositions de l'article 5 de la Convention MARPOL.

Avant toute intervention à l'encontre d'un navire étranger à bord duquel des déficiences ont été constatées, et notamment en cas d'interdiction d'appareiller de ce navire, l'Autorité Maritime procède comme il est indiqué à l'article 494, de la présente Loi.

CHAPITRE II: INSPECTIONS ET CERTIFICATS

Article 274: Dans le respect de la Convention des Nations-Unies sur le Droit de la mer et de la Convention MARPOL, aux fins de protection de l'environnement marin et nonobstant toutes autres dispositions législatives et réglementaires, l'Autorité Maritime prend toutes mesures nécessaires pour garantir que, indépendamment du respect des règles relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, tout navire est apte au service pour lequel il est prévu que son équipage réunisse les conditions d'aptitude physique et de qualification professionnelle.

Section 1: Inspections et Visites

Article 275: Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 ainsi que tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 battant pavillon guinéen est soumis aux mêmes visites que celles citées dans la présente Loi, conformément aux dispositions de la Réglementation Nationale et de la règle 4 de l'Annexe I de MARPOL.

Les dispositions de l'alinéa ci-dessus s'appliquent aux navires transportant des substances liquides nocives en vrac, des eaux usées, des ordures ou tous autres colis, conteneurs auxquels sont applicables les dispositions des Annexes II, IV et V de MARPOL.

Article 276: L'Autorité Maritime peut déléguer ses pouvoirs d'inspections et de visites aux sociétés de classification reconnues ou aux organismes agréés répondant aux critères fixés par la Résolution MSC 349 (92) de l'OMI

Section 2 : Certificat de Prévention de la Pollution Marine

Article 277: Tout pétrolier battant pavillon guinéen d'une jauge brute égale ou supérieure à 150, ou tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, doit posséder un «certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures » (IOPP) établi conformément aux dispositions des règles 5 et suivantes de l'Annexe I et de l'Annexe VI de MARPOL et établi par une société de classification reconnue.

Un tel navire, entrant dans le champ d'application des règles 20 et 21 de l'Annexe I à MARPOL, est soumis à un système d'évaluation de l'état du navire (CAS) adopté par la Résolution OMI MEPC 94 (46) telle que modifiée.

Le CAS conditionne la validité du certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Les sociétés de classification reconnues effectuent cette évaluation.

Article 278: Tout navire battant pavillon guinéen transportant des substances liquides nocives en vrac doit posséder un «certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac» établi conformément aux dispositions des règles 11 et suivantes de l'Annexe II de MARPOL établi par une société de classification reconnue.

Article 279: Tout navire battant pavillon guinéen doit être titulaire d'un « certificat international de la prévention de la pollution par les eaux usées» délivré pour une période de 5 ans maximum et établi par une société de classification reconnue conformément aux dispositions des règles 4 et suivantes de l'Annexe IV de MARPOL, sauf dans les cas prévus :

1) aux paragraphes 2 et 3 de la règle 8 de l'Annexe I de MARPOL concernant le certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures ;

2) aux paragraphes 2 et 3 de la règle 12 de l'Annexe II de MARPOL concernant le certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac ; et

3) aux paragraphes 5 et 6 de la règle 7 de l'Annexe IV de MARPOL concernant le certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées.

Article 280: Les dispositions du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM) tel qu'adopté par l'Assemblée générale de l'OMI dans sa Résolution A. 741(18) du 4 novembre 1993 sont applicables aux pétroliers battant pavillon guinéen dans les conditions prévues par la présente Loi.

Article 281: L'Autorité Maritime exerce à l'égard des pétroliers étrangers, ou de tous autres navires étrangers transportant des substances polluantes, dangereuses ou potentiellement polluantes, présents dans les eaux, ports, installations portuaires et terminaux guinéens les prérogatives de l'État du port telles que prévues à l'article 5 de MARPOL et aux articles 218 à 220 de la Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer signée le 10 décembre 1982 à Montego-Bay.

TITRE 4: OBLIGATION D'INFORMATION EN CAS DE JET, REJET A LA MER OU POLLUTION MARINE

Article 282: Tout capitaine de navire battant pavillon guinéen transportant ou ayant à son bord des hydrocarbures ou toutes autres substances polluantes, dangereuses ou potentiellement polluantes ou dangereuses telles que prévues par la réglementation nationale ou internationale, a l'obligation, dès qu'il en a connaissance, de signaler et adresser aux Autorités Maritime et Environnementale ou, selon sa position, à l'Autorité compétente de l'État côtier le plus proche, un compte-rendu aussi détaillé que possible :

1) de tout accident de mer, au sens d'INTERVENTION 69, dont il est victime ;

2) de tout événement survenu à bord de son navire entraînant ou risquant d'entraîner un événement de pollution par les hydrocarbures au sens de `OPRC 90` ;

3) de tout événement observé en mer entraînant un rejet d'hydrocarbures ou de toute présence d'hydrocarbures ;

4) de tout rejet, en cours d'exploitation du navire, d'hydrocarbures ou substances liquides nocives dépassant la quantité ou le taux instantané autorisé aux termes de MARPOL ;

5) de tout jet ou probabilité de jet de substances nuisibles en colis, conteneurs, citernes mobiles, camions citernes ou wagons-citernes.

En cas d'abandon du navire, d'insuffisance ou d'impossibilité à obtenir le rapport du capitaine, l'obligation d'information ou de signalement incombe au propriétaire, à l'affrètement, à l'armateur gérant, à l'exploitant du navire ou à leur agent.

Les dispositions de l'alinéa 1 s'appliquent également d'une manière générale :

1) aux responsables de ports, terminaux et autres installations portuaires situés sur le territoire de la République de Guinée ;

2) à tous autres capitaines de navires, commandants de bord ou pilotes d'aéronefs civils ;

3) aux capitaines de navires et commandants de bord d'aéronefs chargés de la police maritime ainsi qu'à tous autres capitaines de navires appartenant à l'État ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial ;

4) aux capitaines de navires portant assistance ou secours à un navire victime d'un tel événement ainsi que le cas échéant aux capitaines du ou des remorqueurs.

Article 283: Les dispositions ci-dessus s'appliquent obligatoirement à tout capitaine de navire étranger naviguant dans les eaux sous souveraineté ou juridiction guinéenne dès lors qu'il y a danger ou menace pour la sécurité de la navigation, la protection des équipements, plates-formes de forage régulièrement signalées et balisées ainsi que les systèmes d'aides à la navigation et autres équipements ou installations, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non les eaux sus-jacentes aux fonds marins et de leur sous-sol, la préservation de l'environnement marin et la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution ainsi que pour la recherche scientifique marine et les levés hydrographiques, et qu'un tel événement peut entraîner une infraction à la présente Loi ainsi qu'aux lois et règlements en matière environnementale, douanière, fiscale et sanitaire.

TITRE 5: MISES EN DEMEURE DU PROPRIETAIRE, DE L'ARMATEUR ET DE L'EXPLOITANT DU NAVIRE

Article 284: Tout accident survenu à un navire guinéen, ou à un navire battant pavillon étranger se produisant dans les eaux territoriales guinéennes, donne lieu à une enquête spécifique diligentée par l'Autorité Maritime et dont les résultats sont communiqués à l'OMI dans les cas prévus à l'article 12 alinéa 2 de MARPOL.

Lorsqu'un navire étranger est mis en cause, l'Autorité Maritime transmet et notifie à l'Autorité du pavillon dont relève ce navire et, le cas échéant, même s'il s'agit d'un navire battant pavillon guinéen, à tout État touché ou susceptible d'être touché par l'événement, tout rapport relatif à celui-ci et survenu dans les eaux sous juridiction guinéenne entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles dans les conditions de l'article 8 de MARPOL.

Article 285: En cas d'avarie ou d'accident de mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des hydrocarbures ou autres substances nocives ou dangereuses, ou potentiellement nocives ou dangereuses, et pouvant créer un danger grave d'atteinte à la faune et à la flore marine, au littoral et à son environnement ou à tout autre intérêt connexe au sens de l'article II-4 de la Convention INTERVENTION 69 et de son Protocole de 1973, l'armateur, le propriétaire ou l'exploitant du navire peut être mis en demeure par le Ministère chargé de l'Environnement après avis du Ministère chargé de la Marine Marchande de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire face à ce danger.

Si cette mise en demeure qui n'a pu donner lieu à un accord amiable préalable et reste sans effet, ou ne produit pas les effets attendus dans le délai imparti, ou encore est prononcée d'office en cas d'urgence, l'Autorité Maritime peut prendre toutes dispositions utiles et faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risques et périls de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant et recouvrer le montant de leurs coûts auprès de ces derniers dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur et relative à la réquisition des biens et services.

Les dispositions du présent article s'appliquent également aux navires en cas d'avarie ou accidentés sur le domaine public maritime ainsi que dans les ports, installations portuaires et terminaux guinéens ainsi que dans leurs accès.

TITRE 6: OPERATIONS DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PAR LES HYDROCARBURES ET AUTRES SUBSTANCES NOCIVES

Article 286: Le Ministre chargé de l'Environnement en collaboration avec le Ministre chargé de la Marine Marchande prépare et supervise les opérations de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures sous l'autorité du Premier Ministre.

En concertation avec les Départements concernés, il prépare et actualise le plan d'urgence national en cas de pollution accidentelle par les hydrocarbures (plan POLMAR) qui précise notamment les rôles respectifs et les relations entre les différents organismes ou services impliqués ainsi que les modalités de conduite des opérations.

Le plan POLMAR est publié par Arrêté du Premier Ministre.

Article 287: La mise en oeuvre du plan POLMAR doit respecter les règles et procédures de coopération prévues par la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC 90) tel que complété par son protocole de 2000 en matière de pollution par les autres substances nocives.

Il prend en considération les objectifs de coopération de lutte contre une telle pollution tant au niveau international que régional ou sous régional.

La coopération visée à l'alinéa précédent s'exerce en priorité au plan sous régional.

TITRE 7: RESPONSABILITE CIVILE ET OBLIGATION D'ASSURANCE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES TRANSPORTES EN TANT QUE CARGAISON

CHAPITRE I: DISPOSITIONS GENERALES

Article 288: Tout propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages de pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire dans les conditions et dans les limites fixées par la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures, telle qu'amendée.

Article 587: Toute demande d'admission en avarie commune, quelles que soient la cause, la nature et l'importance des dommages doit être justifiée par le constat d'un ou de plusieurs experts établis dans les meilleurs délais :

- soit le plus tôt possible après la livraison de la marchandise ;

- soit dès que possible après l'accident ou avant le commencement d'un nouveau voyage.

Article 588: Toute information et/ou documentation demandée par le dispatcheur doit être fournie dans un délai de 6 mois à compter de la demande par les intéressés à l'avarie commune.

A défaut, les informations que se procurera le dispatcheur feront foi jusqu'à preuve du contraire.

Article 589: Les dommages et frais résultant d'un échouement volontaire pour le salut commun, même lorsqu'il constitue un acte d'avarie commune, ne justifie une telle admission qu'après sa remise à flot et que le navire soit reconnu raisonnablement réparable.

Si le navire a coulé sans que cela ait lieu dans le but de le sauver, lui et sa cargaison, d'un péril commun, les frais de renflouement ainsi que tous autres dommages causés intentionnellement sont avaries communes mais non les dommages causés par l'accident.

Article 590 : Nonobstant les dispositions restrictives de l'article 589, sont admissibles en avarie commune les indemnités fixées par décisions judiciaires ou arbitrales.

Les dispositions de l'article 589 l'alinéa 1 s'appliquent même lorsque les navires assistants et assistés appartiennent au même armateur ou propriétaire ou relèvent encore de la même gestion.

Dans ces cas, les admissions se limitent aux pertes et avaries qui sont les conséquences directes de l'assistance, de l'allègement ou du remorquage.

Les admissions en avarie commune incluent la rémunération d'assistance prise en compte dans les conditions de l'article 13 paragraphe 1 b) de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance.

L'indemnité spéciale payable à l'assistant par l'armateur dans les conditions du paragraphe 4 de l'article 14 de ladite Convention n'est pas admise en avarie commune.

Article 591: Sauf exceptions, lorsque le navire est conduit dans un port de refuge et y séjourne seul et exclusivement sont admis en avaries communes les frais d'entrée et de sortie, de remorquage, les droits de port et frais de gardiennage du navire chargé.

Article 592: Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par 5 ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

TITRE 2: ASSISTANCE ET SAUVETAGE EN MER

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 593: L'assistance et le sauvetage maritimes sont tout secours apporté par un navire à un autre navire en danger de perte ou aux biens se trouvant à bord de ce dernier. Sont aussi considérés comme assistance et sauvetage maritimes les services de même nature rendus, sans qu'il ne soit tenu compte de la nature des eaux où le secours est apporté, d'une part entre un navire et un bateau ou engin de navigation intérieure, et d'autre part entre bateaux ou engins de navigation intérieure.

Article 594: Tout capitaine de navire est tenu, pour autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition de l'alinéa précédent du présent article, sauf s'il est prouvé une intervention effective et directe de sa part.

Article 595: La Préfecture maritime assure la coordination des moyens susceptibles de participer aux opérations de sauvetage maritime, en application de la Convention de Hambourg du 27 avril 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes et des autres dispositions internationales en vigueur en la matière.

Article 596 : Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande crée un comité national sur la recherche et le sauvetage en mer (CON SAR) et définit ses attributions, son organisation et son fonctionnement.

CHAPITRE II: ACTION EN PAIEMENT DE LA REMUNERATION DE L'ASSISTANCE ET DU SAUVETAGE MARITIMES

Article 597: Tout fait d'assistance ayant un résultat utile donne lieu à une rémunération équitable.

Aucune rémunération n'est due si l'assistance apportée reste sans résultat, sauf si l'assistant a pu, par son action, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, conformément à la Convention MARPOL.

En aucun cas, le montant des sommes à payer au titre de l'assistance ne peut dépasser la valeur des biens sauvés, y compris le montant du fret et du prix de passage, déduction faite des droits de douane et autres taxes publiques, ainsi que des dépenses relatives à la conservation, à l'évaluation et à la vente des bien sauvés.

Article 598: Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Toutefois, 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 ses accessoires et de la cargaison.

Article 599: L'équipage et les passagers du navire assisté ne peuvent prétendre à aucune rémunération. De même, n'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations d'assistance malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Article 600: Le remorqueur ne peut prétendre à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire qu'il remorque ni de sa cargaison, à moins qu'il n'ait rendu des services exceptionnels, ne pouvant pas être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

La même disposition de l'alinéa 1 du présent article est applicable au pilote du navire.

Article 601: L'action en paiement de la rémunération d'assistance et de sauvetage est prescrite 2 ans après le jour où les opérations d'assistance et de sauvetage sont terminées.

Article 602: La limitation de la responsabilité du propriétaire du navire, au sens de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 y relative, est applicable à l'assistant et à ses préposés pour les dommages corporels ou matériels qu'ils ont causés au cours des opérations d'assistance et de sauvetage et en lien direct avec celles-ci.

Article 603: Les conflits nés des opérations d'assistance et de sauvetage sont jugés selon :

1) la Loi guinéenne si les opérations d'assistance et de sauvetage ont eu lieu dans la mer territoriale ou les eaux intérieures de la Guinée ;

2) la Loi de la juridiction à laquelle ils sont soumis, si les opérations d'assistance et de sauvetage n'ont pas eu lieu dans les eaux territoriales ou intérieures de la Guinée, même si des navires guinéens y sont impliqués ;

3) la Loi de l'État du pavillon, si le navire assistant et le navire assisté ont la même nationalité, quelles que soient les eaux où les opérations d'assistance et de sauvetage ont eu lieu ;

4) la Loi du pavillon du navire assistant si le conflit porte uniquement sur la répartition de la rémunération d'assistance entre le propriétaire, le capitaine du navire, les membres de l'équipage et le pilote du navire assistant.

2) les avaries communes :

- les avaries sont communes quand et seulement quand intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice ou une dépense extraordinaire a été accompli et/ou encouru pour le salut commun dans le but de préserver ou de sauver d'un péril un navire et sa cargaison engagés dans une expédition maritime commune ;

- il y a avarie commune lorsqu'un ou plusieurs navires remorquent ou poussent un ou plusieurs autres navires engagés dans des activités commerciales et que les mesures sont prises pour préserver les navires et leurs cargaisons d'un péril commun et non engagés dans une opération d'assistance.

Article 578: Seuls les frais nets, occasionnés par une mesure ayant évité des dépenses admissibles en avarie commune, ou les pertes, dommages ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie, seront admis comme tels à concurrence des dépenses évitées.

Sont considérés comme frais nets les débours provoqués par la mesure substituée, déduction faite du montant de ceux qui auraient été normalement encourus.

Ne sont pas admis en avaries communes :

- les dommages, pertes ou dépenses encourus au titre de dommages d'une atteinte à l'intégrité de l'environnement ou à la suite de fuites ou rejets de substances polluantes émanant des bâtiments engagés dans l'expédition maritime commune et notamment les frais nécessaires à la dépollution. Toutefois, les frais exposés pour la prévention ou la diminution d'une telle atteinte sont rémunérés à condition qu'ils soient la conséquence d'une mesure d'avarie commune ;

- les surestaries, les pertes de marché et toute autre perte ou dommage subi ou dépense encourue en raison de retard soit au cours du voyage, soit postérieurement et tous dommages indirects quelconque telle que la perte consécutive à une différence de cours.

Article 579: 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 intéressées, il y a néanmoins lieu à contribution mais sans préjudice des recours pouvant concerner cette partie à raison d'une telle faute.

Article 580: La preuve qu'une perte ou une dépense doit être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission.

La notification écrite au dispatcheur doit se faire dans les 12 mois de la date à laquelle a pris fin l'expédition maritime commune.

A défaut d'une telle notification ou de fournir tous justificatifs ou précisions relatives à la valeur d'un intérêt à contribuer, le dispatcheur est autorisé à estimer le montant de l'admission ou la valeur contributive sur la base des informations dont il dispose. Son estimation ne peut être contestée qu'en cas d'erreur manifeste.

Article 581: Toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense admissible en avarie commune est réputée avarie commune et admise, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi réalisée.

Article 582: Le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution, sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'expédition.

Les dispositions de l'alinéa 1 du présent article sont sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi.

Article 583: Le montant des avaries matérielles admissible en avarie commune doit être fixé au moyen d'un rapport d'expertise à l'exclusion de tout autre moyen de preuve, notamment la preuve testimoniale.

Le montant admissible en avarie commune pour dommage ou perte de cargaison sacrifiée est le montant de la perte éprouvée de ce fait en prenant pour base la valeur CAF (Coût, Assurance, Fret) au dernier jour du déchargement du navire ou à la fin du voyage lorsqu'il se termine en un autre port que celui de la destination primitive.

Quand tout ou partie de la cargaison avariée est vendue et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte admise en avarie commune est la différence entre le produit net de la vente et la valeur nette à l'état non avarié telle qu'elle est calculée à l'alinéa ci-dessus.

Le montant admissible en avarie commune pour le fret relatif aux marchandises sacrifiées et non acquitté par elles sera le fret brut perdu.

Article 584: Les montants admissibles en avarie commune porteront intérêts calculés depuis leur paiement ou depuis le moment où l'ayant droit aurait dû recevoir ou a reçu l'objet sacrifié jusqu'à 3 mois après la date du dispatche. Les frais d'expertise et d'enquête nécessaires à l'établissement du dispatche, les frais et honoraires du dispatcher ainsi que tous autres frais nécessaires pour la liquidation de l'avarie dans l'intérêt de toutes les parties sont également admis en avarie commune et supportés proportionnellement aux intérêts en risque.

Article 585: Les dépenses sont admises dans la devise dans laquelle elles ont été effectuées mais le transporteur peut obtenir compensation dans sa monnaie nationale sous réserve d'en avoir fait la demande dans le compromis.

Les admissions relatives aux marchandises sont exprimées dans la devise en vigueur au lieu et au moment de la fin du voyage.

Article 586: La valeur contributive du navire est basée sur sa valeur à la fin du voyage et dans l'état où il se trouve à ce moment, la valeur vénale n'étant prise en considération qu'à titre de référence.

La valeur contributive de la cargaison est basée sur la valeur CAF à la fin du voyage et dans l'état où elle se trouve à ce moment et en cas de vente en cours de voyage sur le produit net de la vente augmenté le cas échéant des admissions à son profit.

Les frais postérieurs à l'événement donnant ouverture à l'avarie commune, et ce jusqu'à la fin du voyage originellement prévu, sont déduits des valeurs déterminées aux alinéas 1 et 2 ci-dessus du présent article à l'exception de l'indemnité spéciale prévue à l'article 14 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance supportée par le navire qui ne doit pas être déduite de sa valeur contributive telle que définie à l'alinéa 1 du présent article.

Aux valeurs ainsi déterminées sont ajoutés les montants admis en avarie commune du chef d'avaries matérielles.

Le courrier postal, les approvisionnements de bouche, les bagages des passagers et les effets personnels ne contribuent pas.

Le fret sauvé au risque du transporteur contribue sur son montant brut et si le fret non payé est admis en avarie commune il contribue sur le montant de l'admission.

Article 289: Une action en réparation peut être engagée en République de Guinée, en vertu de la présente Loi:

1) si un dommage de pollution résultant de l'événement a été subi sur le territoire, y compris la mer territoriale ainsi que la zone économique exclusive ;

2) si des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir, limiter ou réduire ces dommages.

Une telle action en réparation ne peut être engagée que devant les Juridictions nationales compétentes qui statuent sur la procédure à suivre pour la présentation des demandes d'indemnisation et pour la distribution du fonds de limitation.

Si le montant de cette limitation ne peut satisfaire toutes les demandes des bénéficiaires du droit à réparation, le montant des indemnités versées à chaque demandeur est réduit proportionnellement.

CHAPITRE II: REPARATION DES DOMMAGES

Article 290: Toute demande de réparation de dommages de pollution par les hydrocarbures transportés en tant que cargaison ne peut être formulée contre le propriétaire du navire, contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière, que sur la base de la Convention mentionnée à l'article 288.

Le propriétaire n'est pas admis à limiter sa responsabilité en vertu du présent Titre s'il est prouvé que les dommages de pollution proviennent d'un acte ou omission qu'il a commis personnellement soit avec l'intention de causer le dommage soit téméairement en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Les personnes autres que le propriétaire du navire, qui ont pu concourir à la réalisation des dommages de pollution, ne peuvent être poursuivies en dédommagement que si ces dommages résultent de leur fait ou omission personnel, commis soit avec l'intention de causer le dommage, soit téméairement en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement. Ils ne sont pas admis à limiter leur responsabilité.

Article 291: Aucune disposition ne saurait porter atteinte au droit de recours du propriétaire responsable contre tout tiers ayant contribué au dommage, notamment le chargeur, le propriétaire ou le destinataire de la cargaison.

Article 292: Tout propriétaire d'un navire battant pavillon guinéen transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac ne peut laisser ce navire entreprendre une navigation maritime que s'il justifie d'une assurance ou d'une garantie déterminée en application de la Convention CLC 92.

Article 293: Quel que soit son pavillon, aucun navire transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac ne peut avoir accès aux ports guinéens, ou à des terminaux situés dans les eaux territoriales guinéennes s'il n'est muni d'un certificat attestant que la responsabilité civile de son propriétaire pour les dommages par pollution est couverte par une assurance ou une autre garantie financière, tel que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour un montant fixé selon les limites de responsabilité prescrites au présent Chapitre.

Pour les navires battants pavillon guinéen, le certificat attestant de l'assurance ou autre garantie financière tel que prévu à l'alinéa 1, est délivré par l'Autorité Maritime qui en fixe la procédure de délivrance et conditions de validité.

Article 294: Les demandes en indemnisation présentées au Titre de la Convention CLC 92, telle qu'amendée, sur la responsabilité du propriétaire de navire pour les dommages de pollution par les hydrocarbures sont portées directement par les parties lésées devant la Juridiction Nationale dont la compétence est déterminée à raison du lieu de l'accident ayant causé la pollution.

Lorsque le propriétaire a procédé à la constitution du fonds prévu par la Convention internationale précitée pour couvrir le montant plafond de sa responsabilité, les règles de répartition de ce fonds entre les demandeurs d'indemnités sont fixées par décision de la Juridiction Nationale Compétente.

Les actions en réparation se prescrivent par 3 ans à compter du jour à partir duquel le dommage est subi ou constaté, par 6 ans à compter de l'accident qui les a provoqués.

Article 295: Les victimes de dommages de pollution causés par un accident de mer qui n'ont pu obtenir entière réparation au titre de l'article précédent peuvent présenter une demande complémentaire auprès du Fonds International d'Indemnisation des Dommages de Pollution par les Hydrocarbures, FIPOL, dans les limites et les conditions prévues par la Convention régissant ce Fonds, Convention FUND 1992, telle qu'amendée.

Les demandes d'indemnisation au FIPOL doivent être présentées dans les formes prescrites par cette Institution. Elles sont centralisées et transmises dans les meilleurs délais au FIPOL pour le compte des demandeurs par l'Autorité Maritime.

Au cas où un accord n'est pas trouvé avec le FIPOL sur le montant et les modalités de l'indemnisation, il peut y être procédé par la voie judiciaire. Les délais de prescription des actions contre le FIPOL sont alors les mêmes que ceux des actions contre le propriétaire du navire.

TITRE 8: RESPONSABILITE CIVILE ET OBLIGATION D'ASSURANCE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE POUR LES DOMMAGES DE POLLUTION AUTRES QUE CEUX CAUSÉS PAR LES HYDROCARBURES TRANSPORTES EN TANT QUE CARGAISON

CHAPITRE I: RESPONSABILITES POUR POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DES SOUTES DES NAVIRES

Article 296: Tout propriétaire d'un navire est responsable du dommage de pollution causé par les hydrocarbures de soute se trouvant à bord ou provenant dudit navire dans les conditions et limites déterminées par la Convention de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

Article 297 : Les dispositions relatives à la compétence de la juridiction nationale, à l'action en justice et à sa prescription telles que prévues à l'article 289, s'appliquent dans les mêmes conditions au cas de pollution par les hydrocarbures de soute.

Article 298: Tout propriétaire d'un navire d'une jauge brute supérieure à 1.000 ne peut laisser ce navire entreprendre une navigation maritime s'il ne justifie, dans les conditions de l'article 7 de la Convention du 23 mars 2001 sus visée, d'une assurance ou autre garantie financière couvrant la responsabilité pour dommages de pollution pour un montant équivalent aux limites de responsabilité de la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes et de son Protocole de 1996 sans qu'il puisse être excédé le montant calculé conformément à ladite Convention.

Le certificat attestant que l'assurance ou autre garantie financière, telle que prévue à l'alinéa 1 est établi et délivré par l'Autorité Maritime conformément aux dispositions de l'article 7 de la Convention du 23 mars 2001 précitée.

Article 299: Quel que soit son pavillon, aucun navire d'une jauge brute supérieure à 1.000 ne peut accéder à un port, une installation portuaire ou un terminal de chargement ou déchargement guinéen s'il n'est muni du certificat prévu ci-dessus.

Si le navire est propriété d'un Etat, le certificat doit justifier que sa responsabilité est couverte dans les limites prescrites par la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes telle que modifiée mais n'excédant pas le montant calculé selon ladite Convention.

CHAPITRE II: RESPONSABILITES POUR POLLUTION PAR LES SUBSTANCES DANGEREUSES OU NOCIVES AUTRES QUE LES HYDROCARBURES

Article 300: Le propriétaire de tout navire transportant en tant que cargaison des substances dangereuses ou nocives, telles que définies par le Code IMDG, autres que les hydrocarbures, est responsable des dommages de pollution qui peuvent être causés par lesdites substances, y compris le cas échéant les dommages corporels. Il répond également des dommages causés par l'incendie ou l'explosion provoqué par ces substances.

Article 301: La responsabilité du propriétaire de navire visée à l'article précédent est mise en jeu dans les mêmes conditions que celle qui découle des dommages de pollution par les hydrocarbures transportés en tant que cargaison, telle qu'elle est prévue au présent Livre.

Conformément aux dispositions du présent Code, un Arrêté conjoint des Ministres chargés de la Marine Marchande et des Finances fixe les taux applicables aux pénalités sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en tant que cargaison.

Le propriétaire de tout navire transportant des substances dangereuses ou nocives, autres que des hydrocarbures, doit pouvoir justifier d'une assurance couvrant sa responsabilité à concurrence des montants fixés par voie réglementaire.

La limitation de responsabilité visée au présent article est écartée dans les mêmes cas que ceux prévus par la Convention CLC 92.

TITRE 9: DISPOSITIONS DIVERSES

Article 302: En vue de mettre en oeuvre la politique gouvernementale de prévention des pollutions marines telles que définies dans le présent Livre, il est créé un Fonds spécial appelé « Fonds de prévention et d'intervention POLMAR » ou «FONDS POLMAR »

L'objet du FONDS POLMAR est notamment de:

1) contribuer à la mise à disposition rapide du personnel, du matériel et des services nécessaires pour prendre des mesures tendant à prévenir, limiter ou réduire un dommage résultant d'un événement de pollution prévu par le présent Livre ;

2) pouvoir accorder des facilités de paiement pour prendre des mesures de prévention et d'intervention contre un tel dommage.

Article 303: Une Cellule Polmar est créée auprès de l'Autorité Maritime dont les missions, la composition et les modalités de fonctionnement sont déterminées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

TITRE 10: CONTRIBUTION FINANCIERE DU RECEPTIONNAIRE D'HYDROCARBURES AU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Article 304: Toute personne ou société de nationalité guinéenne de qui, pendant une année civile, a reçu sur le territoire de la République de Guinée des hydrocarbures donnant lieu à contribution tels que définis à l'article 1.3. de la Convention de 1992 portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, redevable d'une contribution au Fonds de 1992 doit notifier à l'Autorité Maritime, au plus tard le 1^{er} mars de l'année suivante, la quantité d'hydrocarbures reçues, conformément à l'article 10 de ladite Convention.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande communique à l'administrateur du Fonds les données mentionnées à l'article 15-2 de la Convention de 1992 précitée dans les délais et conditions du règlement intérieur du Fonds.

Article 305: Toute personne, ou société de nationalité guinéenne, qui a reçu au cours de l'année civile des hydrocarbures donnant lieu à contribution dans les conditions prévues à l'alinéa 1 de l'article 304, pour des quantités totales supérieures à 150.000 tonnes :

- dans les installations portuaires ou terminaux de chargement ou de déchargement guinéens ; et

- dans les conditions prescrites à l'article 10 (a et b) de la Convention de 1992;

- verse des contributions au Fonds de 1992, conformément aux articles 10, 12 et 13 de ladite Convention selon les montants et dans les délais fixés par l'Assemblée du Fonds.

Article 306: Lorsque la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue par une personne ou une société de nationalité guinéenne pendant une année civile dépasse 150.000 tonnes une fois ajoutée à la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue en Guinée pendant la même année par une personne ou des personnes associées (filiale ou toute autre entité sous contrôle commun) dépasse 150.000 tonnes, cette personne verse une contribution pour la quantité qu'elle a effectivement reçue, même si cette quantité ne dépasse pas 150.000 tonnes.

Article 307 : Le Fonds de 1992 est en droit d'engager une action contre les contributeurs défaillants devant les juridictions nationales compétentes.

Il est également habilité à se porter partie civile dans toute procédure judiciaire engagée contre le propriétaire d'un navire ou son garant aux termes de l'article 9 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Article 308 : La notification au Fonds de 1992 en vertu de l'article 7.6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds doit être conforme à la procédure suivie pour la notification des actes judiciaires du Code de Procédure Civile.

Article 309: Toute action intentée contre le Fonds de 1992 pour obtenir une indemnisation aux termes de l'article 4 de la Convention de 1992 portant création dudit Fonds peut être introduite en République de Guinée si le dommage par pollution résultant de l'événement :

- a été subi dans le territoire ou dans les eaux sous souveraineté ou juridiction guinéenne ; ou

- si des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir, réduire ou limiter ce dommage.

LIVRE V: LES PROFESSIONS DU TRANSPORT MARITIME

**TITRE 1: ARMATEUR, CAPITAINE ET SUBRECARGUE
CHAPITRE I : ARMATEUR OU TRANSPORTEUR MARITIME**

Section 1: Statut de l'Armateur

Article 310: L'armateur exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire. Le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en être l'armateur. En cas d'affrètement, tel que défini par les dispositions de cet article, l'affrètement devient l'armateur du navire, si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié.

Il répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les conditions du droit commun, sous réserve de l'application éventuelle des dispositions relatives à la limitation de responsabilité définie par le Chapitre IV du Titre 1 du Livre I de la présente Loi.

Article 311: Quiconque désire exercer en qualité d'armateur en République de Guinée doit préalablement se constituer en société et obtenir un agrément délivré par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

Les modalités d'application de l'alinéa précédent sont déterminées par voie réglementaire.

Article 312: La délivrance de l'agrément prévu à l'article 310 donne lieu à la perception d'une redevance dont le montant est fixé par voie réglementaire.

Article 313: L'armateur est tenu de déclarer au registre d'immatriculation national tenu par l'Administration Maritime tout navire qu'il a l'intention d'exploiter. Cette déclaration doit être accompagnée des documents prescrits par les dispositions de la présente Loi.

Article 314: Si l'armateur a l'intention d'exploiter un navire dont il n'est pas propriétaire, il doit également indiquer dans sa déclaration le nom et l'adresse du propriétaire du navire et le titre en vertu duquel l'usage de ce navire lui est attribué.

Article 315: Tout armateur doit désigner un consignataire de navire pour le représenter auprès de l'Autorité Maritime et pour effectuer en son nom et pour son compte les opérations usuelles liées à l'expédition maritime.

Le service de consignation peut être assuré par une Agence maritime, succursale de l'armateur.

Article 316: L'armateur est tenu de s'assurer que les navires qu'il exploite répondent aux exigences nationales et internationales applicables, en ce qui concerne l'état de navigabilité, la sécurité, la sûreté, l'armement, l'équipement et l'approvisionnement, et que d'une manière générale, ils sont dans l'état approprié pour le service auquel ils sont destinés.

Section 2 : Gestion des Droits de Trafics Maritimes

Article 317: La participation à l'exploitation des droits de trafics est soumise à la libre concurrence.

La participation à l'exploitation des droits de trafics guinéens donne lieu au paiement par l'armateur bénéficiaire d'une commission par tonne métrique de marchandises au départ et à destination des ports guinéens et à la charge de l'armateur ou de l'affrètement du navire. Cette commission est due dès le chargement des marchandises sur le navire.

Le montant, l'affectation du produit et les modalités de perception de cette commission sont déterminés par Arrêté Conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé des Finances.

Article 318: Le vrac liquide ou solide est soumis aux dispositions de l'article 137 du Code minier de la République de Guinée relatif au droit de transport.

CHAPITRE II: CAPITAINE ET SUBRECARGUE

Section 1: Capitaine

Article 319: Le capitaine est désigné par le propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement, par l'armateur selon la convention conclue entre le propriétaire et l'affrètement. Il répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition. Il ne peut prendre d'engagements au nom de l'armateur qu'en vertu d'un mandat exprès de ce dernier ou, en cas de communications impossibles avec lui, avec l'autorisation de la juridiction compétente ou, à l'étranger, de l'Autorité consulaire.

Aucune rémunération n'est due:

- si le concours prêté est resté sans résultat utile;

- si les personnes ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru ;

- si les services exceptionnels rendus par le remorqueur ne peuvent être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

En aucun cas, cette rémunération ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Article 564: Les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru n'ont droit à aucune rémunération.

Article 565: Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par la Juridiction Nationale Compétente.

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

Si le navire sauveteur bat pavillon étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la Loi de son pavillon.

Article 566: Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par la Juridiction Nationale Compétente si elle estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Lorsque le consentement de l'une des parties est vicié par dol ou réticence, ou lorsque la rémunération est excessive ou hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée à la requête de la partie intéressée.

Article 567: La rémunération est fixée par la Juridiction Nationale Compétente qui prend en compte, selon les circonstances:

- d'abord le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers, ou par son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité ou autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'approbation spéciale du navire assistant ainsi que toutes autres mesures prises pour prévenir ou limiter les dommages dus à l'environnement ; et

- ensuite par la valeur des choses sauvées.

Les dispositions de l'alinéa 1 s'appliquent à la répartition prévue à l'article 566.

La Juridiction Nationale Compétente peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît :

- que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ;

- que les sauveteurs se sont rendus coupables de vols, recels ou de tous autres actes frauduleux.

Article 568 : Aucune rémunération n'est due pour le sauvetage des personnes.

Toutefois, les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus lors d'un accident ayant donné lieu à sauvetage ou à assistance ont droit à une part équitable de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de sa cargaison ou de leurs accessoires.

Article 569: L'action en paiement de la rémunération d'assistance ou de sauvetage se prescrit par 2 ans à compter du jour où les opérations sont terminées.

Toutefois, ce délai ne court pas lorsque le navire assisté ou sauvé n'a pu être saisi dans les eaux intérieures ou territoriales guinéennes.

Article 570: Tout capitaine est tenu autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre.

Sauf-intervention effective et directe de sa part, le propriétaire du navire n'est pas Responsable à raison des contraventions à l'alinéa 1 du présent article.

Article 571: Les dispositions du présent Chapitre sont applicables aux navires de l'Etat ou affectés à un service public.

Article 572: La responsabilité de l'assistant ou de ses préposés à raison des dommages corporels ou matériels en relation directe avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, au sens de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes signée à Londres le 19 novembre 1976, ainsi qu'à raison de tous autres préjudices résultant de ces opérations, peut être soumis à limitation quel que soit le fondement de la responsabilité.

Cette limitation est soumise aux mêmes conditions que celles applicables à la limitation de responsabilité du propriétaire de navire.

Toutefois, les limites de responsabilité de l'assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou agissant uniquement à bord du navire auquel il fournit des services d'assistance, sont calculées selon les mêmes règles et sur la base d'une jauge de 1.500 au sens du paragraphe 5 de l'article 6 de la Convention citée ci-dessus.

Article 573: Toute clause attributive de juridiction à un Tribunal étranger ou toute clause compromissaire donnant compétence à un Tribunal arbitral siégeant à l'étranger est nulle lorsque les navires assistant et assisté battent pavillon guinéen et que l'assistance ou le sauvetage a eu lieu dans les eaux sous juridiction guinéenne.

Article 574: Les Ministres chargés de la Marine Marchande et de la Défense Nationale assurent la coordination de la mise en œuvre de l'ensemble des moyens de secours pour la recherche et le sauvetage des personnes en détresse en mer.

Article 575: Les organismes de secours et de sauvetage en mer sont agréés par l'Autorité Maritime.

Article 576: Les modalités d'organisation et de mise en œuvre du secours et du sauvetage en mer ainsi que les conditions de l'agrément et de l'exercice des activités des organismes de secours sont fixées par Décret pris sur proposition conjointe du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé de la Défense Nationale.

CHAPITRE V: AVARIES COMMUNES

Article 577: L'avarie commune est la situation juridique dans laquelle se trouvent et le navire et les chargeurs lorsque, sur l'ordre du capitaine, il a été nécessaire de jeter à la mer des marchandises ou des colis et faire des dépenses extraordinaires pour sauver l'équipage, le navire et le reste de la cargaison.

Les avaries sont communes ou particulières :

1) les avaries particulières :

- sont celles subies par le navire ou la marchandise en dehors de tout sacrifice volontaire destiné au salut commun ;

- sont supportées par le propriétaire qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf actions éventuelles en responsabilité, remboursement ou indemnité.

LIVRE VIII : LES EVENEMENTS DE MER, ASSISTANCE ET SAUVETAGE EN MER.**TITRE 1: EVENEMENTS DE MER****CHAPITRE I: ACCIDENTS DE LA NAVIGATION**

Article 544: Au sens de la présente Loi, on entend par «**événement de mer**» :

- tout abordage, échouement, incendie, explosion, chavirement, perte de navire, opération d'assistance ou de sauvetage ou survenance d'avaries communes, et d'une manière générale ;
- tout événement survenant à bord d'un navire susceptible de créer un danger pour la navigation ou une menace de pollution du milieu marin.

Article 545: Tout événement de mer tel que défini à l'article 544 doit être signalé dans les meilleurs délais à l'Autorité Maritime par tout capitaine de navire en cause dès qu'il survient dans les eaux sous souveraineté ou juridiction guinéenne.

Lorsque l'événement de mer est grave, tel que défini par le Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents), adopté à Londres le 16 mai 2008, et impliquant un ou plusieurs navires de commerce ou navires de pêche de plus de 15 mètres ou navires de plaisance qui sont pourvus d'un équipage et transportent plus de 12 passagers à des fins commerciales, une enquête technique est systématiquement ouverte.

Dans le cas d'un accident de mer grave, une évaluation est réalisée par la cellule enquête accident à la demande de l'Autorité Maritime préalablement à la décision éventuelle d'ouvrir une enquête technique.

Constituent un "accident de mer grave" un incendie, une explosion, un abordage, un échouement, une avarie, une fissuration ou une défectuosité présumée de la coque rendant le navire inapte à prendre la mer ou entraînant une pollution ou une panne nécessitant un remorquage ou l'intervention du Centre de sauvetage.

CHAPITRE II: ABORDAGE

Article 546: L'abordage est la collision ou le heurt entre navires et ou entre navires et bateaux de navigation intérieure quels que soient la nature et le régime des eaux.

Les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux cargaisons, aux effets, aux biens ou aux personnes se trouvant à bord sont réglées selon les dispositions du présent Chapitre.

Pour l'application de l'alinéa 2 ci-dessus du présent article, les engins flottants, à l'exception de ceux amarrés à poste fixe, sont assimilés aux navires.

Article 547: En cas d'abordage dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de la collision ou du heurt, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés sans qu'il soit distingué selon que l'un des navires ou les deux aient été au mouillage à ce moment-là.

Article 548: En cas d'abordage causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

Article 549: Si la faute est commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises.

Toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit aux cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, passagers ou toutes autres personnes se trouvant à bord sont supportés par les navires au prorata de leurs fautes, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont solidairement responsables à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle qu'il doit définitivement supporter conformément aux dispositions de l'alinéa 2 du présent article.

Article 550: La responsabilité pénale subsiste dans le cas où la collision ou le heurt résulte de la faute d'un pilote même si le pilotage est obligatoire.

Article 551: Les dispositions qui précèdent s'appliquent à la réparation des dommages causés par un navire :

- soit par exécution ou omission de manoeuvre;

- soit par inobservation des règlements ;

- soit à un autre navire ;

- soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Article 552: Les actions en réparation de dommages se prescrivent par 2 ans à compter de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours est d'un an à partir du jour du paiement.

Ce délai de prescription ne court pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux sous juridiction guinéenne.

Article 553: Les dispositions du présent Chapitre, à l'exception de celles de l'alinéa 3 de l'article 552 ne s'appliquent pas aux navires de l'Armée de Mer et de l'Etat guinéen chargés de missions civiles de police ainsi qu'aux autres navires de l'État affectés à un service public.

CHAPITRE III: ECHOUEMENT - INCENDIE

Article 554: L'échouement est l'action d'un navire qui touche un haut fond, un rocher ou un autre écueil et qui se trouve arrêté dans sa navigation faute d'eau suffisante sous la quille pour le retenir ou le maintenir à flot.

Article 555: L'échouement ne donne lieu à délaissement que:

- si le navire ne peut être réparé ;

- si les réparations dépassent les trois quarts de la valeur agréée ; ou

- s'il entraîne son innavigabilité.

Article 556: L'échouement est traité comme un naufrage pour le transport des passagers et est considéré comme une fortune de mer.

Dans l'énumération des risques couverts par la police sur corps, il est compris aussitôt après le naufrage.

Article 557: L'incendie libère le transporteur de marchandises.

CHAPITRE IV: PERTE DU NAVIRE

Article 558: Il y a perte totale du navire lorsque la valeur des réparations est supérieure à la valeur du navire.

La valeur pour laquelle le navire a été assuré est indicative.

Article 559 : Le propriétaire qui répare raisonnablement son navire a droit au montant intégral des réparations même si elles excèdent la valeur de celui-ci au moment où il aurait pu la demander tout de suite après le sinistre.

Article 560: L'armateur qui ne peut remplacer de suite son navire perd les bénéfices qu'il aurait pu en tirer et a droit, selon le même principe, à un dédommagement pour toute indemnité consécutive à son immobilisation.

Article 561: Il ne peut être retenu que les frets nets lorsque le propriétaire fait valoir la perte de frets, à l'exclusion de tous frets bruts tenant compte de dépenses que le frèteur n'a pas exposées.

Article 562: L'assistance et le sauvetage des navires ou de toutes autres constructions flottantes en danger, des cargaisons ou biens se trouvant à bord, du fret, des personnes ainsi que les services de même nature rendus entre navires et bateaux de navigation intérieure sont aux dispositions du présent Chapitre sans tenir compte des eaux où elles ont été rendues.

Article 563: Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une rémunération équitable y compris entre navires appartenant au même propriétaire, armateur, affréteur ou armateur gérant.

Hors des 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 320: Les conventions relatives à la fonction commerciale du capitaine, passées entre ce dernier et l'armateur, sont valablement constatées sans l'intervention de l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime.

La fin du contrat d'engagement du capitaine, pour quelque motif que ce soit, est en elle-même sans incidence sur la poursuite de telles dispositions.

Section 2: Subrécargue

Article 321: Le subrécargue est le mandataire salarié de l'armateur, de l'affréteur à bord du navire. Sur les navires destinés au transport de marchandises par mer, il surveille les opérations de chargement et de déchargement de la cargaison et s'assure de leur bonne conservation en cours de voyage.

Sur les navires de pêche, le subrécargue veille à la bonne exécution des opérations de transformation et de commercialisation des produits de la pêche. Au cas échéant tel que prévu par les dispositions du Code des pêches.

Article 322: Le contrat d'engagement du subrécargue précise quelles sont les fonctions commerciales qui lui sont attribuées. Le capitaine est présumé avoir conservé toutes celles qui n'ont pas été expressément confiées au subrécargue.

Le subrécargue ne peut exercer de fonction en matière administrative, disciplinaire ou nautique.

Article 323: Le subrécargue est librement choisi par l'armateur ou l'affréteur. Il est inscrit sur le rôle d'équipage en qualité d'officier et est soumis à la discipline du bord.

**TITRE 2: LES AUXILIAIRES DU TRANSPORT MARITIME
CHAPITRE I: LES CONSIGNATAIRES****Section 1: Dispositions Communes**

Article 324: Tout navire étranger, à l'exception des navires militaires, touchant un port guinéen est tenu de recourir aux services d'un consignataire agréé.

Le consignataire désigné par le navire a l'obligation de l'accepter sauf s'il a des motifs sérieux et légitimes de le refuser. Auquel cas il en informe le commandant du port ou le gestionnaire du terminal ou de l'installation portuaire.

Le consignataire doit:

1° ouvrir dans ses livres un compte d'escale et respecter les instructions de la Banque Centrale de la République de Guinée. L'ouverture de ce compte n'est pas subordonnée à autorisation ;
2° ouvrir dans ses livres un compte courant d'escale subordonné à l'autorisation préalable de la Banque Centrale de la République de Guinée ;

3° suivre la réglementation des changes et autres obligations résultant des dispositions particulières de la Banque Centrale de la République de Guinée.

Article 325: Toutes actions contre les consignataires se prescrivent par 2 ans pour compter du jour de l'exigibilité de la créance. Les contrats et les actes relatifs à la consignation sont régis par la Loi guinéenne.

Article 326: Les activités de consignataire du navire et de consignataire de la cargaison peuvent être exercées séparément ou conjointement.

Toutefois, en cas d'activités conjointes, les charges et responsabilités sont ceux de la ou des fonctions effectivement assumées au moment de la survenance du fait susceptible d'entraîner une réclamation ou une action en responsabilité.

Article 327: La consignation est exercée par les personnes morales de droit guinéen. Toutefois, les personnes morales de nationalité étrangère peuvent exercer la profession de consignataire en vertu des Conventions internationales ou d'Accords de réciprocité conclus entre leurs pays d'origine et la République de Guinée.

Article 328: L'exercice de la profession de consignataire est soumis, après dépôt d'un dossier, à agrément délivré par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

La délivrance de l'agrément prévu à l'alinéa 1 ci-dessus donne lieu à la perception d'une redevance dont le montant est fixé par Arrêté Conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé des Finances.

Section 2: Consignataire du Navire

Article 329: Le consignataire du navire est une personne physique ou morale qui agit comme mandataire rémunéré par l'armateur et qui s'engage à effectuer, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour du navire au port.

Il a tout pouvoir pour négocier les contrats de transport, coter, recruter et encaisser éventuellement les frets, émettre et signer les connaissements correspondants, assurer la logistique des conteneurs et négocier éventuellement tout contrat relatif aux opérations annexes.

Il fournit éventuellement des fonds au capitaine et assure le paiement des droits, frais et autres charges occasionnées par l'escale du navire au port.

Il peut ester en justice au nom de l'armateur dans la mesure où sa représentation lui a été conférée.

Section 3: Consignataire de la Cargaison

Article 330 : Le consignataire de la cargaison est une personne physique ou morale qui agit comme mandataire rémunéré par les ayants-droits à la marchandise et qui s'engage à en prendre livraison en leur lieu et place au moment de la livraison par le transporteur au nom et pour le compte de ses mandants, de payer le fret de ces marchandises s'il est du et de les répartir entre les destinataires.

S'il constate que l'état et/ou la quantité des marchandises ne répondent pas aux indications du connaissement ou d'autres documents de transport, il doit émettre, contre le transporteur ou son représentant, les réserves dans les conditions et délais prévus par la réglementation.

CHAPITRE II: ENTREPRENEUR DE MANUTENTION

Article 331: L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations de mise à bord et de débarquement y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

En dehors des opérations visées à l'alinéa 1 ci-dessus, il peut éventuellement être appelé à accomplir d'autres opérations pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire définies réglementairement.

Le manutentionnaire peut acquérir par l'effet d'une clause insérée dans la charte-partie ou le connaissement la qualité de mandataire du chargeur ou du destinataire.

Article 332: L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui aura requis ses services et sa responsabilité, il n'est engagé qu'envers celui-ci qui, seul, peut entreprendre une action contre lui.

Toutes actions contre le manutentionnaire découlant de ce contrat sont prescrites par deux (2) ans.

En matière internationale, les opérations de manutention sont régies par la Loi du port où opère l'entrepreneur.

Article 333: La responsabilité de l'entrepreneur de manutention n'est engagée, quelles que soient les personnes pour le compte desquelles les opérations de manutention, de réception ou de garde de la marchandise sont effectuées, qu'à la seule condition qu'une faute soit mise à sa charge, et la réserve, même précise et régulière, n'évite pas pour autant sa responsabilité ou dans les conditions et limites suivantes :

1) lorsqu'il effectue les opérations visées à l'article 331 alinéa 1, il est responsable des dommages qui lui sont imputables ;

2) lorsqu'il effectue les opérations visées à l'article 331 alinéa 2, il est présumé avoir reçu la marchandise telle que déclarée par le déposant.

Article 334: L'entrepreneur de manutention répond des dommages subis par la marchandise, sauf s'ils proviennent :

1° d'un incendie ;

2° de faits constituant un événement qui ne lui est pas imputable ;

3° de grève, lock-out ou autres entraves au travail, pour quelle que cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

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

5° du vice propre de la marchandise.

Le demandeur peut néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés.

Article 335: Lorsque le manutentionnaire accomplit des opérations matérielles de chargement ou de déchargement et d'arrimage ou de désarrimage, et qu'il le fait pour le compte du transporteur, ce dernier demeure responsable vis-à-vis des ayants-droits de la marchandise.

Article 336: A partir du moment où la marchandise est saisie à quai, à terre ou sur allège, par le palan du navire ou par une grue portuaire, jusqu'au moment où, à l'arrivée la marchandise se trouve à quai, ou sur allège, encore crochétée par le palan ou par un autre engin, le manutentionnaire, s'il effectue les opérations de mise à bord et de débarquement, agit pour le compte du navire.

Article 337: Si une palanquée tombe en mer, entre le quai et le navire, ou si elle est endommagée par un heurt trop brutal lors de la mise à terre ou par un engin de levage, le manutentionnaire agit pour le compte du transporteur qui est responsable à l'égard de l'ayant-droit de la marchandise.

Article 338: Les clauses suivantes sont nulles à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit lorsqu'elles ont pour objet ou pour effet, directement ou indirectement :

1° de soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie aux articles 335, 336 et 337;

2° de lui renverser le fardeau de la preuve tel qu'il résulte de la présente Loi;

3° de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée à l'alinéa 4 de l'article 334;

4° de lui céder le bénéfice d'une assurance sur la marchandise.

Article 339: L'exercice de la profession de manutentionnaire est soumis, après dépôt d'un dossier, à agrément délivré par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

La délivrance de l'agrément prévu à l'alinéa 1 ci-dessus donne lieu à la perception d'une redevance dont le montant est fixé par Arrêté Conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé des Finances.

CHAPITRE III: COURTIER MARITIME

Article 340: Le courtier maritime est l'intermédiaire commercial entre les chargeurs et les transporteurs et en tant que courtier d'affrètement :

- il agit pour le compte de la marchandise et comme exportateur, recherche le navire qui la transportera ;

- il agit pour le compte de l'armateur à la recherche de cargaison.

Article 341: Le contrat de courtage maritime est conclu par écrit.

Article 342: Le courtier peut recevoir mandat de promettre et de stipuler au nom et pour le compte de l'une ou de toutes les parties.

Article 343: Lorsqu'il représente plus d'une partie dans la conclusion du contrat, le courtier est tenue d'informer toutes les parties de l'existence de ses différents mandats. Il doit agir avec impartialité et prendre en considération les intérêts de tous ses mandants.

Article 344: Le courtier maritime est tenu d'agir dans les limites des pouvoirs qui lui ont été conférés, et conformément aux instructions de son mandant. Il a le droit de recevoir et de payer, au nom de son mandant, toutes les sommes à percevoir ou dues en vertu du contrat conclu, sauf stipulation contraire dans le mandat.

Article 345: Le montant de la rémunération ou commission du courtier maritime est fixé dans le contrat de courtage conclu par les parties ou conformément aux tarifs applicables ou, à défaut, suivant les usages.

Article 346: Le courtier maritime n'a cependant droit à une rémunération que si le contrat pour lequel ses services ont été requis est conclu.

Article 347: Le courtier est responsable de ses fautes dans les conditions de droit commun.

Article 348: Toute action relative à l'exécution du contrat de courtage maritime se prescrit par 2 ans à compter de la fin du contrat de courtage.

Article 349: Les conditions d'exercice de courtier et les règles d'organisation de la profession sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

CHAPITRE IV: AVITAILLEUR MARITIME

Article 350: Est Avitailleur maritime toute personne morale de droit guinéen chargée de fournir contre rémunération son approvisionnement à un navire, à une plate-forme fixe ou flottante et à tout autre engin d'exploration et d'exploitation des ressources de la mer.

Article 351: La preuve du contrat d'avitaillement maritime est administrée par tout moyen laissant trace écrite visé par le donneur d'ordre.

L'avitailleur garantit la bonne qualité des approvisionnements au moment de la livraison.

Sous réserve de l'alinéa précédent, la responsabilité de l'avitailleur n'est engagée que si sa faute est établie.

Toute action relative à l'exécution d'un contrat d'avitaillement maritime se prescrit par 2 ans à compter de la fin du contrat d'avitaillement.

Article 352: Les conditions d'exercice d'avitailleur et les règles d'organisation de la profession sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

CHAPITRE V: AGENT MARITIME

Article 353: Est agent maritime, toute personne morale de droit guinéen qui fait profession d'organiser les transports qui comportent une partie maritime.

Article 354: L'agent maritime peut être l'agent officiel d'une ou de plusieurs compagnies de navigation. Il peut accomplir l'ensemble des opérations complémentaires ou accessoires du transport maritime.

Article 355: L'agent maritime recherche le fret pour le compte des compagnies de navigation et tient à jour la documentation sur les mouvements des navires, leur capacité et leurs particularités afin de rendre un service optimal à ses clients.

Article 356: L'agent maritime peut organiser le transport de personnes par voie maritime.

Article 357: En raison de la diversité des fonctions de l'agent maritime, il y a lieu de tenir compte, dans chaque cas, des conditions dans lesquelles il a contracté avec son client, de l'initiative qui lui a été laissée, de l'étendue des obligations qu'il a contractées. Selon le cas, l'agent maritime agit notamment en qualité de commissionnaire de transport, ou de simple mandataire.

Article 358: Toute action relative à l'exécution d'un contrat d'agent maritime se prescrit par 2 ans.

Article 359: Les conditions d'exercice d'agent maritime et les règles d'organisation de la profession sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

CHAPITRE VI: COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

Article 360: Le contrat de commission de transport est un contrat par lequel l'une des parties, le commissionnaire de transport, s'engage envers le donneur d'ordre, en contrepartie d'une rémunération, à accomplir pour le compte de celui-ci, en son propre nom et sous sa propre responsabilité, les opérations nécessaires au déplacement des marchandises.

Article 361: Le contrat de commission est constaté par un document qui comporte notamment les mentions suivantes :

1) la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse, le cas échéant, du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids brut des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le donneur d'ordre ;

2) l'état apparent des marchandises ;

3) le nom et l'établissement principal du commissionnaire et du donneur d'ordre ;

4) le nom du destinataire, s'il a été désigné par le donneur d'ordre ;

5) le lieu et la date de prise en charge des marchandises par le commissionnaire de transport ;

6) le lieu de livraison des marchandises ;

7) la date ou le délai de livraison des marchandises au lieu de livraison, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord express entre les parties ;

8) le lieu et la date de l'émission du document ;

9) la signature du commissionnaire ou d'une personne mandatée par lui ;

10) la rémunération du commissionnaire ;

11) le cas échéant l'itinéraire envisagé pour le parcours, les modes de transport à employer et les points de transbordement prévus, s'ils sont connus au moment de l'émission du document.

Article 362: Le donneur d'ordre est tenu de fournir au commissionnaire de transport toutes indications nécessaires en vue de l'exécution du contrat.

Article 531: Les Inspecteurs de la sécurité maritime sont nommés par le Ministre chargé de la Marine Marchande sur proposition de l'Autorité Maritime. Ils prêteront serment devant la Juridiction Nationale Compétente en qualité d'Officiers de police judiciaire.

CHAPITRE IX: AUTRES DISPOSITIONS DE SECURITE

Article 532: Les embarcations d'une longueur inférieure à 12 mètres doivent être munies du matériel de sécurité suivant :

1) un gilet de sauvetage par personne embarquée ;

2) une couronne de sauvetage ;

3) un extincteur ;

4) un jeu de fusées éclairantes ;

5) une réserve d'eau potable et une réserve de carburant ;

6) une trousse de premier secours rangée dans une boîte étanche, et

7) si possible un téléphone portable, un GPS ou une boussole.

Article 533: Tout navire de commerce et tout navire de pêche industrielle doit posséder à son bord un jeu de signaux prévu par le Code international des signaux maritimes de 1965 tel que modifié et dont un exemplaire papier doit être affiché en permanence à la passerelle.

Le Code international des signaux maritimes est un système permettant de représenter les lettres de l'alphabet à partir d'un navire à l'aide de différents pavillons pouvant représenter une lettre d'un message ou avoir une signification propre en donnant des moyens de communiquer entre navires dans différentes situations intéressant essentiellement la sécurité de la navigation et la santé des personnes embarquées.

La signalisation peut se faire par :

- signaux flottants avec pavillons, flammes ou triangles, ou par

- moyens lumineux, sonores ou à bras avec utilisation des symboles du langage Morse.

TITRE 2: SOCIETES DE CLASSIFICATION ET AUTRES ORGANISMES RECONNUS LES EXPERTS MARITIMES

CHAPITRE I: SOCIETES DE CLASSIFICATION

Article 534: Les Sociétés de classification sont des organisations qui établissent et appliquent les standards techniques aux projets de construction, aux constructions et à l'inspection notamment des Conventions internationales en vigueur dont l'OMI est la dépositaire.

Les Sociétés de classification reconnues délivrent les certificats internationaux devant obligatoirement se trouver à bord des navires selon les conditions prescrites par ces Conventions.

CHAPITRE II: ORGANISMES RECONNUS

Article 535: L'Autorité Maritime peut agréer des personnes physiques ou morales de droit guinéen répondant aux critères fixés par le Code des Organismes Reconnus (OR) de l'OMI, justifiant d'une expérience reconnue dans le domaine maritime aux fins d'effectuer des contrôles, des inspections ou des enquêtes sur des navires battant pavillon guinéen ou battant pavillon étranger en escale dans un port guinéen.

Article 536: Avant tout agrément, l'Autorité Maritime doit notamment :

1) vérifier, après enquête, que le demandeur dispose d'un personnel qualifié et compétent et de moyens techniques, de gestion et de recherche-suffisant lui permettant de mener à bien les tâches pouvant lui être confiées ;

2) préparer par écrit l'accord avec le demandeur couvrant, outre les conditions générales, l'exécution des fonctions prévues dans le cadre de la délégation de pouvoirs ;

3) s'assurer que la conduite des visites se fait selon le système harmonisé par l'OMI dans la Résolution A 948 (23) du 5 décembre 2003;

4) préciser les fondements juridiques des fonctions prévues dans le cadre de cette délégation ainsi que les procédures de notification à l'Autorité Maritime ;

5) ainsi que toutes autres conditions relatives à l'élaboration des règles et d'informations, à la spécification des pouvoirs délégués par l'Autorité Maritime au demandeur ainsi qu'à la supervision de celle-ci des tâches ainsi déléguées.

Article 537: Les Organismes reconnus sont autorisés à effectuer au nom de l'Autorité Maritime, indépendamment des visites spéciales de remises d'autorisation :

- les missions de service public d'inspections et visites de sécurité telles qu'enterrées dans la présente Loi ; et

- les expertises de conformité et de caractéristiques des navires guinéens et étrangers travaillant ou relâchant dans les eaux et installations portuaires sous souveraineté et juridiction de la République de Guinée.

La rémunération de ces Organismes reconnus, majorée des impôts et taxes en vigueur, est due par l'armateur ou le demandeur du service augmentée chaque année de la hausse légale du coût de l'inflation.

Article 538: Les agréments ne déchargent pas l'Autorité Maritime de sa responsabilité dans l'exercice du contrôle des navires et en dernier ressort, l'Autorité Maritime demeure responsable de la fiabilité des visites.

L'agrément d'un organisme habilité est accordé pour une durée d'un an renouvelable sur sa demande. Il est subordonné au paiement d'une redevance dont le montant et les modalités sont fixés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 539: Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande précise les conditions d'obtention de reconnaissance des sociétés de classification.

CHAPITRE III: EXPERTS MARITIMES

Article 540: L'expert maritime est un technicien qui, par ses connaissances, sa formation technique et son expérience est apte à exprimer une opinion d'expert sur des sujets de technologie marine soit dans le cadre d'expertises contradictoires, amiables ou non, notamment d'exams d'avaries aux navires ou aux marchandises, et d'avaries causées à des installations portuaires dont il évalue la cause et le montant des dommages survenus.

Article 541: L'expert maritime peut exercer son métier dans le cadre d'une société de droit guinéen, en profession libérale ou comme salarié d'un organisme agréé et il intervient à la demande des donneurs d'ordre du monde maritime (armateurs, consignataires, chargeurs...) ou de l'Autorité portuaire.

Article 542: L'expert maritime n'est pas un expert judiciaire mais il peut être éventuellement désigné comme tel par l'Autorité judiciaire aux fins d'effectuer des expertises renseignant les magistrats sur des questions de fait, des constatations ou la réalisation d'une expertise maritime dont l'appréciation exige des informations techniques maritimes.

Article 543: L'agrément d'expertise maritime est accordé par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande pour une durée d'un an renouvelable sur demande du bénéficiaire, après paiement d'une redevance dont le taux et les modalités sont fixés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Une copie du rapport d'inspection est transmise dans les meilleurs délais :

- à l'Autorité Maritime de l'État du pavillon ;
- au Secrétariat de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ;
- au Secrétariat du MOU d'Abuja ;
- à la Société de classification reconnue qui assure la surveillance technique du navire.

Les délais d'immobilisation du navire sont limités au strict nécessaire à l'exécution des mesures prescrites pour que celui-ci puisse appareiller sans danger immédiat, le cas échéant vers un port de réparation définitive.

Article 519: Lorsque la coque, les machines, le matériel ou la sécurité de l'exploitation sont très inférieurs aux normes requises par les Conventions pertinentes ou si son équipage n'est pas conforme au document spécifiant les effectifs de sécurité, notamment :

- 1) lorsque le navire ne possède pas le matériel essentiel requis par les Conventions internationales ou n'est pas aménagé selon les prescriptions de celles-ci ;
- 2) lorsque l'armement ou l'agencement du navire ne répond pas aux spécifications pertinentes des Conventions internationales ;
- 3) lorsque le navire ou son armement a subi une détérioration importante, notamment en raison de l'insuffisance de l'entretien ;
- 4) lorsque les membres de l'équipage ont des connaissances insuffisantes en matière d'exploitation ainsi que des procédures d'exploitation essentielles ;
- 5) lorsque les effectifs ou les brevets des marins sont insuffisants

Si tous ces facteurs apparents, pris ensemble ou séparément, font qu'un navire est inapte à prendre la mer et met en danger la vie des personnes à bord ou présente un risque de dommage excessif pour le milieu et l'environnement marin, celui-ci doit être considéré comme inférieur aux normes.

Dès la réception de renseignements signalant qu'un navire serait inférieur aux normes ou des renseignements sur un risque présumé de pollution le concernant, l'Autorité Maritime prend immédiatement les mesures requises en la circonstance.

Si ces renseignements justifient l'immobilisation du navire, l'Autorité Maritime informe :

- 1) le consignataire du navire ;
- 2) les Départements concernés ;
- 3) le représentant diplomatique ou consulaire de l'État du pavillon ainsi que l'Autorité Maritime de cet Etat ;
- 4) l'OMI ;
- 5) la Société de classification reconnue qui assure la surveillance technique du navire ; et
- 6) l'Autorité Maritime du prochain port d'escale prévu.

Elle adresse une copie du rapport d'inspection :

- 1) à l'Autorité Maritime de l'État du pavillon ;
- 2) au Secrétariat de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ;
- 3) au Secrétariat du MOU d'Abuja ;
- 4) à la Société de classification reconnue qui assure la surveillance technique du navire.

Article 520: Sauf dérogation motivée de l'Autorité Maritime, les pétroliers à simple coque assujettis à MARPOL ne sont pas admis dans les ports guinéens.

- Immédiatement pour les pétroliers :

- 1) de 20 000 tonnes de port en lourd (TPL) et plus transportant du brut, du fuel, du diesel lourd ou des lubrifiants et ne répondant pas aux normes de la Convention relative aux citernes à ballasts séparés, et
- 2) de 30 000 TPL et plus transportant d'autres catégories d'hydrocarbures et ne répondant pas à ces normes ;
- à la date anniversaire de leur livraison, selon le calendrier prévu au point 3 du présent article pour les pétroliers :
- 1) de 20 000 TPL et plus transportant du brut, du fuel, du diesel lourd ou des lubrifiants répondant aux normes de la Convention relative aux citernes à ballasts séparés ;
- 2) de 30 000 TPL et plus transportant d'autres catégories d'hydrocarbures et répondant aux normes sur les citernes à ballasts séparés ; et
- 3) de 5 000 TPL et plus, équipés ou non de citernes à ballasts séparés, mais inférieurs à 20 000 ou 30 000 TPL selon la nature des hydrocarbures transportés.

A l'exception des pétroliers à simple coque de plus de 20 ans, des dérogations peuvent être accordées par l'Autorité Maritime selon les résultats du système d'évaluation de l'état du navire (CAS) conformément aux règles 13G et 13H de l'Annexe I révisée de MARPOL.

Article 521: Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande précise les certificats, registres et autres documents pouvant être contrôlés par les agents effectuant leurs missions dans le cadre du contrôle de l'État du port et que les navires sont tenus d'avoir à bord.

CHAPITRE VI: INFORMATION NAUTIQUE

Article 522: L'Autorité Maritime informe, ou fait informer, par tout moyen de télécommunication qu'elle juge utile, de tout danger, obstacle à la navigation ou restriction particulière à la navigation et à la circulation maritime dans les eaux guinéennes.

Les opérateurs doivent obligatoirement faire précéder les mouvements de navires d'une information sur ceux-ci auprès de l'Autorité Maritime.

Section 1: Transpondeur

Article 523: Tout navire guinéen d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 effectuant des voyages internationaux ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 effectuant des voyages nationaux, ainsi que tout navire à passagers quelles que soient ses dimensions et sa navigation, doit être équipé d'un transpondeur (système "AIS") lui permettant :

- de fournir automatiquement des informations sur son identité, sa position, sa vitesse aux autres navires, aéronefs ainsi qu'aux autorités compétentes ;
- de recevoir les mêmes informations des autres navires équipés ;
- d'échanger toutes informations utiles avec les autorités à terre.

A titre transitoire, les navires devant être équipés du système AIS à raison des dispositions qui précèdent ne seront soumis à cette obligation que s'ils ont été construits antérieurement au 1er Juillet 2002 et s'ils n'effectuent que du cabotage national.

Les navires équipés d'un transpondeur doivent le maintenir en fonction à tout moment, sauf en des circonstances où les règles internationales autorisent une protection de l'information relative à la navigation.

Section 2: Système de Détresse et de Sécurité Maritimes

Article 524: Les navires battant pavillon guinéen doivent être munis des équipements de radiocommunications répondant aux normes du Système Mondial de Détresse et de Sécurité Maritime (Système SMDSM).

Une veille permanente VHF couvrant la zone littorale jusqu'à une distance minimale de 20 milles de la côte et comportant un système de sélection numérique des appels de détresse doit être mise en place.

CHAPITRE VII: PORTS OU LIEUX DE REFUGE

Article 525: Lorsqu'un navire se trouve en difficulté dans les eaux guinéennes, sans que pour autant les personnes et les biens embarqués courent un danger immédiat, l'Autorité Maritime peut décider qu'il soit conduit dans un port, ou un autre lieu abrité, de refuge.

Article 526 : La désignation du ou des lieux de refuge doit tenir compte de la protection des intérêts halieutiques, économiques, touristiques et environnementaux de la République de Guinée ainsi que, le cas échéant, des Etats voisins.

L'Autorité Maritime reste seule juge de l'opportunité de désigner le lieu de refuge et, dans ce cas, le site désigné doit permettre d'effectuer en sécurité les opérations de transfert de la cargaison et des soutes ainsi que de procéder, au moins provisoirement, aux opérations urgentes.

CHAPITRE VIII : INSPECTEURS DE LA SECURITE DES NAVIRES

Article 527: Les Inspecteurs de la sécurité maritime sont chargés, sous l'autorité de l'Autorité Maritime, d'inspecter et de contrôler les navires et d'assurer notamment l'exécution et le respect des Lois et règlements concernant la police et la sécurité de la navigation maritime, la sauvegarde de la vie humaine en mer et la pollution marine.

Article 528: Les Inspecteurs de la sécurité maritime sont recrutés parmi les officiers pont de 1^{er} ou 2^{ème} classe, les officiers mécaniciens de 1^{er} ou 2^{ème} classe, les ingénieurs d'Etat en navigation maritime et sciences techniques ou les administrateurs des affaires maritimes.

Article 529: Les Inspecteurs de la sécurité maritime ne doivent pas avoir un intérêt direct, ou indirect, dans les entreprises ou armements du secteur maritime qu'ils peuvent contrôler ou inspecter.

Article 530: Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande détermine les compétences des Inspecteurs de la sécurité maritime.

Article 363: Le donneur d'ordre est responsable de tout préjudice causé au commissionnaire de transport ou à des tiers provenant de l'absence d'indications, d'indications frauduleuses, d'indications inexactes ou incomplètes relatives aux marchandises.

Article 364: Le commissionnaire de transport est tenu de fournir des conseils au donneur d'ordre, de prendre soin des marchandises et d'en assurer le transport conformément aux instructions éventuellement reçues.

Article 365: Le commissionnaire de transport a le libre choix des moyens de transport à utiliser et des itinéraires à suivre, sauf instructions particulières du donneur d'ordre.

Article 366: Si le contrat de commission renferme des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces, ou le poids, ou la quantité des marchandises, dont le commissionnaire, ou une personne agissant 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 de moyens suffisants de contrôler ces indications, le commissionnaire ou la personne agissant en son nom, doit faire, dans le contrat une réserve, précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

Si le commissionnaire de transport ou la personne agissant en son nom ne fait pas mention dans le contrat de commission de l'état apparent des marchandises, le document est réputé mentionner que les marchandises étaient en bon état apparent.

Article 367: A l'exception des indications pour lesquelles a été faite une réserve autorisée en vertu de l'article précédent et dans les limites de cette réserve, le contrat de commission fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge, par le commissionnaire, des marchandises telles qu'elles sont décrites dans ce document.

Article 368: En cas de perte ou de dommage imputable à un tiers, le commissionnaire de transport est tenu d'en informer le donneur d'ordre et de prendre toutes mesures nécessaires en vue de sauvegarder les droits de ce dernier.

Article 369: A moins qu'il ait reçu des instructions écrites, indiquant le montant pour lequel les marchandises sont à assurer et les risques contre lesquels elles doivent être assurées, le commissionnaire de transport n'est pas tenu d'assurer lesdites marchandises. Lorsque les instructions reçues sont inexactes et ne peuvent pas être exécutées, le commissionnaire de transport décide du montant pour lequel les marchandises doivent être assurées ainsi que les risques qui doivent être couverts.

Une déclaration de valeur des marchandises par le donneur d'ordre ne constitue pas une instruction d'assurer ces marchandises.

Article 370: Le commissionnaire de transport peut exercer un droit de rétention sur les marchandises en cas de non-paiement de sa rémunération et des frais qui lui sont dûs dans le cadre de l'exécution du contrat.

Article 371: Si le destinataire ne prend pas livraison des marchandises au lieu et au moment qui ont été convenus, le commissionnaire de transport peut faire entreposer les marchandises, aux risques exclusifs du donneur d'ordre. La responsabilité du commissionnaire pour les marchandises prend fin, dans ce cas, à partir du moment où elles ont été confiées à un entrepositaire.

Dans le cas où le commissionnaire est tenu de payer les frais d'entreposage des marchandises, le donneur d'ordre doit rembourser le montant de ces frais.

Article 372: Le commissionnaire est responsable des marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison conformément aux instructions du donneur d'ordre.

Article 373: Le commissionnaire 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 ou le retard est survenu pendant que les marchandises étaient sous sa garde, ou sous celle de toute personne à qui il a confié tout ou partie de l'exécution de sa mission.

Le commissionnaire de transport n'est pas responsable si le préjudice a été causé notamment dans les cas suivants:

- 1) la faute ou la négligence du donneur d'ordre ;
- 2) la manutention des marchandises par le donneur d'ordre ou par des personnes agissant pour son compte ;
- 3) l'insuffisance ou l'absence de marques ou de nombres sur les emballages ;

4) l'absence ou la défectuosité de l'emballage ;

5) le vice propre des marchandises ;

6) les cas de force majeure.

Nonobstant les dispositions prévues aux points 1 à 4 du présent article, le commissionnaire de transport est responsable des pertes, avaries ou retard dans la mesure où sa faute ou sa négligence a contribué à la réalisation du préjudice.

Article 374: En cas de responsabilité du commissionnaire de transport pour les dommages imputables à un retard dans la livraison des marchandises, une indemnisation n'est due que dans les cas où le contrat n'a pas été exécuté dans des délais raisonnables, compte tenu des circonstances de l'espèce et des usages en la matière.

Article 375: Si l'utilisation d'un mode de transport déterminé a été convenue, ou s'il est établi que la perte ou le dommage aux marchandises ou le retard dans leur livraison est survenu pendant le transport des marchandises par ce mode de transport déterminé, le commissionnaire de transport est responsable conformément au régime juridique applicable à un tel mode de transport.

Article 376: En cas de survenance d'événements non imputables au commissionnaire de transport qui l'empêchent, partiellement ou totalement, d'exécuter ses obligations contractuelles, de même qu'en cas de grèves ou de lock-out, l'une ou l'autre des parties peut rompre le contrat, même si le contrat de commission de transport a déjà reçu un début d'exécution. Dans ce cas le donneur d'ordre est tenu de rembourser au commissionnaire de transport les frais et dépenses effectuées.

Article 377: Le commissionnaire de transport a un privilège sur les marchandises se trouvant sous sa garde pour le remboursement des frais et le paiement des sommes dues au titre de ces marchandises.

Article 378: La prescription en matière d'actions relatives au contrat de commission de transport est de 2 ans à compter de la date de livraison des marchandises, ou à partir du jour où elles auraient dû être livrées en cas de perte totale.

Article 379: Les conditions d'exercice du commissionnaire de transport et les règles d'organisation de la profession sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

CHAPITRE VII: COMMISSIONNAIRE EN DOUANE

Article 380: Les activités de commissionnaire en douane peuvent être exercées à titre principal ou constituer le complément d'une activité commerciale.

Article 381: Toute personne qui désire exercer les activités de commissionnaire en douane doit être munie d'un agrément délivré par le Ministre chargé du Budget.

CHAPITRE VIII : TRANSITAIRE MARITIME

Article 382: Le transitaire est un mandataire du chargeur qui reçoit les marchandises, et effectue toutes les opérations juridiques en vue de leur réexpédition.

Article 383: Le transitaire exécute sa mission en se conformant avec diligence aux instructions de son mandant. Il est tenu d'un devoir de conseil et d'une obligation d'information.

Article 384: Le transitaire a un droit de rétention sur les marchandises appartenant à son mandant, pour le paiement de ses honoraires et le remboursement des avances faites.

Article 385: Le transitaire est responsable des fautes qu'il commet dans l'accomplissement de sa mission. Il n'est pas garant des transporteurs ou autres intermédiaires participant à l'exécution du transport.

Article 386: Lorsque le transitaire a reçu pouvoir de se substituer à un tiers dans l'exécution de tout ou partie de son mandat, il ne répond pas des fautes de son substitué, sauf le cas où le tiers est notoirement incapable ou insolvable. Le transitaire est responsable des fautes du tiers qu'il s'est substitué sans l'autorisation du mandant.

Article 387: Le transitaire substitué doit informer le mandant de la substitution qu'il a reçue. S'il omet de le faire ou le fait tardivement, il perd tout recours contre le mandant.

Article 388: A la réception de la marchandise, le transitaire est tenu de vérifier l'état de la marchandise, de faire constater éventuellement les avaries apparentes et, d'une manière générale, de préserver les droits de son mandant à l'égard des tiers.

Article 389: Toute personne qui désire exercer les activités de transitaire maritime doit être munie d'un agrément délivré par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

LIVRE VI: LES GENS DE MER**TITRE 1: GENERALITES**

Article 390: Les dispositions du présent Livre régissent le statut professionnel, le régime disciplinaire et pénal et le régime social des gens de mer, ainsi que les conditions de travail à bord des navires sous pavillon guinéen.

Article 391: Les dispositions prévues aux Titres 1 et 2 du présent Livre sont également applicables, avec les adaptations appropriées, aux personnes qui, ne bénéficiant pas du statut professionnel des gens de mer, ont été engagées et embarquées par l'armateur au service d'un ou de plusieurs de ses navires et qui, après leur enrôlement, sont devenues membres de l'équipage du navire.

TITRE 2: STATUT PROFESSIONNEL DU MARIN**CHAPITRE I: REGIME ADMINISTRATIF ET PROFESSIONNEL**

Article 392: Est considéré comme marin, toute personne engagée par un armateur ou par son représentant ou embarquée pour son propre compte et qui occupe à bord d'un navire de mer une fonction permanente relative à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire.

CHAPITRE II: RECRUTEMENT ET PLACEMENT

Article 393: Le recrutement et le placement des marins se proposant de contracter un travail à bord d'un navire a lieu :

- par embauchage direct ;
- par l'entremise d'un bureau de placement public agissant sous le contrôle de l'Autorité Maritime.

Pour être inscrit sur une liste de demandeurs d'emplois, le marin doit se présenter, en personne, muni de son livret professionnel maritime.

La stabilisation lie le marin et l'armateur en dehors des périodes d'embarquement. Cette indication doit être stipulée dans le contrat d'engagement et inscrite sur le rôle d'équipage et sur les avis de mouvement.

A défaut de Conventions Collectives, les conditions de la stabilisation d'un marin et le pourcentage des marins stabilisés dans un armement sont fixés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Section 1: Condition de Nationalité - Travailleurs Étrangers

Article 394: Les dispositions du présent Titre sont applicables sous réserve des dispositions de l'article 395 :

- aux nationaux guinéens ou étrangers embarqués sur des navires guinéens ;
- aux marins guinéens embarqués sur des navires de pêche étrangers ;
- aux armateurs et à leurs représentants guinéens et étrangers, employant des marins guinéens ;
- aux armateurs guinéens et à leurs représentants employant des marins étrangers.

Article 395: Sous réserve des Traités, Conventions, ou Accords régulièrement ratifiés, approuvés et publiés, ou aux termes des Accords et autorisations de pêche, tout marin étranger embarquant à bord d'un navire guinéen doit présenter, outre les documents et visas exigés par ces Conventions et les Règlements en vigueur, un contrat de travail maritime visé par l'Autorité Maritime pour pouvoir être régulièrement embarqué. A défaut d'un tel visa, l'armateur ne peut engager un marin étranger.

Le marin étranger engagé irrégulièrement, ou effectuant un travail dissimulé, est assimilé à un marin régulièrement engagé en ce qui concerne les obligations de l'armateur relatives à la réglementation du travail maritime mais il n'a pas droit à l'indemnité prévue en cas de rupture de la relation de travail.

Section 2: Conditions d'Exercice de la Profession de Marin

Article 396: Nul ne peut contracter un contrat de travail maritime sans être identifié auprès des services compétents de l'Autorité Maritime et inscrit sur la matricule des gens de mer par ceux-ci.

Pour être inscrit sur la matricule des gens de mer, indépendamment d'une promesse d'embarquement et de la condition de nationalité prévue aux articles 394 et 395, toute personne accédant à la profession de marin doit répondre aux conditions suivantes :

- 1) âge minimum et maximum;
- 2) aptitude physique ;
- 3) moralité ;
- 4) aptitude professionnelle.

Sous-section 1: Age minimum et maximum

Article 397 : Est interdit :

- l'emploi, l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans;

- le travail de nuit pour un marin de moins de 18 ans. En ce qui concerne les navires de pêche, l'Autorité Maritime peut autoriser un âge minimum de 15 ans pour les personnes suivant une formation professionnelle en matière de pêche ou exécutant des travaux légers.

Par « **Travail de nuit** » on entend une période de 9 heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin.

L'Autorité Maritime peut déroger aux dispositions des alinéas 2 et 3 ci-dessus lorsque :

- 1) la formation effective du marin dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait être compromise ;
- 2) la nature particulière de la tâche ou du programme de formation agréé exige que le marin travaille de nuit sans que ce travail ne porte préjudice à sa santé ou à son bien-être.

Article 398: Nul ne peut exercer la profession de marin à titre professionnel au-delà de 60 ans.

Article 399: Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il n'est pas reconnu médicalement et physiquement apte à exercer ses fonctions par un médecin des gens de mer ou un médecin agréé par l'Autorité Maritime.

Le certificat médical est délivré aux frais de l'armateur sous la seule responsabilité du médecin qui atteste que le marin remplit les conditions d'aptitude physique pour exercer la navigation et que son embarquement ne présente aucun danger pour sa propre santé et celle de l'équipage, notamment :

- que l'ouïe et la vue ainsi que la perception des couleurs sont satisfaisantes s'il doit être employé au service du pont;
- qu'il n'est atteint d'aucune affection ou problème médical susceptible d'être aggravé par le service à la mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé des autres personnes embarquées.

Article 400: Le certificat médical reste valide pendant 2 ans sauf pour les marins âgés de moins de 18 ans, auquel cas sa durée ne doit pas dépasser un an.

Toutefois, l'Autorité Maritime peut autoriser un marin à naviguer sans certificat médical à condition que :

- la durée de l'autorisation n'excède pas 3 mois, et que
- celui-ci soit en possession d'un certificat récent.

Article 401: Un Arrêté Conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé de la Santé fixe les normes d'aptitude médicale à la navigation des gens de mer.

Sous-section 3: Moralité

Article 402: Toute condamnation à une peine criminelle ou correctionnelle entraînant une privation de liberté supérieure à 2 ans, notamment du chef ou de complicité de proxénétisme, de consommation, délivrance, transport, offre ou cession de stupéfiants, d'atteinte à la sûreté maritime ou de transport de passagers clandestins, de trafic illicite de migrants ou d'enfants mineurs, fait obstacle à l'inscription sur le registre matricule des gens de mer et à l'attribution de la qualité de marin. Sauf dérogation autorisée par l'Autorité Maritime, sur justifications et après enquêtes, le marin identifié faisant l'objet d'une condamnation telle que définie à l'alinéa 1 est radié de la profession.

TITRE 3: FORMATION ET QUALIFICATION

Article 403: Sauf au cas d'embarquement pour un travail non qualifié, tout marin ne peut occuper un emploi à bord d'un navire guinéen que s'il a suivi avec succès une formation professionnelle appropriée.

Sauf en cas de force majeure ou de dérogations accordées par l'Autorité Maritime, les fonctions d'officiers à bord des navires de commerce ne peuvent être exercées que par des marins titulaires des brevets et certificats exigibles au titre de la Convention internationale de 1978, telle que modifiée, sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille dite Convention STCW.

Les titres de qualification professionnelle requis à bord des navires de pêche tiennent compte des dispositions de la Convention STCW-F.

Article 509: La visite initiale, effectuée avant la mise en service ou avant que les certificats prescrits aux Chapitres 1, 2 et 3 ci-dessus ne soient délivrés pour la première fois comprend ; une inspection complète du navire, de sa structure, sa stabilité, ses machines, ses aménagements et ses matériaux, y compris la face externe de la coque ainsi que l'intérieur et l'extérieur des chaudières et des équipements prévus par les Conventions internationales, les chaudières, les autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, l'appareil propulsif principal et ses auxiliaires, les installations électriques et radioélectriques y compris celles utilisées dans les engins de sauvetage, les systèmes et dispositifs de sécurité et de protection contre l'incendie, les engins et dispositifs de sauvetage, le matériel de navigation de bord, les publications et cartes nautiques ainsi que les autres parties de l'armement qui doivent être conformes aux prescriptions des Conventions internationales. Elle est effectuée de façon à garantir que l'état de toutes les parties du navire et de son armement, ou de ses volumes brut et net, est satisfaisant et que le navire est pourvu des feux, moyens de signalisation sonore et en cas de détresse tels que prescrit par le règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Les dispositifs utilisés pour le transfert des pilotes doivent également être vérifiés et être en bon état de fonctionnement.

Article 510: Chaque visite fait l'objet d'un rapport mentionnant les constatations faites au cours de l'intervention ainsi que les observations et prescriptions en découlant le cas échéant.

Les visites périodiques, intermédiaires et annuelles doivent être portées sur les certificats correspondant à celles-ci.

Article 511: Un Décret pris sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe la composition et le fonctionnement des commissions locales.

Section 3 : Exécution des Prescriptions - Personnels habilités - Recours

Article 512: Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions de la procédure pénale, ont libre accès à bord de tout navire, pour procéder ou participer à des visites, des inspections ou des contrôles :

- 1) les administrateurs des affaires maritimes ;
- 2) les officiers du corps technique des affaires maritimes ;
- 3) les contrôleurs des affaires maritimes ;
- 4) les enquêteurs techniques membres d'une commission d'enquête après événement de mer notamment les services du Ministère en charge de l'Environnement en cas de pollution ou de déversement en mer de substances nocives ;
- 5) les agents de police maritime ;
- 6) les médecins des gens de mer ou des médecins habilités à cet effet par l'Autorité Maritime ;
- 7) les inspecteurs des services de radiocommunication ;
- 8) les experts des sociétés de classification agréées par l'Etat guinéen ;
- 9) les experts des sociétés d'expertise maritime agréées par l'Autorité Maritime ;
- 10) les experts des organismes de sûreté reconnus agréés par l'Autorité Maritime ;
- 11) les agents habilités par l'autorité portuaire.

Article 513: Tout navire qui, par son état d'entretien, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement ou tout autre motif présente un danger pour l'équipage ou les personnes embarquées peut se voir interdire son départ jusqu'à ce que soient exécutées les prescriptions imposées.

Les motifs de l'interdiction d'appareiller doivent être notifiés par écrit au capitaine. Si celui-ci refuse d'obtempérer, l'Autorité Maritime prend toutes mesures nécessaires et utiles aux fins d'empêcher l'appareillage.

Article 514: Toute décision d'ajournement ou d'interdiction d'appareiller est susceptible de recours dans un délai de 7 jours suivant la notification :

- par le capitaine auquel l'interdiction d'appareillage a été refusée ;
 - par le capitaine ou l'armateur jugeant excessives les prescriptions.
- Le recours est formulé, par écrit ou tout autre moyen, auprès de l'Autorité Maritime qui prescrit une contre-visite dans les meilleurs délais. Celle-ci est présidée par lui-même ou son représentant.

La commission de contre-visite doit se prononcer dans le délai de 7 jours et proposer au Ministre chargé de la Marine Marchande un projet de décision confirmant ou non l'interdiction d'appareiller.

Aucun agent de l'équipe d'inspection qui a recommandé l'interdiction d'appareiller ne peut faire partie de cette commission de recours.

Après examen des conclusions de la commission, le Ministre chargé de la Marine Marchande peut confirmer la décision d'interdiction ou décider d'autoriser le départ du navire.

CHAPITRE V: CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT

Article 515: Conformément aux dispositions des Conventions internationales et de la Résolution A. 1052 (27) de l'OMI et du MOU d'Abuja les agents habilités ou dûment autorisés par l'Autorité Maritime peuvent procéder à des contrôles ou inspections à bord des navires étrangers en escale dans une installation portuaire guinéenne.

Les frais liés aux inspections sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

Ces navires étrangers sont présumés satisfaire aux conditions de sécurité et de formation des Conventions internationales en vigueur.

Article 516: La vérification des certificats et documents en cours de validité est considérée comme un contrôle suffisant à moins que l'état du navire ou de son armement, ou les normes d'exploitation ne correspondent pas à leurs indications.

Dans ces derniers cas, ou si le ou les certificats sont venus à expiration ou a ou ont cessé d'être valables, les Inspecteurs ou Agents exerçant le contrôle rendent compte à l'Autorité Maritime qui décide des mesures nécessaires pour empêcher l'appareillage jusqu'à ce que le navire puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre dans un chantier de réparation approprié, sans danger pour lui-même, les personnes à bord et l'environnement marin.

Des contrôles ou inspections peuvent être effectués :

- a) sur tout navire étranger faisant escale dans un port guinéen ou au mouillage conformément aux dispositions du Memorandum d'Abuja ;
- b) à l'initiative de l'Autorité Maritime ;
- c) à la demande de toute autre Autorité ou sur la base de renseignements communiqués par celle-ci au sujet d'un navire ;
- d) sur la base de renseignements communiqués par un membre de l'équipage, une organisation ou un syndicat professionnel ou encore par toute autre personne intéressée par la sécurité du navire, de son équipage et de ses passagers ou de la protection de l'environnement.

Au cas où le contrôle a donné lieu à une intervention quelconque, le représentant diplomatique ou l'Autorité consulaire de l'Etat du pavillon et le consignataire du navire, ainsi que les agents ou organismes agréés chargés de la délivrance du ou des certificats, doivent être avisés.

Article 517: Les contrôles portent en priorité sur la vérification des certificats et documents pertinents du navire qui doivent être en cours de validité ainsi que sur leur état apparent et la situation de l'équipage.

Il est procédé à une inspection plus détaillée :

- a) s'il apparaît que le navire, son armement ou son équipage ne satisfont pas en substance aux prescriptions des Conventions internationales, notamment lorsqu'il apparaît qu'un ou plusieurs certificats ne sont pas en cours de validité ;
- b) des pétroliers âgés de plus de 15 ans depuis leur mise en service ;
- c) des vraquiers âgés de plus de 12 ans depuis leur mise en service ;
- d) des navires citernes pour gaz et produits chimiques de plus de 10 ans depuis leur mise en service.

Article 518: Dans les cas prévus à l'alinéa 2 de l'article 517, la décision éventuelle de détention motivée, accompagnée du rapport d'inspection, est notifiée au capitaine ainsi que les mesures à prendre avant que le navire ne soit autorisé à appareiller.

L'Autorité Maritime doit également informer des mesures prises :

- le consignataire du navire ; et
- le représentant diplomatique ou consulaire de l'État du pavillon.

Article 498: Une attestation de conformité provisoire, d'une durée maximale de 12 mois, peut être délivrée pour faciliter la mise en œuvre initiale du Code ISM à la création d'une nouvelle compagnie après s'être assuré que celle-ci a un système de gestion de la sécurité répondant aux objectifs du Code. Dans les mêmes conditions, un certificat international de gestion de la sécurité provisoire, valable pour 6 mois et éventuellement renouvelable pour 6 mois, peut être délivré lorsqu'une compagnie prend en charge la gestion d'un nouveau navire.

Article 499: L'audit de gestion de la sécurité du navire a pour objet de vérifier que le navire, soumis à l'application du Code international pour la sécurité des navires, satisfait ou continue de satisfaire aux conditions de délivrance du certificat international de gestion de la sécurité.

La décision de procéder à l'audit appartient à l'autorité locale compétente saisie par la compagnie.

L'audit du navire est réalisé par une commission d'audit comprenant au moins le chef du centre de sécurité des navires ou son représentant, qui exerce la fonction d'auditeur.

Si l'audit révèle que le navire ne satisfait pas aux conditions prévues au premier alinéa, l'Autorité Maritime refuse la délivrance, le visa ou le renouvellement du certificat de la gestion de la sûreté ou en prononce la suspension.

La vérification du respect des prescriptions du Code ISM ne dégage pas la compagnie et les équipages de leurs obligations concernant le respect des législations nationale et internationale relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement

Article 500: L'attestation de conformité et le certificat de gestion de la sécurité sont délivrés par l'Autorité Maritime ou une Société de classification agréée.

Section 2: Peintures Antisalissures

Article 501: Les peintures antifouling sont des peintures anti salissures destinées à empêcher les organismes marins de se fixer sur la coque des navires.

Acet effet, il est interdit d'utiliser des composés organo-taniques composés qui agissent comme biocides dans les peintures anti salissures sur les navires, particulièrement du tributylétain (TBT).

Article 502: Une Société de classification agréée, délivre un certificat de peinture antisalissure aux navires de commerce d'une jauge brute supérieure à 400 effectuant des voyages internationaux.

Les navires de plus de 24 mètres de longueur mais d'une jauge brute inférieure à 400 effectuant des voyages internationaux doivent posséder une déclaration de conformité signée du propriétaire, de l'armateur, du capitaine ou du patron.

CHAPITRE IV: COMMISSIONS DE SECURITE ET DE SURETE

Section 1: Commission Centrale de Sécurité et de Sûreté

Article 503: Il est créé une commission centrale de sécurité et de sûreté maritime sous l'autorité du Ministre chargé de la Marine Marchande. L'Autorité Maritime la saisit de toute demande d'autorisation d'achat, de vente d'un navire étranger, de construction, de refonte et de travaux importants ou de réparations intéressant la sécurité du navire.

Article 504: Elle examine préalablement les conditions relatives à la délivrance des titres et certificats de sécurité et de prévention de la pollution, les plans et documents:

- 1) de tout navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 ou destiné à effectuer soit des voyages internationaux, soit des voyages nationaux à plus de vingt milles;
- 2) de tout navire de charge ou navire spécial d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et destiné à effectuer soit des voyages internationaux, soit des voyages nationaux à plus de vingt milles, à l'exception des navires relevant de la compétence des Sociétés de classification habilitées ;
- 3) de tout navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres ;
- 4) de toute unité mobile de forage au large (MODU) ;
- 5) des mêmes navires en cas de mise en refonte, de travaux importants, de modifications ou de réparations susceptibles d'affecter le niveau de sécurité ou de prévention de la pollution.

Article 505: Elle émet un avis sur pièces d'après les plans et autres documents déposés par l'armateur aux fins de répondre aux conditions de sécurité exigées par la présente Loi.

Elle est consultée sur toute question intéressant la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires, la prévention de la pollution ainsi que sur toute autre question relative à l'application du présent Livre.

Elle a connaissance des résultats de toute enquête technique après événement de mer prescrite par l'Autorité Maritime.

Article 506: Un Décret pris sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande précise la composition, les missions et le fonctionnement de la Commission centrale de sécurité et de sûreté.

Section 2: Commissions Locales de Visites de Sécurité et de Sûreté

Article 507: Une Commission locale de visite de sécurité et de sûreté des navires est instituée dans les ports guinéens aux fins de:

- procéder aux visites des navires battant pavillon guinéen et;
- émettre un avis sur la délivrance ou le renouvellement de leurs titres de sécurité.

Article 508: Les différentes visites auxquelles sont astreints les navires, sont les suivantes :

- 1) la visite initiale intervenant avant que le navire ne soit mis en service pour veiller à ce que son état soit satisfaisant et qu'il puisse assurer la navigation auquel il est destiné ;
- 2) les visites périodiques effectuées à des intervalles réguliers, autres que la visite annuelle, qui comprennent :
 - l'inspection, si nécessaire avec essais, des équipements aux fins de vérification des dispositions relatives aux engins de sauvetage, à la protection et la lutte contre l'incendie, les feux de signalisation et signaux sonores, de leur bon état et de leur appropriation au service du navire ; et
 - la vérification des certificats, registres, manuels d'exploitation et autres instructions ou autres documents prescrits ;
- 3) les visites de renouvellement effectuées lors de la délivrance d'un nouveau certificat aux fins de vérifier que les navires restent conformes aux dispositions de la présente Loi;
- 4) les visites intermédiaires effectuées entre les visites périodiques à des intervalles spécifiés à moins que l'armateur ou le propriétaire ait prévu un système de contrôle continu et qui ont pour objet de vérifier le bon état du navire, notamment de la coque et des machines, et son adéquation au service;
- 5) les visites annuelles, effectuées tous les ans, permettant de vérifier que:
 - les équipements restent dans un état satisfaisant compte tenu du service pour lequel le navire est prévu ;
 - aucune modification n'est intervenue sur la coque ou les superstructures de nature à modifier les calculs ayant déterminé la position des lignes de charge, et
 - les dispositifs et systèmes de protection des ouvertures, dalots et autres moyens d'accès aux aménagements sont maintenus en bon état ;
- 6) les visites exceptionnelles ou supplémentaires intervenant à la suite de réparations consécutives à un accident ou une avarie ayant affecté la sécurité du navire ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes pour s'assurer de celles-ci ;
- 7) les visites inopinées susceptibles d'intervenir à tout moment, sans notification préalable ; dont l'objet est de s'assurer que le navire et son matériel d'armement sont satisfaisants ;
- 8) les visites de partance dont l'objet est de constater que le navire lors de son appareillage pour un autre port se trouve, d'une manière générale, dans de bonnes conditions de navigabilité et que toutes mesures sont prises pour assurer sa sécurité, celle de son équipage, des personnes embarquées et de la protection du milieu du marin ; et
- 9) les visites sur plainte de l'équipage relatives aux conditions de navigabilité, de sécurité, d'habitabilité, d'hygiène ou d'approvisionnement.

Article 404: Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe les prérogatives attachées à la possession d'un brevet, diplôme ou certificat d'aptitude professionnelle maritime à la pêche et au commerce.

Article 405: Pour les fonctions d'opérateur radio :

- l'officier chargé du service radioélectrique à bord d'un navire doit être titulaire du brevet de radioélectricien ;
- le marin habilité à faire fonctionner une station radiotéléphonique doit être titulaire du certificat d'opérateur GMDSS.

Article 406: Les marins occupant des emplois non directement liés à la conduite ou à l'exploitation technique du navire, notamment les agents du service général, doivent posséder le titre de formation professionnelle correspondant à leur spécialité.

Les conditions de délivrance des brevets et certificats sont établis et fixés par l'Autorité Maritime en conformité aux dispositions des Annexes de la Convention STCW.

L'Autorité Maritime reconnaît comme équivalents les titres de formation professionnelle délivrés par les États étrangers sous réserve qu'ils aient ratifiés ladite Convention.

Article 407: Les conditions de délivrance des brevets, des visas de reconnaissance, des dispenses et de revalidation des titres sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 408: Les plates-formes fixes doivent disposer d'un effectif minimum de marins possédant une qualification professionnelle maritime notamment en ce qui concerne la manœuvre des embarcations, la lutte contre l'incendie et le fonctionnement d'une station radiotéléphonique.

L'exploitant fixe l'effectif de la plate-forme, soumis au visa de l'Autorité Maritime qui apprécie sa conformité aux règles relatives à la sécurité ainsi qu'à la durée du travail et peut le refuser ou le retirer s'il apparaît que les conditions réelles de l'exploitation ne permettent pas le respect des règles mentionnées à l'alinéa 1 ci-dessus.

CHAPITRE I: PIECE D'IDENTITE DES GENS DE MER: LE LIVRET PROFESSIONNEL MARITIME

Article 409: L'Autorité Maritime délivre à tout marin guinéen régulièrement embarqué à bord d'un navire guinéen, et aux marins bénéficiant du statut de résident permanent sur le territoire de la République de Guinée, une pièce d'identité appelée « livret professionnel maritime ».

Sauf s'il existe des raisons manifestes de douter de l'authenticité de la pièce d'identité des gens de mer d'un marin étranger, et sous réserve que les formalités à l'arrivée du navire aient été remplies et qu'il n'y ait aucune raison de refuser la permission de descendre à terre pour des motifs de santé, de sécurité, d'ordre public ou de sûreté nationale, l'entrée sur le territoire de la République de Guinée est autorisée au marin de nationalité étrangère, sans visa, possesseur d'un livret professionnel sollicitant une descente à terre de durée temporaire pendant l'escale du navire à bord duquel il est embarqué.

Article 410: La délivrance du livret professionnel, ou de son duplicata ainsi que le montant et les modalités de la taxe de délivrance sont fixés par un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

TITRE 4: OBLIGATIONS DES PARTIES AU CONTRAT CHAPITRE I: OBLIGATIONS DU MARIN

Article 411 : Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le travail duquel il s'est engagé au jour et à l'heure indiquée par l'armateur ou son représentant et de l'accomplir dans les conditions prévues par le contrat, la loi et les règlements ou usages en vigueur.

Tout retard non justifié dans la prise de service, ou toute absence du bord au moment de l'appareillage sans autorisation du capitaine peut être considéré comme une cause de résiliation du contrat, même à l'étranger.

Article 412: Hormis le cas de force majeure ou lorsque le navire, les personnes embarquées et la cargaison sont en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, le marin n'est pas tenu, sauf convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnes autre que celle pour laquelle il a été engagé.

Il est obligatoirement tenu de:

- travailler au sauvetage du navire, des débris et effets naufragés ainsi que de la cargaison ;
- participer aux exercices d'abandon ou de lutte contre l'incendie et aux exercices et entraînements prévus dans les plans de sûreté du navire dans le cadre de l'application du Code ISPS.

Article 413: En dehors des heures de service, le marin doit accomplir le travail de propreté de son poste d'équipage et de ses annexes, de ses objets de couchage et de plat sans qu'un tel travail ne donne lieu à allocations supplémentaires. Sauf autorisation expresse et écrite de l'armateur ou de son représentant, le marin ne peut pas charger de marchandise pour son propre compte.

Au cas d'infraction, celui-ci doit payer le fret au prix le plus élevé à l'époque du chargement pour le même voyage et des marchandises de même type, sans préjudice des dommages et intérêts.

Si les marchandises sont de nature à mettre en péril le navire ou sa cargaison, ou faire encourir des amendes ou confiscations pour infractions aux règlements douaniers ou sanitaires, le capitaine a le droit de les jeter directement à la mer.

CHAPITRE II: OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR

Section 1: Salaires

Article 414: Le marin doit être rétribué pour son travail régulièrement et intégralement conformément à son contrat de travail depuis le jour indiqué sur celui-ci ou à partir de sa présence à bord jusqu'au jour de son débarquement ou de la fin du contrat.

La rémunération, ses éléments, son mode de calcul et les conditions de paiement sont fixés par l'armateur ou son représentant mais à travail de valeur égale la rémunération doit être égale sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance nationale ou l'origine sociale.

La rémunération peut être soit à salaire fixe, soit à profits éventuels, soit une combinaison de ces deux modes de rémunération.

Sans préjudice du principe de la libre négociation collective, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, le salaire minimum ne peut être inférieur au salaire légal.

Article 415: Tout contrat à la part ou au profit doit préciser les dépenses et charges communes à déduire du profit pour former le produit net ainsi que le nombre de parts revenant à chacun. Le marin payé au mois est rémunéré proportionnellement à la durée des services effectués.

Article 416: Les salaires du marin, qui doit recevoir obligatoirement un bulletin de salaire, sont payés le premier du mois suivant.

En cas de retard de paiement des salaires dus au marin, l'armateur devra, à moins d'un accord entre les parties, verser à ce dernier en plus des sommes normalement dues:

- 1) le montant d'un salaire minimum mensuel supplémentaire à compter de 30 jours de retard ;
- 2) le montant de 2 salaires minima mensuels supplémentaires à compter de 60 jours de retard.

Au-delà de 90 jours de retard pour le paiement des salaires dus aux marins, l'Autorité Maritime pourra retirer à l'armateur soit l'autorisation de pêche qui lui a été délivrée, soit le rôle d'équipage de son navire.

Le marin peut demander à recevoir des avances ou acomptes sur salaires et déléguer une partie de ceux-ci à toute personne autorisée par lui.

Les avances, acomptes et délégations ne sont pas restitués en cas de rupture du contrat de travail par le fait de l'armateur ou de l'affréteur ainsi qu'en cas de force majeure.

En cas de rupture du contrat de travail par le fait du marin ceux-ci doivent être restitués lorsqu'ils excèdent le montant des salaires qui lui sont effectivement dus.

Article 417: Le marin appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été engagé et comportant un salaire plus élevé a droit au salaire correspondant à cette fonction durant toute la période où il l'a exercée.

Inversement, le marin de service s'absentant sans autorisation ou absent au moment de sa prise de service perd le droit aux salaires correspondant à de telles périodes.

Article 418: Toute rémunération est saisissable ou cessible dans les conditions prévues par le Code du travail.

Toutefois, ne peuvent être saisis :

- les vêtements ;
- les instruments et autres objets appartenant au marin et utilisés par lui pour l'exercice de sa profession ;
- les sommes qui lui sont dues pour frais médicaux et pharmaceutiques.

Toute clause de renoncement au droit au salaire en cas de perte de navire ou l'abandon de tout droit obtenu en raison de la nature d'un sauvetage entraînant la perte du privilège sur le navire ou la dépossession de tout recours-pour le recouvrement des salaires auxquels le marin est en droit de prétendre est considérée comme nulle et non avenue.

Section 2 : Durée du travail

Article 419: Est considéré comme temps de travail effectif le temps pendant lequel les marins sont, suite à un ordre donné, à la disposition du capitaine hors des locaux leur servant d'habitation.

Pour la pêche maritime, les Conventions Collectives peuvent fixer la durée du travail calculée sur une base annuelle.

Article 420: A bord des navires autres que de pêche :

Le travail est organisé sur la base de 8 heures par jour ;

- la durée maximale de travail effectif est de 12 heures ;

- les Conventions Collectives peuvent prévoir que le travail sera organisé sous forme de cycles alternant périodes d'embarquement et périodes à terre.

Dans ce cas, lorsque la durée totale du cycle ne dépasse pas 6 semaines, la durée maximale quotidienne de travail est décomptée d'après le nombre d'heures moyen du cycle de travail sans toutefois pouvoir dépasser 14 heures pour une journée de travail donné et, le temps de travail quotidien ne peut dépasser 6 heures sauf contraintes particulières de navigation et d'exploitation en mer et le marin doit bénéficier alors d'une pause minimum de 20 minutes.

Article 421: A bord des navires autres que de pêche, la durée maximale quotidienne du travail fixé à l'alinéa 2 de l'article 420 peut être dépassée sans limite dans les cas suivants :

- sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés ou de la cargaison ;

- conditions météorologiques exceptionnelles notamment de brume ;

- échouement, incendie ;

- assistance à d'autres navires ou secours à des personnes en détresse en mer ;

- toute autre circonstance intéressant la sécurité du navire, celle des personnes embarquées ou de la cargaison.

Cette même durée peut être dépassée et atteindre au plus 14 heures au cas :

- de débarquement en cours de voyage d'un marin ne pouvant être remplacé immédiatement ou suite à une exemption de service et entraînant provisoirement une insuffisance de personnel ;

- notamment à l'entrée et à la sortie des ports lorsque les marins qui ne sont pas de quart ou de veille sont appelés en renfort selon que le capitaine le juge utile.

Elle peut également être dépassée, conventionnellement ou par voie d'accord collectif :

- pour l'exécution des opérations commerciales dans les ports, et

- pour assurer la continuité du service à les ports.

Article 422: Sauf dans les cas prévus à l'alinéa 1 de l'article 420, la durée maximale du travail ne doit pas dépasser 72 heures par période de sept jours.

Lorsque le travail à bord est organisé par cycle, cette durée par période de 7 jours peut être dépassée sans aller au-delà de 84 heures dans la mesure où cette possibilité est prévue par Convention Collective.

Article 423: La durée minimale du repos quotidien est de 10 heures par période de 24 heures.

Le repos quotidien ne peut être scindé en plus de 2 périodes dont l'une doit être au moins, de 6 heures consécutives.

Article 424: Le capitaine doit tenir :

- un tableau de service réglant l'organisation du travail à bord, visé par l'Autorité Maritime, annexé au journal de bord et affiché dans les locaux de l'équipage, indiquant pour chaque fonction :

- le programme de service à la mer et au port ;

- le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre d'heures de repos prescrits par la réglementation ou les Conventions Collectives et

- un registre des heures quotidiennes de travail et de repos des marins.

Ce tableau et ce registre, ainsi que toute modification intervenue en cours de voyage doivent pouvoir être présentés à toute réquisition de l'Autorité Maritime.

Article 425: A bord des navires de pêche, le travail effectif est organisé sur la base de huit (8) heures par jour mais cette durée peut être dépassée en cas de force majeure ou de nécessité de service dans les cas prévus aux alinéas 1 et 2 de l'article 423.

Sur les lieux de pêche :

- la durée minimale de repos par période de 24 heures peut être réduite à 8 heures pendant 5 jours consécutifs ;

- les heures de repos non prises donnent lieu à récupération ;

- dans les conditions fixées par Conventions Collectives, ou regroupées et prises à terre avec une autre période de repos ou congés. Par période de sept (7) jours, la durée minimale des repos ne peut être inférieure à 72 heures.

Section 3: Heures supplémentaires

Article 426: Par heure supplémentaire, on entend toute heure de travail effectuée en sus de la durée normale du travail qui ne peut être supérieure à 8 heures par jour. La rémunération de l'heure de travail normal est fixée par l'Autorité Maritime après avis du Ministre chargé du Travail. Elle ne saurait être inférieure à la rémunération minimum légale. L'heure supplémentaire de travail doit être majorée au minimum de 25% et éventuellement plus selon les Conventions Collectives.

Le capitaine, ou un officier désigné par lui, doit tenir un registre des heures supplémentaires élargé à des intervalles ne dépassant pas un mois par les marins concernés.

Article 427: Il n'y a pas lieu à majoration de rémunération lorsque la durée maximale journalière de travail est dépassée pour les travaux ci-dessous :

1) travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents pour la sauvegarde et la sécurité du navire, de sa cargaison ou des personnes embarquées ;

2) travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou personnes en détresse ;

3) appels, exercices d'incendie ou d'abandon, ou d'entraînement ou exercices dans le cadre du Code ISPS ;

4) travaux supplémentaires requis par les formalités douanières, la quarantaine ou autres formalités sanitaires ; travaux normaux indispensables auxquels doivent procéder les officiers aux fins de détermination de la position du navire ou pour des observations météorologiques ;

5) temps supplémentaires exigés pour la relève des quarts.

Section 4:Repos et Congés

Article 428: Est considéré comme temps de repos, toute période qui n'est pas temps de travail.

Un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin engagé pour une durée supérieure à 6 jours.

Le capitaine fixe le jour de repos hebdomadaire d'une durée de 24 heures consécutives décomptées à partir de l'heure normale de la reprise du travail hebdomadaire.

A bord des navires battant pavillon guinéen, ce repos doit être accordé de préférence le dimanche. Lorsque ce repos n'a pu être donné à la date prévue, il doit être compensé par un repos d'une durée équivalente :

- soit au retour du navire dans son port tête de ligne ou de retour habituel ;

- soit par accord mutuel dans tout autre port d'escale au cours du voyage.

Article 429: Sous réserve des dispositions des Conventions Collectives, tout marin régulièrement embarqué à bord d'un navire guinéen a droit à un congé payé annuel à la charge de l'armateur calculé sur la base d'un minimum de 3 jours ouvrables par mois calculé sur le salaire de base et ouvrant droit à l'indemnité de nourriture et pris en compte dans la durée des services effectifs.

Le congé annuel reste proportionnel à la durée des services et doit être donné chaque année. Toutefois, la mise en congé du marin est décidée en fonction des nécessités du service. La durée du congé fixée à l'alinéa 1 ci-dessus est augmentée en fonction de l'ancienneté du marin dans l'armement, ou autre, suivant les dispositions des Conventions Collectives. Des permissions exceptionnelles peuvent être accordées au marin à l'occasion d'événements familiaux réglementairement ou en application des Conventions Collectives.

Article 430: Indépendamment des congés prévus à l'article 429, le marin a droit aux jours fériés officiels et coutumiers qui sont chômés et payés tels que prévus par le droit du travail.

Section 5: Nourriture et Logement

Article 431: L'armateur doit fournir, au marin, et entretenir avec fournitures de produits d'entretien, un logement proportionné au nombre des occupants et réservé exclusivement à leur usage ainsi que des lieux de loisirs décents.

Les inspections ou visites sont effectuées par les centres de sécurité maritimes implantés dans les principaux ports guinéens ou par des organismes agréés.

Article 487: Les centres de sécurité maritimes sont des services déconcentrés de l'Autorité Maritime. Chaque centre de sécurité est un service régional de la prévention des risques professionnels maritimes. Il a pour tâche principale la visite des navires.

Il veille au respect des Conventions internationales ou des règlements nationaux en matière de sécurité, de sûreté et de la prévention de la pollution marine par les navires.

Sous l'autorité du chef de centre de sécurité maritime, les Inspecteurs sont chargés notamment :

- de la surveillance générale ;

- de la construction ;

- des conditions de sécurité des navires ;

- de la sécurité du travail maritime ;

- de la prévention de la pollution par les navires ;

- du contrôle de l'habitabilité à bord.

Lorsqu'au cours d'une visite, il est constaté que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications des certificats délivrés et que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger pour lui-même ou le personnel à bord, ils doivent immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et en informer l'Autorité Maritime.

Si ces mesures correctives ne sont pas prises, l'Autorité Maritime doit retirer le ou les certificats pertinents et si le navire se trouve dans un port étranger elle doit en être tenue informée par les Autorités compétentes de l'État du port.

Ils sont restitués lorsque les conditions sont à nouveau remplies.

Article 488: Le permis de navigation, délivré après la visite initiale, est renouvelé annuellement par l'Autorité Maritime.

Les bâtiments de l'Armée de Mer et des organismes chargés de la police maritime naviguant exclusivement dans les eaux guinéennes sont dispensés de la possession d'un tel titre.

Article 489: Par application des dispositions de la Convention sur les lignes de charge (LL 66) tout navire battant pavillon de la République de Guinée et effectuant une navigation internationale doit posséder un certificat international de franc-bord ou un certificat national s'il n'effectue qu'une navigation nationale ou, dans les deux cas, d'un certificat d'exemption.

Article 490: Le certificat international de franc-bord a une durée de validité maximale de 5 ans et ne peut être prorogé au-delà de 5 mois. Il cesse d'être valide dans les cas suivants :

1) si la coque ou les superstructures ont subi des modifications d'une importance telle qu'il devient nécessaire d'assigner un franc-bord plus élevé ;

2) si les installations et dispositifs pour la protection des ouvertures, les rambardes, les sabords de décharge et les moyens d'accès aux locaux de l'équipage ne sont pas maintenus en bon état de fonctionnement ;

3) si le certificat ne comporte pas de visa établissant que le navire a été souscrit à son inspection annuelle ;

4) si la résistance structurale a été affaiblie au point que le navire ne présente plus la sécurité voulue ; ou

5) si le navire passe sous un autre pavillon.

La validité d'un certificat international d'exemption pour le franc bord est limitée à la durée du voyage isolé pour lequel il est délivré et, en tout état de cause, ne saurait excéder 5 ans à partir de la date de délivrance.

Article 491: En application des dispositions de la Convention sur le jaugeage (TONNAGE 69), tout navire battant pavillon de la République de Guinée doit posséder un certificat international de jaugeage, à l'exception des embarcations non pontées ou d'une longueur inférieure à 12 mètres.

Ce certificat cesse d'être valide :

1) si l'aménagement, la construction, la capacité, l'utilisation des espaces, le nombre total de passagers que le navire est autorisé à transporter, le franc-bord réglementaire ou le tirant d'eau autorisé du navire ont subi des modifications nécessitant une augmentation ou une diminution de la jauge ;

2) si le navire change de pavillon, sauf durant une période ne dépassant pas un mois, ou jusqu'à la date à laquelle une société de classification reconnue délivre, en remplacement, un autre certificat international de jaugeage.

Article 492: Les titres de sécurité énumérés ci-dessous sont délivrés ou renouvelés après avis des commissions de visite de mise en service, de visite annuelle et de toutes autres visites réglementaires par :

- une Société de classification agréée ;

- une Autorité Maritime compétente intervenant à la demande du Gouvernement guinéen.

La durée de validité des titres de sécurité suivants est de :

1° certificat de sécurité de construction pour navires de charge : 5 ans ;

2° certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge : 2 ans ;

3° certificat de sécurité radiotélégraphique ou certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge : 1 an ;

4° certificat d'exemption : durée de validité égale au maximum à celle du certificat auquel il se réfère ;

5° certificat de sécurité pour navire à passagers : 1 an.

Article 493: La prorogation de la validité des certificats de sécurité tels qu'énumérés à l'article 492, à l'exception du certificat de sécurité de construction pour navires de charge, ne peut être accordée à la demande du propriétaire, de l'armateur, de l'affrèteur ou de l'exploitant que :

- si l'état du navire le permet ;

- pour lui permettre d'achever son voyage et d'atteindre le port dans lequel doit avoir lieu le renouvellement dudit titre ;

- pour une durée qui ne peut en aucun cas être supérieure à 5 mois.

Ces certificats peuvent par ailleurs être prorogés pour une période maximum d'un mois à compter de la date d'expiration de la validité mentionnée sur ceux-ci.

Si un navire a bénéficié d'une prorogation de validité dans les conditions des alinéas 1 et 2 ci-dessus, il ne sera autorisé à quitter un port guinéen qu'après avoir été visité et obtenu le renouvellement du ou des certificats dont la validité était expirée.

Article 494: Les certificats de sécurité énumérés à l'article 492 peuvent être retirés par décision motivée de l'Autorité Maritime ou consulaire, avant l'expiration de leur durée de validité :

- si le navire cesse de satisfaire aux conditions fixées pour leur délivrance ;

- si le navire a subi des avaries graves, des changements notables dans sa structure ou ses aménagements, ou encore des réparations importantes ;

- si la côte attribuée par une société de classification reconnue lui a été retiré.

CHAPITRE III: CERTIFICAT INTERNATIONAL DE GESTION DE LA SECURITE ET DE PEINTURES ANTISALIS SURES

Section 1:Certificat International de Gestion de la Sécurité

Article 495: Le Code international de gestion de la sécurité ou Code ISM, adopté par la résolution A.741 (18) lors de l'Assemblée générale de l'Organisation Maritime Internationale en 1993 est applicable aux navires de charge et aux navires pétroliers battant pavillon guinéen d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 selon les objectifs suivants de gestion de la sécurité :

1) offrir des pratiques sûres en matière d'exploitation et un environnement de travail sans danger ;

2) établir des mesures de sécurité contre tous les risques identifiés, et

3) améliorer constamment les compétences du personnel à terre et à bord des navires en matière de gestion de la sécurité, et notamment en préparant ce personnel aux situations d'urgence, tant sur le plan de la sécurité que de la protection du milieu marin.

Article 496: Tout navire guinéen d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit posséder un certificat international de gestion de la sécurité valable pour 5 ans établi après visite initiale et devant faire l'objet d'au moins une vérification intermédiaire.

Article 497: Une attestation de conformité, valable pour 5 ans et soumise à vérification annuelle, est délivrée au propriétaire du navire ou tout armateur, armateur gérant ou affrèteur coque nue auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire.

Elles peuvent comporter, tout comme les accords d'établissement conclus au sein d'un même armement, des dispositions plus favorables aux salariés que celles des Lois et règlements en vigueur mais elles ne peuvent déroger à leurs dispositions d'ordre public.

TITRE 7: LES CONFLITS DU TRAVAIL CHAPITRE I: LITIGES INDIVIDUELS

Article 473: Les litiges individuels entre armateurs et marins concernant le contrat d'engagement maritime y compris les litiges relatifs aux obligations de l'armateur sont soumis à tentative de conciliation devant l'Autorité Maritime.

En cas d'échec de la tentative de conciliation, ces litiges sont portés devant le Tribunal du travail du port d'immatriculation du navire à l'exception des litiges concernant le capitaine qui sont portés devant la juridiction commerciale du port d'immatriculation du navire.

Le procès-verbal de non-conciliation vaut permis de citer en justice.

Article 474 : Toutes actions relatives au contrat d'engagement maritime sont prescrites un an après la fin du voyage au cours duquel le litige est né.

Si le litige est né au cours d'une escale entre deux voyages, le délai court à partir du commencement du voyage suivant.

CHAPITRE II: LITIGES COLLECTIFS - GREVES

Article 475: La grève est une cessation collective et concertée du travail en vue d'appuyer des revendications professionnelles. Elle ne rompt pas le contrat de travail sauf faute lourde imputable au marin.

Les armateurs ou organisations professionnelles d'armateurs et les marins ou organisations syndicales de marins doivent dégager leur responsabilité en évitant toute forme de gêne ou d'obstruction de la navigation maritime et en recherchant entre eux d'équitables solutions en cas de litige.

Article 476: Il est interdit à toute personne ou organisation professionnelle d'organiser, encourager ou participer à un mouvement de grève sous toute forme que ce soit à moins que:

- la majorité de l'équipage du navire ne se soit prononcée en faveur d'une telle action ;

- celle-ci ait été notifiée par écrit à l'armateur, son représentant ou au capitaine avec un préavis de 3 jours.

Article 477: Tout litige collectif doit être obligatoirement soumis à une procédure de conciliation devant l'Autorité Maritime qui convoque les parties, à l'expiration du préavis cité à l'article 476 à moins que celles-ci lui aient fait savoir par écrit contresigné de chacune d'entre elles qu'un accord était intervenu durant cette période.

Si l'une des parties est défaillante sans justification ou ne se fait pas valablement représenter, il est dressé procès-verbal de cette carence sans préjudice de sanctions disciplinaires ultérieures.

A l'issue de la procédure, il est établi séance tenante un procès-verbal contresigné des parties qui en reçoivent ampliation officielle et constatant :

- soit l'accord ;

- soit le désaccord partiel ou total.

Article 478: L'accord de conciliation est obligatoire pour les parties dans les conditions et modalités qu'il détermine.

En cas d'échec total ou partiel, ou de la carence constatée à l'alinéa 2 de l'article 477, l'Autorité Maritime dresse un rapport sur l'état du différend précisant les points sur lesquels le différend persiste et transmet le dossier à la Juridiction Nationale Compétente.

Le procès-verbal de non conciliation vaut permis de citer en justice.

A ce rapport sont annexés les documents et renseignements utiles et le cas échéant l'accord partiel.

Dans les commissions et conseils prévus dans le Code du travail, les représentants des employeurs et des salariés sont remplacés par les représentants des armateurs et des marins.

TITRE 8: INSPECTION DU TRAVAIL MARITIME

Article 479: Les Inspecteurs du travail maritime sont chargés, sous l'autorité de l'Autorité maritime, d'inspecter tous les aspects des conditions de travail et de vie des gens de mer.

Par « **conditions de travail et de vie des gens de mer** », on entend les normes d'entretien et de propreté des lieux de vie et de travail à bord des navires, l'âge minimum, les contrats d'engagement, l'alimentation et le service de table, les logements de l'équipage, le recrutement, les effectifs, les qualifications, la durée du travail, les examens médicaux, la prévention des accidents du travail, les soins médicaux, les prestations de maladie et d'accidents, le bien-être et questions connexes, le rapatriement, les conditions et modalités d'emplois soumis à la législation nationale et la liberté syndicale.

Article 480: L'Inspecteur du travail maritime qui relève, lors d'une visite, une non-conformité du navire avec les dispositions de la présente Loi ou la réglementation internationale en rend compte immédiatement à l'Autorité Maritime qui peut donner l'ordre d'immobiliser le navire dans les conditions de la présente Loi.

Article 481 : Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande précise les attributions des Inspecteurs du travail maritime.

LIVRE VII: LA SECURITE MARITIME TITRE 1: SECURITE DES NAVIRES CHAPITRE I: REGLES ET TITRES DE SECURITE ET DE SURETE

Article 482: Tout navire battant pavillon de la République de Guinée doit satisfaire :

- aux règles relatives à la sécurité de la navigation maritime définies par la présente Loi, et

- aux règles pertinentes des Conventions internationales.

L'Autorité Maritime peut édicter des règlements techniques de sécurité applicables aux navires battant pavillon guinéen et non soumis aux Conventions internationales.

Article 483: Tout navire, quelles que soient les conditions de sa navigation dans les eaux maritimes guinéennes, doit être en possession des certificats suivants attestant sa conformité aux exigences des réglementations nationales et internationales :

- 1) Acte de guinéisation pour les navires guinéens ;
- 2) Permis de navigation ;
- 3) Certificat de navigabilité ;
- 4) Certificat de franc-bord ou d'exemption ;
- 5) Certificat de jauge ;
- 6) Certificat de sécurité pour les navires à passagers ;
- 7) Certificat de prévention contre la pollution ;
- 8) Certificat de sécurité du matériel d'armement ;
- 9) Certificat de construction ;
- 10) Certificat de sécurité radiotélégraphique ou radio téléphonique ;
- 11) Certificat d'effectif minimum ;
- 12) Document de conformité au Code ISPS ;
- 13) Certificat international de gestion de la sécurité (Code ISM) ;
- 14) Certificat international de sûreté du navire ;
- 15) Un plan de sûreté du navire approuvé par l'Autorité compétente de l'État du pavillon ;
- 16) Une assurance ou toute garantie financière spécifique aux épaves.

Tous autres titres et documents de sécurité et de sûreté prévus par les Conventions internationales peuvent être exigés par l'Autorité Maritime.

Article 484: Des titres provisoires de sécurité peuvent être délivrés par l'Autorité Maritime, les représentations diplomatiques guinéennes à l'étranger ou par les sociétés de classifications agréées par l'Autorité Maritime pour les navires construits ou acquis à l'étranger et expédiés pour leur premier voyage sous un régime de nationalité provisoire.

Article 485: Des Arrêtés du Ministre chargé de la Marine Marchande déterminent les règles générales auxquelles doivent satisfaire les navires pour la délivrance et le renouvellement des titres de sécurité conformément aux dispositions internationales en vigueur.

CHAPITRE II: CONDITIONS DE DELIVRANCE ET DE RENOUELEMENT DES TITRES DE SECURITE EN APPLICATION DES CONVENTIONS INTERNATIONALES

Article 486: La délivrance et le renouvellement des certificats de sécurité délivrés en application des Conventions internationales sur les lignes de charges (LL 66), sur le jaugeage des navires (TONNAGE 69) et sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74), sur la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL), et sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille (STCW 95) sont subordonnés à des inspections ou visites du navire telles que prévues au Chapitre IV ou, le cas échéant, à des études sur pièces effectuées par la commission locale de sécurité.

Un système de climatisation ou de chauffage, réglable, doit maintenir l'air et la température dans des conditions satisfaisantes par tous les temps.

Article 432: L'armateur doit assurer au marin un approvisionnement suffisant en aliments sains, de bonne qualité, en quantité suffisante, ainsi que de l'eau potable, tenant compte de la religion et des habitudes culturelles en matière alimentaire ainsi que de la durée et de la nature du voyage. Il ne peut être embarqué, ou employé à bord, des produits alimentaires périmés. Il est interdit de servir des boissons alcoolisées aux marins guinéens.

Article 433: A bord des navires où les marins sont nourris par l'armateur, un cuisinier âgé de plus de 18 ans et apte à cet emploi doit être embarqué ;

Si l'équipage comprend plus de 15 personnes, le cuisinier ne peut être distrait de son emploi et être affecté à un autre service.

Article 434: Le marin a droit à la nourriture ou à une allocation équivalente :

- 1) pendant la durée de son inscription au rôle d'équipage ;
- 2) quand il perçoit une allocation de chômage en cas d'innavigabilité du navire ou d'arrêts consécutifs à des difficultés économiques de l'armateur, allocation d'une durée maximum de 2 mois de salaire entier, à moins qu'il ne retrouve un autre embarquement ou emploi à terre ;
- 3) pendant la période de suspension du contrat d'engagement pour :

- blessures et maladies en cours de navigation ;

- absence exceptionnelle de courte durée ou pour assister à une réunion syndicale ;

- formation professionnelle continue.

Le taux de cette allocation est fixé par les dispositions des Conventions Collectives ou, à défaut, par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Section 6: Maladies et Accidents Professionnels

Article 435: L'armateur est responsable de la protection de la santé et des soins médicaux du marin régulièrement embarqué, ou à terre pour effectuer une mission, ou sur ordre du capitaine et lui doit assistance dans les conditions suivantes :

- 1) prise en charge du coût pour les marins de toute maladie ou accident depuis le début de l'engagement jusqu'à la date du rapatriement ou résultant de leur emploi entre ces deux dates ;
- 2) couverture financière garantissant une indemnisation en cas de décès, d'incapacité de longue durée résultant d'un accident du travail, d'une maladie ou d'un risque professionnel ;
- 3) prise en charge des frais médicaux et thérapeutiques, de la nourriture et du logement jusqu'à la guérison ou la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité ;
- 4) prise en charge des frais d'inhumation si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement.

Les soins cessent d'être dus lorsque le marin est guéri ou que la blessure est consolidée ou à partir de son rapatriement au port d'embarquement ou au port le plus proche de sa résidence habituelle.

Afin d'éviter tout accident causé par une électrocution, l'armateur doit s'assurer régulièrement de l'absence de masses électriques.

Article 436: Les dispositions de l'article 435 ne sont pas dues si la maladie ou la blessure :

- ne survient pas pendant le service ;

- résulte d'un fait intentionnel, d'une inconduite notoire ;

- d'une dissimulation volontaire du marin.

Dans les cas énumérés ci-dessus, le marin perd son droit au salaire à compter du jour de la cessation de son travail.

Le capitaine reste cependant tenu de faire donner les soins que nécessite l'état du marin jusqu'à son débarquement ou son rapatriement, sous réserve d'une action récursoire ultérieure de l'armateur.

Article 437: A son débarquement, ou à son retour en cas de rapatriement, le marin blessé ou non guéri est régi par les dispositions prévues par la Sécurité Sociale qui lui assure les indemnités et prestations garanties par la Loi.

L'armateur doit compléter par une assurance spéciale les indemnités et prestations versées par la Caisse pré - citée et couvrant intégralement les salaires, la nourriture, les frais chirurgicaux, médicaux et pharmaceutiques jusqu'à la guérison, la consolidation, la déclaration d'incurabilité ou de chronicité dans une limite maximum de 4 mois.

Section 7: Dispositions sanitaires et médicales

Article 438: L'Autorité Maritime veille à ce que la sauvegarde de la santé des équipages et des personnes embarquées soit normalement assurée.

Elle doit être informée des difficultés d'ordre sanitaire pouvant survenir à bord de tout navire qu'il soit de commerce ou de pêche, à l'exception des navires de plaisance.

Elle contrôle ou fait contrôler l'état des installations, des locaux d'habitation, les conditions de conservation des vivres et approvisionnements et d'une manière générale tout ce qui, à bord d'un navire concerne l'habitabilité, l'hygiène et les conditions de travail.

Indépendamment de l'Inspecteur de la sécurité maritime ou de l'Inspecteur du travail maritime, lorsque la gravité d'un accident corporel ou le caractère répétitif de certains accidents justifie d'une enquête à bord, l'Autorité Maritime peut décider de leur adjoindre un médecin.

Article 439: Tout navire de commerce ou de pêche ayant un équipage de 12 personnes ou plus et effectuant une navigation ou une traversée de plus de 48 heures doit être pourvu d'une infirmerie.

Toutefois, les navires effectuant une navigation à moins de 20 milles des côtes sont dispensés de cette obligation sous réserve de posséder une trousse médicale d'urgence qui doit être conservée à l'abri de l'humidité.

Article 440: En l'absence de médecin embarqué, le capitaine est responsable des soins.

Il peut déléguer la pratique des soins, la gestion et l'usage de la dotation médicale à un ou plusieurs membres de l'équipage ayant reçu une formation appropriée, réactualisée au moins tous les 5 ans.

Article 441: Un Arrêté Conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé de la Santé désigne les médecins des gens de mer et détermine les conditions dans lesquelles les armateurs sont tenus d'approvisionner en médicaments leurs navires.

Section 8: Rapatriement

Article 442: Les frais de rapatriement du marin au port d'embarquement ou tout autre port convenu entre les parties sont de droit :

- 1) quand le contrat, conclu pour une durée ou un voyage déterminé, se termine dans un pays autre que le pays de résidence ;
- 2) à la fin de la période de préavis légal ou conventionnel régulièrement notifiée ;
- 3) en cas de maladie, accident, ou autre raison d'ordre médical exigeant une telle mesure quand le marin est reconnu médicalement en état de voyager ;
- 4) en cas de naufrage ;
- 5) lorsque l'armateur ne peut remplir ses obligations pour cause de faillite, vente ou changement d'immatriculation du navire, ou autre raison analogue ;
- 6) quand le navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la Convention Collective, ou s'il n'accepte pas de s'y rendre ;
- 7) en cas de cessation ou de suspension de l'emploi conformément à la Convention Collective ou en cas de cessation d'emploi pour toute autre raison similaire.

Le temps passé dans l'attente du rapatriement ainsi que la durée du voyage ne peuvent être déduits des congés acquis.

Article 443: Les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur sauf si le marin a été reconnu coupable judiciairement d'un manquement grave à ses obligations et comprennent :

- les frais de transport aérien ;

- le salaire de base, les vêtements, le logement et la nourriture jusqu'au port de destination.

Article 444: En cas de défaillance de l'armateur, les marins sont rapatriés par les soins des Autorités diplomatiques ou consulaires, aux frais de l'armateur, de l'exploitant du navire ou de son représentant, dans le port ou aux frais du consignataire du navire.

Section 9: Décès Frais funéraires

Article 445: En cas de décès du marin régulièrement embarqué, effectuant une mission à terre à la demande ou sous les ordres du capitaine ou encore régulièrement à terre lors d'une escale, les frais funéraires et le rapatriement éventuel du corps sont à la charge de l'armateur. Lorsque le décès résulte de toute omission, négligence ou faute du bord, la veuve ou les ascendants ou descendants directs peuvent intenter une action en indemnisation contre l'armateur responsable ou son représentant, même si aucun procès n'a été intenté.

Article 446: Indépendamment des dispositions de l'article 445, une allocation - décès peut être versée par l'armateur aux ayants droits. L'amateur peut se libérer de cette obligation en souscrivant, au bénéfice du marin, une police d'assurance auprès d'une Société d'assurance justifiant de l'expérience professionnelle requise. Tout décès à bord d'un navire doit être enregistré au livre de bord par le capitaine. Au premier port d'escale, ce dernier doit établir un rapport de décès en 2 exemplaires dont l'un sera remis aux Autorités locales et l'autre transmis à l'Autorité Maritime qui peut établir une attestation de décès «pour valoir ce que de droit».

Article 447: Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande précise les conditions d'application du présent Titre.

CHAPITRE III: EFFECTIFS

Article 448: L'armateur ou l'affrèteur coque nue fixe l'effectif du navire avec ou sans l'accord de son personnel. L'effectif est soumis au visa de l'Autorité Maritime qui apprécie sa conformité aux règles relatives à la sécurité du navire et de la navigation ainsi qu'à la durée du travail. Si les conditions réelles d'exploitation ne permettent pas le respect des règles mentionnées à l'alinéa 2 ou si l'effectif embarqué est inférieur en nombre et en qualité à celui qui a obtenu le visa, ce dernier peut être refusé ou retiré. Le retrait ou le refus de visa entraîne l'interdiction d'appareiller.

Le refus ou le retrait de visa peut faire l'objet d'un recours devant l'Autorité Maritime qui doit statuer dans les 7 jours suivant la réception de la demande. La Décision de l'Autorité Maritime peut être portée dans les 7 jours suivant sa notification devant le Ministre chargé de la Marine Marchande qui statue en dernier ressort dans le délai de 15 jours.

Article 449: En l'absence de personnel ayant la qualification requise, l'Autorité Maritime peut accorder des dérogations en faveur des titulaires de brevet inférieur.

La durée de telles dérogations, renouvelables si nécessaires, ne peut excéder un an.

Aucune dérogation ne peut être accordée pour les fonctions de capitaine ou de chef mécanicien, sauf en cas de force majeure et seulement pour une période aussi courte que possible.

Article 450: L'embarquement en qualité de marin à bord d'un navire guinéen est réservé aux nationaux ou aux nationaux d'États ayant passé avec la République de Guinée des accords de réciprocité.

Toutefois, en l'absence de nationaux ou nationaux d'États ayant passé des accords de réciprocité ne possédant pas le niveau et la compétence permettant de respecter les normes internationales et nationales, des marins d'autres nationalités peuvent être engagés.

Article 451: Toute dérogation relative à la nationalité du capitaine, du chef mécanicien, des officiers et des membres de l'équipage est assujettie au paiement d'une contribution spéciale, versée par l'armateur ou son représentant pour le renforcement des capacités de l'Administration maritime en matière d'enseignement maritime.

Article 452: Le montant et les modalités de paiement de la contribution visés à l'article 451 sont fixés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

TITRE 5: CONTRAT DE TRAVAIL MARITIME**CHAPITRE I: CONTRAT ET FORME**

Article 453: Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin ayant pour objet l'accomplissement d'un service à bord d'un navire battant pavillon guinéen en vue ou au cours d'une expédition maritime est un contrat de louage de services appelé contrat de travail maritime, régi par les dispositions de la présente Loi et de ses Textes d'application.

En dehors des périodes d'embarquement, le contrat de travail maritime est régi par le droit commun.

Article 454 : L'engagement maritime est libre, sous réserve des règles de droit commun en matière du contracté et l'armateur ou son représentant conserve en toute circonstance le libre choix de l'équipage. Toutefois, nul ne peut contracter un tel engagement s'il n'est libre de tout autre engagement. Sous réserve des accords de réciprocité, le contrat de travail maritime ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi en République de Guinée.

Article 455: Le contrat de travail maritime doit être rédigé et constaté :

- 1) par écrit, en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et obligations respectifs ;
- 2) en langue française ou anglaise, sauf si les parties sont convenues d'une autre langue, auquel cas une traduction en langue anglaise ou française doit être remise à chacune des parties ;
- 3) en double exemplaire dont l'un est remis à l'armateur ou son représentant et l'autre au marin.

Le contrat doit être signé par le marin avant le départ du navire dans des conditions telles qu'il ait eu le loisir d'examiner les clauses et conditions et qu'il ait pu, le cas échéant, demander conseil et les accepter librement avant d'apposer sa signature. Il est authentifié par la signature du capitaine, de l'armateur ou de son représentant bien qu'une telle signature ne constitue pas une renonciation du marin à toute réclamation ultérieure contre ces derniers.

Il a force obligatoire et s'entend comme incluant les Conventions Collectives applicables à la profession.

CHAPITRE II: CONTENU DU CONTRAT

Article 456 : Le contrat de travail maritime ne doit contenir :

- aucune clause contraire à la législation nationale ;
- aucune clause par laquelle les parties conviendraient à l'avance de déroger aux règles de compétence de juridiction bien qu'une telle disposition n'exclut pas, le cas échéant, le recours à la conciliation.

Article 457: Selon que le contrat de travail maritime est conclu pour une durée déterminée, une durée indéterminée ou au voyage, celui-ci doit notamment préciser :

- 1) l'indication de la durée ;
- 2) le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties, dans les conditions fixées au Chapitre IV ;
- 3) le port où le voyage prendra fin et fixer le moment où toutes opérations, commerciales ou maritimes, seront réputées accomplies ;
- 4) le service pour lequel le marin s'engage, la fonction qu'il doit exercer, le montant des salaires et accessoires ;
- 5) ainsi que tous autres renseignements utiles dans le respect des dispositions légales, réglementaires, conventionnelles ou résultant des usages.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande peut définir par Arrêté un modèle de contrat de travail maritime, spécifique aux marins guinéens embarqués sur les navires de pêche étrangers autorisés à opérer dans les eaux sous juridiction guinéenne.

Ce contrat doit prendre en compte la période d'autorisation de séjour de ces navires.

CHAPITRE III: CONTRAT A L'ESSAI

Article 458: Le contrat à l'essai, dérogatoire au principe de la conclusion à titre définitif, ne peut être conclu pour une période supérieure à 3 mois ou dans les limites imposées par les Conventions Collectives.

A l'issue de la période d'essai, le contrat devient automatiquement définitif à moins qu'il ait été résilié par l'une ou l'autre partie durant celle-ci ou à l'issue de l'essai.

Article 459: Le contrat peut être rompu avant son expiration par le capitaine ou patron après avis du délégué de bord, sauf stipulation conventionnelle contraire, et les règles relatives au licenciement ne sont pas applicables durant cette période. La notification de la rupture de l'essai peut être verbale sans que l'armateur ou son représentant ne soit tenu d'alléguer un motif dans la lettre de rupture.

CHAPITRE IV: RESILIATION

Article 460: L'armateur, son représentant ou le capitaine peut résilier le contrat de travail maritime sans préavis, ou avant l'expiration de son terme, s'il apparaît que le marin :

- 1) est inapte au service pour lequel il s'est engagé lorsque les raisons de cette inaptitude existaient avant l'engagement sauf :
 - si celles-ci étaient connues de l'armateur,
 - si celles-ci auraient dû être raisonnablement connues de ce dernier ;

CHAPITRE VI: LICENCIEMENT POUR MOTIF ECONOMIQUE

Article 465: Tout licenciement d'un marin effectué pour un ou plusieurs motifs indépendants de ce dernier et résultant d'une suppression, d'une transformation de son emploi ou d'une modification substantielle de son contrat consécutive à des difficultés économiques constitue un licenciement pour motif Économique.

Un tel licenciement ne peut intervenir que lorsque tous efforts de formation et d'adaptation ont été réalisés et que le reclassement du marin dans un emploi similaire ou, à défaut et sous réserve de son accord, dans un emploi d'une catégorie inférieure ne peut se faire dans l'armement.

L'armateur définit les critères fixant l'ordre des licenciements après consultation du comité d'entreprise ou des délégués du personnel.

CHAPITRE VII: INDEMNITE DE LICENCIEMENT

Article 466: Sauf en cas de licenciement immédiat pour faute grave, le marin licencié a droit à une indemnité de départ.

La résiliation abusive du contrat de travail maritime ouvre droit à des dommages et intérêts.

Est considéré comme abusif, tout acte anormal socialement et économiquement contraire à la loi et/ou qui n'est pas fondé sur des motifs réels et sérieux.

TITRE 6: LES GROUPEMENTS PROFESSIONNELS ET LA REPRESENTATION DES MARINS

Article 467: L'exercice du droit syndical est reconnu dans tous les armements dans le respect des droits et libertés garantis par la Constitution.

Article 468: Les syndicats professionnels d'armateurs ou de marins ont exclusivement pour objet l'étude et la défense des droits ainsi que des intérêts matériels et moraux, tant collectifs qu'individuels, des personnes visées par leurs statuts.

Ils peuvent se constituer librement, jouissent de la personnalité civile et peuvent ester en justice dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Article 469: Il est interdit à tout armateur, organisation professionnelle d'armateurs ou de marins de contraindre ou d'obliger un marin à adhérer à une organisation qu'il n'a pas librement choisie ou de prendre en considération son appartenance à un syndicat ou l'exercice d'une activité syndicale tant pour l'engager que pour organiser son travail ou en matière de formation professionnelle, d'avancement, de rémunération ou octrois d'avantages sociaux, de discipline et de licenciement.

Toute mesure prise par l'armateur contrairement aux dispositions de l'alinéa 1 ci-dessus est considérée comme abusive et peut donner lieu à dommages et intérêts.

Article 470: Il est institué des délégués de bord sur tout navire comportant plus de dix marins régulièrement embarqués.

Les missions de ces délégués sont notamment les suivantes :

- 1° présenter à l'armateur ou son représentant, ou au capitaine, toute réclamation individuelle ou collective d'un ou plusieurs membres de l'équipage non satisfaites directement ;
- 2° saisir l'Autorité Maritime des plaintes et observations relatives à l'application des prescriptions légales et réglementaires.

Article 471: Les délégués de bord des armements ayant engagé moins de cinquante marins doivent être consultés par ceux-ci lorsqu'il est envisagé de procéder à un licenciement collectif pour motif économique.

Lorsque le nombre de licenciements envisagés est au moins de dix marins dans une même période d'un mois, la consultation des délégués de bord et la saisine de l'Autorité compétente ont lieu dans les formes prévues au Code du travail.

Les dispositions du Code du travail relatives aux comités d'entreprise s'appliquent aux armements maritimes.

Lorsqu'il existe un comité d'entreprise, les délégués de bord peuvent lui communiquer les suggestions et observations du personnel navigant sur toutes les questions de la compétence du comité.

Article 472: Des Conventions Collectives conclues entre les représentants qualifiés des armateurs et des marins peuvent déterminer, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les obligations réciproques de chacune des parties.

Ces Conventions doivent être déposées auprès de l'Autorité Maritime et inscrites ou mentionnées au rôle d'équipage.

2) est atteint d'une maladie transmissible pouvant être dangereuse pour toute personne embarquée ou s'il omet de la déclarer ;

3) se rend coupable de fautes répétées particulièrement graves dans le service ou d'un fait disciplinaire ou pénal rendant sa présence à bord indésirable ;

4) commet un acte qui le rend incapable de travailler.

La résiliation immédiate du contrat, la nature des faits reprochés et les circonstances dans lesquelles ils se sont produits doivent être mentionnés au livre de bord. Une copie signée de cette mention est remise au marin.

Article 461: Le marin peut résilier le contrat de travail maritime sans préavis :

1) si l'armateur ou le capitaine se rend coupable d'un manquement grave à ses devoirs envers lui :

- si le capitaine l'insulte gravement, lui fait subir des mauvais traitements ou tolère de tels traitements de la part de tiers ;

- si le navire change de pavillon ;

- si le congé annuel lui est refusé ;

- si le navire doit toucher un port contaminé par une épidémie ou ne quitte pas dans les meilleurs délais un port où une épidémie s'est déclarée, de sorte que sa santé s'en trouve sérieusement menacée, ou s'il doit traverser une zone exposée à des dangers particuliers en raison d'un conflit armé, ou encore le cas échéant, s'il ne quitte pas une telle zone sans délai à moins d'être informé avant le début de la traversée des motifs de résiliation ;

2) en cas d'innavigabilité du navire, de logement insalubre, de privation d'aliments ou de boissons, de délivrance de vivres avariés, d'équipage insuffisant à moins qu'il n'y soit remédié dans un délai raisonnable ;

3) si le salaire dû ne lui est pas payé dans un délai de 45 jours.

CHAPITRE V: FIN DU CONTRAT

Article 462: Quelle que soit sa nature, le contrat de travail maritime prend fin :

1) par le décès du marin ;

2) par la perte, l'innavigabilité officiellement constatée, la prise ou la capture du navire ;

3) par la mise en détention du marin comme auteur ou complice d'une infraction ;

4) par la résolution du contrat prononcée par jugement ;

5) par le débarquement régulier du marin pour cause de maladie ou blessure ;

6) par le consentement mutuel des parties ;

7) par le désarmement ;

8) par la déclaration en état de faillite de l'armateur.

Toutefois, les contrats en cours au jour de la modification juridique de l'armateur subsistent entre le nouvel armateur et les marins.

Article 463: Tout contrat à durée déterminée, hormis les cas visés à l'article 462, prend fin à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu et ne peut être résilié avant l'échéance du terme.

Au cas de non-respect par l'armateur des dispositions de l'alinéa 1, le marin peut prétendre à des dommages et intérêts égaux à ceux de ses salaires y compris les heures supplémentaires qu'il aurait pu percevoir jusqu'à la fin du contrat.

Au cas de non-respect par le marin des dispositions de l'alinéa 1, l'armateur peut prétendre à des dommages et intérêts correspondant au préjudice sans que ceux-ci n'excèdent la rémunération correspondant à la durée du contrat restant à courir.

Article 464: Tout contrat conclu au voyage prend fin par l'accomplissement de celui-ci ou par la rupture volontaire ou forcée du voyage.

Tout contrat à durée indéterminée prend fin dans un port de chargement ou de déchargement après notification de sa résiliation par le capitaine ou le marin sous réserve du délai de préavis.

La partie qui résilie le contrat indûment est tenue de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire égale à la rémunération correspondante à sa durée ou à la partie du délai restant à courir du préavis.

A son débarquement, l'armateur ou le capitaine doit remettre au marin un certificat de services.