

REPUBLIQUE DE GUINEE

TRAVAIL-JUSTICE-SOLIDARITE



CODE DE LA MARINE MARCHANDE

1995

JOURNAL OFFICIEL**DE LA REPUBLIQUE DE GUINEE****PARUTION LE 10 ET LE 25 DE CHAQUE MOIS A CONAKRY****ABONNEMENTS ET ANNONCES :**

Les demandes d'abonnements et annonces doivent être adressées au SECRETARIAT GÉNÉRAL DU GOUVERNEMENT
BP 263•CONAKRY (avec la mention Journal Officiel)

Les annonces devront parvenir au S.G.G. au plus tard le 1er et 15 de chaque mois pour parution dans le numéro suivant.

Les abonnements et annonces sont payables d'avance à l'ordre du Secrétariat général du Gouvernement exclusivement par chèque ou virement bancaire au compte n° 41-11-098/J.O.

Prix du numéro : 25 000 FG.

Année antérieure: 2.000 FG

PRIX DES ANNONCES & AVIS :

La ligne : 5000 FG.

ABONNEMENTS**1 an**

• 1 GUINEE	45 000 FG
• 2 PAR AVION	
AFRIQUE	100 000 FG
AUTRES PAYS	150 000 FG

SOMMAIRE

Loi L/ 95/23/CTRN du 12 juin 1995, portant Code de la Marine Marchande

le Conseil Transitoire National,

Vu les dispositions de la loi fondamentale notamment en ses articles 94 et 95,

Après en avoir délibéré, adopté

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

INDEX

TITRE 1		
NAVIGATION MARITIME ET FLUVIALE, MER TERRITORIALE ET DOMAINE PUBLIC MARITIME		
CHAPITRE UNIQUE		7
Section 1:	Navigation maritime et fluviale	7
Section 2:	Mer territoriale et zone contigue	7
Section 3:	Domaine public maritime	7
TITRE 2		10
SECURITE DES NAVIRES ET SECURITE DE LA NAVIGATION		
CHAPITRE I: SECURITE DU NAVIRE		10
Section 1:	Sécurité de la vie humaine en mer	10
Section 2:	Ligne de charge	14
CHAPITRE II: SECURITE DE LA NAVIGATION		17
ENQUETES MARITIMES		
Section 1:	Règles pour prévenir les abordages en mer	17
Section 2:	Enquêtes maritimes	17
		19
TITRE 3		
POLLUTION MARITIME		19
CHAPITRE I: PREVENTION DE LA POLLUTION DES MERS		
Section 1:	Dispositions générales	19
Section 2:	Mesure de prévention contre la pollution des mers.	20
Section 3:	Intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution	21
Section 4:	Sanctions Pécuniaires et Pénales	22
CHAPITRE II: RESPONSABILITE POUR LA POLLUTION DES EAUX MARITIMES		23
Section 1:	Dispositions générales	23
Section 2:	Limitation de la responsabilité du propriétaire du navire et constitution d'un fonds de limitation	24
Section 3:	Assurances et autres garanties financières	25
Section 4:	Droits et actions	25
Section 5:	L'indemnisation par le fonds International	26
Section 6:	Appels et recours-sanctions pécuniaires et pénales	27
CHAPITRE III: IMMERSION EN MER DE DECHETS EN PROVENANCES DE NAVIRES OU D'AERONEFS		27
Section 1:	Dispositions générales	27
Section 2:	Modalités d'applications de l'interdiction d'immersion de déchets en mer	28
Section 3:	Recours et appel-pécuniaires et pénales	28
TITRE 4		29
LES EPAVES		29
TITRE 5		30
STATUTS DES NAVIRES		30
CHAPITRE I: DEFINITION INDIVIDUALISATION GUINEISATION		30
Section 1:	Définition et individualisation de navire	30
Section 2:	Guinéisation du navire	31
Section 3:	L'immatriculation du navire	32

CHAPITRE II: PROPRIETE ET COPROPRIETE DES NAVIRES	35
Section 1: Propriété du navire	35
Section 2: Copropriété du navire	35
CHAPITRE III: LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE	38
Section 1: Limitation de la responsabilité; principes généraux	38
Section 2: Fonds de limitation	38
Section 3: Procédure	39
CHAPITRE IV: CONTRATS DE VENTE DE NAVIRES ET CONTRATS DE CONSTRUCTION DE NAVIRE	41
Section 1: Contrats de vente de navires	41
Section 2: Contrats de construction des navires	41
CHAPITRE V: HYPOTHEQUES ET PRIVILEGES MARITIMES SAISIES DE NAVIRES	42
Section 1: Hypothèques maritimes	42
Section 2: Privilèges maritimes	44
Section 3: Saisies de navires	45
TITRE 6	48
GENS DE MER	
DISPOSITIONS PRELIMINAIRES	
CHAPITRE I: STATUT PROFESSIONNEL	46
Section 1: Régime administratif et professionnel des gens de mer	48
Section 2: Le contrat d'engagement maritime	49
Section 3: Obligation des gens de mer	53
Section 4: Obligation de l'armateur	53
Section 5: Travail maritime	58
CHAPITRE II: REGIME DISCIPLINAIRE ET PENAL DES GENS DE MER	61
Section 1: Dispositions générales	61
Section 2: Discipline à bord	62
Section 3: Infractions disciplinaires	63
Section 4: Délits et crimes maritimes	63
Section 5: Compétence et procédure	66
CHAPITRE III: REGIME SOCIAL DES GENS DE MER	67
Section 1: Dispositions générales	67
Section 2: Assurances sociales des allocations familiales	67
Section 3: Pensions	68
TITRE 7	68
L'ARMATEUR, LE CAPITAINE, LES AUXILIAIRES DE L'ARMATEUR	
CHAPITRE I: L'ARMATEUR	68
CHAPITRE II: LE CAPITAINE ET LE SUBRECARGUE	69
Section 1: Le capitaine	69
Section 2: Le Subrécargue	71
CHAPITRE III: LES AUXILIAIRES DE L'ARMATEUR	71
Section 1: Le consignataire du navire	71
Section 2: Le consignataire de la cargaison	72
Section 3: Le courtier maritime	73
Section 4: L'agence Maritime	73

Section 5:	Le commissionnaire de transport	73
Section 6:	Le transitaire Maritime	74
TITRE 8		74
L'EXPLOITATION COMMERCIALE DU NAVIRE		
CHAPITRE I: AFFRETEMENT PAR CHARTE PARTIE ET TRANSPORTS SOUS CONNAISSEMENT		74
Section 1:	Dispositions générales	74
Section 2:	Affrètements par charte-partie	75
Section 3:	Transports sous connaissance	79
CHAPITRE II: TRANSPORT DE PASSAGERS ET LEURS BAGAGES PAR MER		85
Section 1:	Le contrat de passage-généralités	85
Section 2:	Exécution du contrat de passage	86
Section 3:	Responsabilité du transporteur	87
Section 4:	Actions en réparation	88
Section 5:	Passagers clandestins	89
TITRE 9		89
AREMORQUAGE PILOTAGE MANUTENTION		
CHAPITRE I: REMORQUAGE		89
CHAPITRE II: PILOTAGE		89
CHAPITRE III: ENTREPRISES DE MANUTENTION		91
TITRE 10		92
EVENEMENTS DE MER		
CHAPITRE I: ABRODAGES		92
Section 1:	Définition et principes généraux	92
Section 2:	Responsabilités	92
Section 3:	Compétence civile	93
Section 4:	Compétence pénale	93
CHAPITRE II: ASSISTANCE ET SAUVETAGE		93
Section 1:	Dispositions générales	93
Section 2:	Exécution des opérations d'assistance	94
Section 3:	Droit des assistants	94
Section 4:	Créances et actions	96
CHAPITRE III: AVARIES COMMUNES		96
Section 1:	Classement en avaries communes	96
Section 2:	Contribution en avaries communes	97
Section 3:	Règlement des avaries communes	98
TITRE 11		98
ASSURANCES MARITIMES		
CHAPITRE I: DEFINITION ET PRINCIPES GENERAUX		98
CHAPITRE II: CONCLUSION DU CONTRAT D'ASSURANCE		98
CHAPITRE III: OBLIGATION DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURE		100
Section 1:	Obligations de l'assureur	100

Section 2: Obligation de l'assuré	100
CHAPITRE IV: REGLES PARTICULIERES AUX DIFFERENTES ASSURANCES	100
Section 1: Assurances sur corps	101
Section 2: Assurances sur facultés	102
Section 3: Autres assurances	103
CHAPITRE V: REGLEMENT DES INDEMNITES EN CAS DE SINISTRE	103
TITRE 12	104
CHAPITRE UNIQUE	104
DISPOSITIONS FINALES	

TITRE I

NAVIGATION MARITIME ET FLUVIALE, MER TERRITORIALE ET DOMAINE PUBLIC MARITIME

CHAPITRE UNIQUE

Section 1: Navigation Maritime et Fluviale

Article 1:

Est considérée comme navigation maritime, la navigation qui s'effectue en mer et dans les parties des fleuves, rivières et canaux, jusqu'au premier obstacle permanent qui s'oppose au passage des navires de mer.

Article 2 :

La navigation Fluviale est celle qui est effectuée par les bateaux sur les fleuves et les rivières.

Généralement assimilée à la navigation maritime, elle est soumise aux dispositions du présent Code.

Article 3

La navigation maritime comprend:

- a)- la navigation de commerce, qui a pour objet le transport de marchandises et de passagers ainsi que de leurs bagages et toutes opérations connexes en rapport avec ce type de transport en mer;
- b)- la navigation à la pêche maritime consiste dans l'acte de capturer, extraire ou tuer par quelque procédé que ce soit les espèces biologiques dont le milieu de vie normale ou plus fréquent est l'eau de mer;
- c)- la navigation de plaisance, effectuée dans un but d'agrément;
- d)- la navigation de circulation, effectuée par des bâtiments des services publics de l'Etat guinéen, pour l'exécution des missions leur incombant.

Section 2: Mer Territoriale et Zone Contigüe.

Article 4 :

La souveraineté de l'Etat guinéen s'étend au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures, à la zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territoriale.

Cette souveraineté s'étend également à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale, ainsi qu'au fond de cette mer et à son sous-sol.

Article 5

La mer territoriale s'étend jusqu'à une limite fixe à 12 milles marins à partir des lignes de base.

La ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale telle qu'elle a été fixée à l'alinéa précédent, est la ligne de base de mer le long de la côte, indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par l'Autorité Maritime.

Article 6

La limite extérieure de la mer territoriale est constituée par la ligne dont chaque point est à une distance égale à la largeur de la mer territoriale du point le plus proche de la ligne de base.

Article 7

Dans le cas des îles bordées de récifs, des baies, des rades et des ports, la délimitation de la ligne de base et des limites de la mer territoriale est déterminée conformément aux dispositions fixées par Décret.

Article 8

Les eaux situées en deçà de la ligne de base de la mer territoriale font partie des eaux intérieures.

Article 9

Lorsqu'un fleuve se jette dans la mer sans former d'estuaire, la ligne de base est une ligne droite tracée à travers l'embouchure du fleuve entre les points limites de la marée basse sur les rives.

Article 10

Les navires de tous les Etats jouissent du droit de passage inoffensif dans

la mer territoriale de la République de Guinée.

Article 11

Sera considéré comme "passage" le fait de naviguer dans la mer territoriale aux fins de:

- a)- la traverser sans entrer dans les eaux intérieures ni faire escale dans une rade ou une installation portuaire en dehors des eaux intérieures, ou
- b)- se rendre dans les eaux intérieures ou les quitter, ou faire escale dans une telle rade ou une installation portuaire ou la quitter.

Article 12

Le passage dans la mer territoriale est considéré comme "inoffensif" lorsqu'il ne porte pas atteinte à la paix, à l'ordre public ou à la sécurité de la République de Guinée.

Le passage inoffensif doit s'effectuer en conformité avec les dispositions prévues dans la Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer et les autres règles du droit international.

Article 13

Sur une zone contigüe à la mer territoriale, désignée sous le nom de "zone contigüe", la République de Guinée peut exercer les contrôles nécessaires en vue de:

- a)- prévenir les infractions aux règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur le territoire national ou dans la mer territoriale;
- b)- réprimer les infractions à ces mêmes règlements, lorsqu'elles sont commises sur le territoire national ou dans la mer territoriale.

La zone contigüe s'étend jusqu'à 24 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale.

Section 3: Domaine Public Maritime

1: Délimitation et caractéristiques du domaine public maritime

Article 14

Le domaine public maritime comprend, dans la limite de la mer territoriale déterminée conformément aux articles 5 à 7 du présent Code, la mer territoriale, son sol et son sous-sol, les rivages, les lais et relais de la mer, les ports, les ouvrages publics et d'une manière générale les lieux aménagés et affectés à un usage public.

La délimitation du domaine public maritime est fixée, en tant que de besoin, par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 15

Le domaine public maritime est inaliénable, insaisissable et imperceptibles.

Le domaine public maritime peut cependant faire l'objet d'autorisations d'occupation, de concession ou d'utilisation temporaire. Ces autorisations sont accordées après avis du Ministre chargé de la Marine Marchande.

2. Plateau continental

Article 16

Le plateau continental comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de la mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire national jusqu'au rebord extrême de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure.

La marge continentale est le prolongement immergé de la masse terrestre du territoire national; elle est constituée par les fonds marins correspondant au plateau, au talus et au glacis ainsi que leur sous-sol.

Article 17

Les limites extérieures du plateau continental sont portées sur des cartes établies à l'échelle ou aux échelles appropriées. L'Autorité Maritime

donne la publicité voulue à ces cartes maritimes. Conformément aux dispositions prévues par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande

Article 18

La République de Guinée exerce les droits souverains sur son plateau continental aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles.

Article 19

Le plateau continental sur lequel la République de Guinée exerce les droits définis à l'Article précédent, est soumis au régime juridique fixé par les dispositions du présent paragraphe 2.

Article 20

L'exercice des droits souverains de la République de Guinée sur son plateau continental tel qu'il est prévu à l'Article 18 du présent Code, comporte notamment le droit exclusif de procéder à la construction, au fonctionnement et à l'utilisation de tous dispositifs et installations.

Au sens des dispositions prévues dans le présent paragraphe 2, les termes Dispositifs et installations» désignent:

- a)- les plates-formes et autres engins d'exploration ou d'exploitation, ainsi que leurs annexes;
- b)- les bâtiments de mer qui participent directement aux opérations d'exploration ou d'exploitation

Article 21

Une zone de sécurité peut être établie autour des installations et dispositifs visés à l'Article précédent.

La pénétration dans cette zone, par quelque moyen que ce soit, peut être interdite à toute personne étrangère aux opérations d'exploration ou d'exploitation effectuée à bord des dispositifs et installations. Des restrictions à leur survol, dans la mesure nécessaire à leur protection et à leur sécurité, peuvent également être prévues

Article 22

Les marins qui, à bord des dispositifs et installations visés à l'Article 20, participent à des activités d'exploration ou d'exploitation des ressources du plateau continental peuvent sur leur demande, rester assujettis au régime d'assurances sociales applicable aux gens de mer et continuer à bénéficier des dispositions du présent Code en ce qui concerne les risques maladie et accident, ainsi que le rapatriement. Leur employeur est tenu, dans ce cas, aux obligations prévues à la charge de l'armateur.

Article 23

Les installations et dispositifs visés à l'Article 20 sont soumis aux lois et règlements relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Lorsqu'ils constituent des engins flottants, ils sont également soumis aux dispositions du présent Code relatives à l'immatriculation des navires prévues aux Articles 324 et suivants, ainsi qu'aux dispositions applicables en matière de prévention des abordages en mer pendant la période de temps où ils flottent.

Article 24

Le propriétaire ou l'exploitant d'une installation ou d'un dispositif visé à l'Article 20 du présent Code, prenant appui sur le fond marin, ou la personne qui assume à bord la direction des travaux d'exploration ou d'exploitation, est responsable, chacun en ce qui le concerne, de l'installation, du fonctionnement et du maintien en bon état de la signalisation maritime. Il en est de même en ce qui concerne la signalisation de la zone de sécurité visée à l'Article 21. En cas de défaut de la signalisation maritime prévue à l'alinéa précédent, l'Autorité Maritime peut prendre d'office et aux frais du propriétaire ou de l'exploitant, après une injonction restée sans effet, les mesures appropriées.

Article 25

L'Autorité Maritime a, à tout moment accès aux installations et dispositifs prévus à l'Article 20 ainsi qu'à la zone de sécurité prévue par l'Article 21.

Les règles techniques relatives à la signalisation maritime visée à l'Article précédent sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de La Marine Marchande.

Article 26

Le propriétaire ou l'exploitant d'une installation ou d'un dispositif visé à l'Article 20, ou la personne qui assume à leur bord la direction des travaux d'exploration ou d'exploitation, est tenu de transmettre à l'Autorité Maritime les informations nautiques ayant pour objet:

- a)- les prévisions de mise en place ou d'enlèvement d'une installation ou d'un dispositif, ainsi que celle ayant pour objet la modification d'une installation ou d'un dispositif en place;
- b)- l'exécution de telle opération ainsi que toute modification accidentelle d'une installation ou d'un dispositif, même si la personne qui assure à bord la direction des travaux d'exploration ou d'exploitation a déjà émis un message pour signaler l'accident et les dangers en résultant.

Article 27

Le propriétaire ou l'exploitant est tenu d'enlever complètement les installations ou dispositifs qui ont cessé d'être utilisés. Si cette obligation n'est pas respectée, l'Autorité Maritime peut les mettre en demeure de s'exécuter et prévoir les délais dans lesquels l'enlèvement des installations ou dispositifs devra être effectué.

En cas d'inexécution, l'Autorité Maritime peut faire procéder à l'enlèvement de ces installations ou dispositifs aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant

Article 28

Toute personne qui entreprend, sur le plateau continental de la République de Guinée, des travaux en vue de l'exploration ou de l'exploitation des ressources naturelles, sans avoir préalablement obtenu d'autorisation, ou qui ne respecte pas les conditions fixées dans ladite autorisation, sera passible d'une peine d'emprisonnement de six (6) mois à un (1) an et d'une amende de cinq millions (5.000.000) à dix millions (10.000.000) de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement

En cas de récidive, la peine d'emprisonnement pourra être portée à deux ans et l'amende à vingt millions (20.000.000) de Francs Guinéens.

Article 29

La juridiction saisie en cas d'infraction visée à l'Article précédent pourra, le cas échéant, ordonner l'enlèvement des installations et dispositifs mis en place sans autorisation en vue de l'exploration ou de l'exploitation des ressources naturelles du plateau continental ou leur mise en conformité avec les conditions fixées dans l'autorisation.

La juridiction saisie pourra également fixer un délai pour l'enlèvement des installations et dispositifs ou pour leur mise en conformité avec l'autorisation qui a été accordée.

Article 30

Lorsqu'une infraction prévue à l'Article 28 a été constatée, l'interruption des travaux d'exploration ou d'exploitation des ressources naturelles peut être ordonnée jusqu'à la décision définitive des autorités judiciaires, soit sur réquisition du Ministre Public agissant à la requête de l'Autorité Maritime, soit d'office par le Juge d'Instruction saisi des poursuites ou par la juridiction saisie du jugement de l'infraction. La décision judiciaire est exécutoire nonobstant toute voie de recours.

Article 31

Dès la constatation d'une infraction prévue à l'Article 28 l'Autorité Maritime peut également si les Autorités Judiciaires ne se sont pas encore prononcées, ordonner l'interruption des travaux d'exploration ou d'exploitation des ressources naturelles. Les Autorités Judiciaires peuvent cependant, à tout moment, d'office ou à la demande soit de l'Autorité Maritime, soit du propriétaire ou de l'exploitant des installations et dispositifs se prononcer sur la mainlevée ou sur le maintien des mesures prises pour assurer l'interruption des travaux d'exploration ou d'exploitation des ressources naturelles.

Article 32

La poursuite des travaux d'exploration ou d'exploitation des ressources naturelles, nonobstant une décision judiciaire ou une décision de l'Auto-

rité Maritime, sera passible d'un emprisonnement de deux (2) ans et d'une amende de vingt millions (20.000.000) de Francs Guinéens.

Article 33

Dans l'exercice des activités d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles du plateau continental, est interdit le rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures susceptibles de porter atteinte à la santé publique, à la faune et à la flore marines et au développement économique et touristique des régions côtières.

Les rejets qui résultent directement des opérations d'exploration doivent être exempts d'hydrocarbures. Les rejets qui résultent directement des opérations d'exploitation, y compris le stockage, ne doivent avoir une teneur moyenne en hydrocarbure supérieure à 20 parties par million, ni avoir pour effet de déverser dans la mer un volume moyen d'hydrocarbures supérieur à 2 centilitres par jour et par hectare de la surface sur laquelle l'exploitation est autorisée.

Article 34

Aucune opération d'exploitation ne peut être entreprise avant qu'ait été établie, aux frais du bénéficiaire de l'autorisation d'exploiter les ressources naturelles du plateau continental, un état biologique et écologique du milieu marin dans la zone pour laquelle l'autorisation a été accordée. Cet état doit être renouvelé au moins une fois par an au cours de la durée pour laquelle l'autorisation a été accordée.

Article 35

Les dispositions des Articles 178 à 180 du présent Code relatives à la lutte contre la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures sont applicables:

- a)- aux installations et aux dispositifs visés à l'Article 20 alinéa 2, lorsqu'ils ne sont pas en cours d'exploitation;
- b)- aux opérations effectuées à bord de ces installations ou dispositifs et qui ne sont pas liées directement à des activités d'exploration ou d'exploitation des ressources naturelles.

Article 36

Toute infraction aux dispositions des Articles 33 et ou 34 du présent Code est passible d'une amende de cinq cents mille (500.000) Francs Guinéens à huit cents mille (800.000) Francs Guinéens et d'un emprisonnement d'un à Trois mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, l'infraction est passible d'une amende d'un million cinq cents mille (1.500.000) Francs Guinéens et d'un emprisonnement de six (6) mois ou de l'une de ces de l'une peines seulement.

Sera considéré comme complice de l'infraction, tout représentant du bénéficiaire de l'autorisation d'exécuter des opérations d'exploration et ou d'exploitation des ressources naturelles du plateau continental qui n'aura pas donné un ordre écrit à la personne assumant la direction des opérations d'exploration ou d'exploitation, lui demandant de se conformer aux prescriptions prévues aux Articles 33 et 34.

Article 37

L'infraction prévue à l'Article précédent ne sera pas constituée lorsque toutes les mesures nécessaires au respect des prescriptions prévues aux Articles 33 et 34 du présent Code ont été prises et que:

- a)- le rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures a pour but de préserver la sécurité d'une installation ou d'un dispositif visé à l'Article 20, ou de leur éviter une avarie grave susceptible de mettre en danger la sécurité des personnes ou la protection de l'environnement, ou pour sauver des vies humaines en mer;
- b)- le rejet à la mer des produits précises résulte d'une avarie ou d'une fuite imprévisible et impossible à éviter, si toutes les mesures nécessaires ont été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite, pour empêcher, arrêter ou réduire ce rejet d'hydrocarbures à la mer, afin d'en limiter les conséquences.

Article 38

Le propriétaire ou l'exploitant qui aura refusé ou négligé de se conformer aux dispositions de l'Article 27 du présent Code après avoir pris connaissance de la mise en demeure prévue audit Article, sera passible d'un emprisonnement de 1 à 3 mois et d'une amende de huit cents mille

(800.000) Francs Guinéens à un million cinq cents mille (1.500.000) Francs Guinéens ou de l'une de ces deux peines seulement.

Toute infraction aux dispositions de l'Article 24 est passible d'un emprisonnement d'un (1) mois à trois (3) mois et d'une amende de huit cent mille (800.000) Francs Guinéens à un million cinq cent mille (1.500.000) Francs Guinéens ou de l'une de ces deux peines seulement. Toute infraction aux dispositions de l'Article 26 est passible d'un emprisonnement d'un (1) mois à trois (3) mois et d'une amende de huit cents mille (800.000) Francs Guinéens à un million cinq cents mille (1.500.000) Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 39

Toute personne qui, sauf cas de force majeure, aura pénétré irrégulièrement à l'intérieur d'une zone de sécurité définie à l'Article 21 du présent Code ou l'aura irrégulièrement survolée, sera passible d'un emprisonnement de un (1) mois à trois (3) mois et d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à deux millions (2.000.000) de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement. En cas de récidive, l'amende pourra être portée à trois millions (3.000.000) de Francs Guinéens. Un emprisonnement de six (6) mois pourra, en outre, être prononcé.

Zone économique exclusive

Article 40

La République de Guinée exerce, dans la zone économique exclusive qui s'étend depuis la limite de la mer territoriale jusqu'à 188 milles marins au-delà de cette limite, des droits souverains en ce qui concerne l'exploration et l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des fonds marins et de leur sous-sol et des eaux subjacentes, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et l'exploitation de la zone à des fins économiques.

Article 41

La République de Guinée a également juridiction exclusive, dans la zone économique prévue à l'Article précédent, en ce qui concerne:

- a)- la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages;
- b)- la recherche scientifique marine;
- c)- la protection et la préservation du milieu marin.

Article 42

Dans la zone économique exclusive définie à l'Article 40, les Autorités Maritimes de la République de Guinée exercent les compétences reconnues par le droit international en matière de protection de l'environnement marin.

4: Ports Maritimes

Article 43

Sont considérés comme faisant partie des Ports Maritimes:

sur l'eau: les digues, darses, môles, rades, mouillages, jetées et chenaux d'accès ou de dérivation;

à terre: les bâtiments, installations et équipements, terrains et voies de communication nécessaires aux activités portuaires et au déroulement satisfaisant de la navigation dans les eaux portuaires.

Article 44

Les limites des zones portuaires sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Lorsqu'une zone portuaire n'est pas expressément délimitée seront considérées comme limites celles qui résultent de la pratique et des usages, compte tenu des critères définis à l'Article précédent.

Article 45

Sous réserve des dispositions des Article 46 à 51 du présent Code, le régime juridique et financier, le fonctionnement et la police des ports maritimes de la République de Guinée sont fixés par voie de Décret.

Article 46

La navigation dans les eaux portuaires et dans les chenaux d'accès est régie par les dispositions réglementaires adoptées par l'Autorité Maritime. Cellés-ci tiennent compte des caractéristiques de chaque port.

L'Autorité Maritime peut interdire la navigation dans les ports et dans les chenaux d'accès ainsi que l'entrée et la sortie des navires lorsque les conditions météorologiques et hydrographiques sont dangereuses, s'il existe des obstacles à la navigation ou pour des raisons d'ordre public.

Article 47

La sécurité de la navigation à l'entrée, lors de l'amarrage et à la sortie des navires des ports est de la compétence exclusive de l'Autorité Maritime. L'Autorité Maritime a le droit d'interdire la navigation dans le port ainsi que l'entrée et la sortie de ce port à tout navire dont l'état de navigabilité est défectueux et susceptible de constituer un danger pour la sécurité des personnes se trouvant à son bord et pour celle des tiers.

Article 48

Les autorisations d'entrée et de sortie du port sont données par les Autorités Portuaires à la demande des amateurs, de leurs agents ou du capitaine du navire.

Les autorisations sont subordonnées au respect de la réglementation relative à la sécurité de la navigation, à l'accomplissement des prescriptions sanitaires et douanières et à l'observation des règlements portuaires.

Article 49

Le capitaine du navire doit présenter aux autorités portuaires lors de l'entrée dans le port ou à tout autre moment fixé par ces autorités, les documents usuels concernant le navire.

Si un navire est obligé de faire une relâche forcée dans un port de la République de Guinée l'accomplissement des prescriptions relatives à l'entrée et à la sortie du port est adapté aux circonstances particulières de l'espèce.

Article 50

En cas de dommages causés à des bâtiments, à des quais publics ou privés, à des installations et équipements portuaires, ou à des installations et équipements servant à la navigation dans les eaux portuaires, les autorités portuaires procèdent à une estimation du montant des dommages et en informent l'auteur desdits dommages, s'il est identifié.

Si les autorités portuaires considèrent qu'il y a urgence, la réparation du dommage peut être demandée à l'auteur responsable dans un délai fixé. S'il n'exécute pas ses obligations dans le délai imparti, les autorités portuaires peuvent faire procéder aux réparations ou autoriser les victimes à les effectuer aux frais de l'auteur responsable.

Article 51

Lorsque les dommages à des bâtiments, quais, installations ou équipements visés à l'Article précédent, ont été causés par un navire ou un engin flottant utilisé dans la navigation, les autorités portuaires peuvent exiger du propriétaire, de l'armateur, de l'agent maritime ou du capitaine du navire, une caution ou toute autre garantie pour le montant des frais des réparations prévisibles.

Une telle caution ou garantie est maintenue jusqu'à ce que les frais de réparation aient été payés ou que l'absence de responsabilité du navire ait été établie. Si la caution ou garantie précitée n'est pas fournie, l'Autorité Maritime peut ordonner la détention du navire ou de l'engin flottant, jusqu'au moment du paiement des frais de réparation ou de la constatation de l'absence de toute responsabilité à sa charge.

TITRE II**SECURITE DES NAVIRES ET SECURITE DE LA NAVIGATION****CHAPITRE 1: SECURITE DES NAVIRES****Section 1: Sécurité de la Vie Humaine en Mer****1: Dispositions générales****Article 52**

Les dispositions du présent Chapitre s'appliquent uniquement aux navi-

res effectuant des voyages internationaux.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande, fixe par Arrêté les dispositions applicables aux navires sous pavillon guinéen n'effectuant pas des voyages internationaux.

Article 53

Pour l'application des dispositions du présent Chapitre:

- a)- le terme «règles» désigne les règles prévues à l'annexe à la (Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle qu'elle a été modifiée par des protocoles ultérieurs, et à laquelle le Gouvernement de la République de Guinée a adhéré;
- b)- le terme "approuvé" signifie «approuvé par l'Autorité Maritime»;
- c)- voyage international» désigne un voyage entre un port de La République de Guinée et un port situé en dehors de la République de Guinée, ou réciproquement.
- d)- le terme "passager" désigne 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;
- e)- "navire à passagers" désigne un navire qui transporte plus de 12 passagers;
- f)- "navire de charge" désigne tout navire autre qu'un navire à passagers;
- g)- "navire citerne" désigne un navire de charge construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides de nature inflammable, ou adapté à cet usage;
- i) "navire neuf" désigne un navire dont la quille a été posée, ou dont la construction s'est trouvée à un stade équivalent, à la date d'entrée en vigueur de la convention SOI AS 1974;
- j) "navire existant" désigne un navire qui n'est pas un navire neuf;
- k) "l'âge du navire" désigne le délai écoulé à compter de l'année de la construction telle qu'elle est indiquée dans les documents d'immatriculation du navire.

Article 54

Les dispositions du présent Chapitre ne s'appliquent pas:

- a)- aux navires de guerre et aux transports de troupes;
- b) aux navires de charge de moins de 500 tonnes de jauge brute;
- c) aux navires sans moyen de propulsion mécanique;
- d) aux navires en bois de construction artisanale;
- e) aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial.

Article 55

Si par suite de circonstances exceptionnelles, un navire qui normalement n'effectue pas de voyages internationaux est amené à entreprendre un voyage international isolé, il peut être exempté par l'Autorité Maritime de l'une quelconque des dispositions du présent Chapitre, à condition qu'il soit conforme aux dispositions qui de l'avis de l'Autorité Maritime, sont suffisantes pour assurer sa sécurité au cours du voyage qu'il entreprend.

Article 56

Lorsque les dispositions du présent Chapitre prescrivent de placer ou d'avoir à bord d'un navire une installation, un matériel ou un dispositif ou un appareil particulier ou d'un type donné, ou de prendre une disposition quelconque, l'Autorité Maritime peut admettre que soit mis en place toute autre installation, tout autre matériel, dispositif ou appareil particulier ou d'un type donné, ou que soit prise toute autre disposition, s'il est établi à la suite d'essais ou d'une autre manière que ces installations, matériaux, dispositifs ou appareils particuliers, ou d'un type donné, ou cette disposition ont une efficacité au moins égale à celle qui est prescrite

2: Inspections et Visites**Article 57**

L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des dispositions du présent Chapitre et des textes de réglementations ainsi que l'octroi des exemptions susceptibles d'être accordées, doivent être effectuées par des représentants de l'Autorité Maritime.

L'Autorité Maritime peut cependant confier l'Inspection et la Visite des navires soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes habilités par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 58

L'Autorité Maritime doit prendre les mesures nécessaires pour que des inspections inopinées soient effectuées pendant la période de validité des Certificats émis. Ces inspections doivent permettre de vérifier que le navire et son armement restent à tous égards satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné.

Les Inspections visées à l'alinéa précédent peuvent être effectuées par les propres services d'inspections de l'Autorité Maritime, par des inspecteurs. Désignés, ou par des organismes habilités par le Ministre chargé de la Marine Marchande. Lorsque l'Autorité Maritime, en vertu des dispositions des Articles 71 et 72, et des Articles 74 à 77 du présent Chapitre, institue des visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées visées à l'alinéa précédent ne sont pas obligatoires.

Article 59

L'Autorité Maritime désignant des inspecteurs habilités pour effectuer des inspections et des visites dans les conditions prévues à l'Article précédent, doit au moins habiliter tout inspecteur désigné à :

- a) exiger qu'un navire subisse des réparations; et;
- b) effectuer des inspections et des visites si les autorités compétentes de l'Etat du port le lui demandent.

Article 60

Lorsqu'un inspecteur désigné détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas aux indications figurant dans le Certificat qui a été délivré au navire ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes se trouvant à son bord, l'inspecteur désigné doit veiller à ce que des mesures correctives soient immédiatement prises et doit en informer l'Autorité Maritime dans les plus brefs délais.

Article 61

Si les mesures correctives à l'Article précédent ne sont pas prises, le Certificat détenu par le navire doit lui être retiré et l'Autorité Maritime doit en être informées immédiatement.

Si le navire se trouve dans le port d'un autre Etat partie à la Convention SOLAS 1974 les autorités compétentes de l'Etat du pavillon doivent également être informées immédiatement.

Article 62

Lorsqu'un agent de l'Autorité Maritime en a informé les Autorités compétentes de l'Etat du port, l'Autorité Maritime doit demander au Gouvernement de l'Etat du pavillon intéressé d'autoriser l'agent à s'acquitter de ses obligations découlant des dispositions des Articles 57 à 61 ci-dessus.

Le cas échéant, les Autorités Maritimes de l'Etat du port intéressé doivent empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer sans danger pour lui-même ou pour les personnes se trouvant à son bord.

Dans tous les cas, l'Autorité Maritime doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de l'inspection et de la visite effectuées et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

Article 63

Tout navire à passagers doit être soumis aux visites suivantes :

- a) - une visite de mise en service du navire;
- b) - une visite périodique tous les douze mois;

c) - des visites supplémentaires selon les besoins.

Les visites indiquées à l'alinéa précédent doivent être effectuées dans les conditions prévues aux Articles 64 à 69 ci-après.

1. Visite de mise en service du navire.**Article 64**

La visite de mise en service du navire doit comprendre une inspection complète de sa structure, de ses machines et de son matériel d'armement, y compris la face externe du fond du navire ainsi que l'intérieur et l'extérieur des chaudières.

Cette visite doit permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux et les échantillons de la structure, les chaudières, les autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques, les installations radioélectriques, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, les systèmes et les dispositifs de sécurité et de protection contre incendie, les engins et les dispositifs de sauvetage, le matériel de navigation de bord, les publications nautiques, les moyens d'embarquement des pilotes et des autres parties de l'armement satisfont intégralement aux prescriptions prévues dans le présent Chapitre et dans les textes de réglementation.

Article 65

La visite de mise en service du navire doit également être faite de façon à garantir que l'état de toutes les parties du navire et de son armement est à tous égards satisfaisant, et que le navire est pourvu des feux, marques, moyens de signalisation sonore et signaux de détresse prescrits par les dispositions du présent Titre et par le Règlement International pour prévenir les abordages en mer en vigueur.

2. La visite périodique**Article 66**

La visite périodique doit comprendre une inspection de la structure, des chaudières et autres récipients sous pression des machines et de l'armement, y compris la face externe du fond du navire.

Cette visite doit permettre de s'assurer qu'en ce qui concerne la structure, les chaudières et autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques, les installations radioélectriques, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, les systèmes et les dispositifs de sécurité et de protection contre l'incendie, les engins et les dispositifs de sauvetage, le matériel de navigation de bord, les publications nautiques, les moyens d'embarquement des pilotes et autres parties de l'armement, le navire est tenu dans un état satisfaisant et approprié au service pour lequel il est destiné et qu'il satisfait aux prescriptions du présent Titre ainsi qu'à celles prévues dans les textes de réglementation.

Article 67

Les feux, marques, moyens de signalisation sonore et signaux de détresse placés à bord doivent également être soumis à la visite périodique mentionnée à l'Article précédent, afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux dispositions du présent Titre et à celles du Règlement International pour prévenir les abordages en mer en vigueur.

3. Visite générale ou partielle**Article 68**

Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite à l'Article 77 du présent Chapitre ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes.

La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions du présent Titre, aux textes de réglementation et au Règlement International pour prévenir les abordages en mer en vigueur.

Article 69

Les textes de réglementation du présent Titre devront être tels à tous égards qu'au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer, le

navire soit approprié au service pour lequel il est destiné.

Les textes visés à l'alinéa précédent devront, notamment fixer les prescriptions à observer en ce qui concerne les essais hydrauliques, ou autres essais acceptables, avant et après la mise en service, applicables aux chaudières principales et auxiliaires aux connexions, aux tuyaux de vapeur, aux réservoirs à haute pression, aux réservoirs à combustible liquide pour moteurs à combustion interne, y compris les procédures d'essais et les intervalles entre deux épreuves consécutives.

Article 70

Tout navire de charge doit être soumis aux visites suivantes:

- a)- visites des engins de sauvetage et autres parties de l'armement;
- b)- visites des installations radioélectriques;
- c)- visites de la coque, des machines et du matériel d'armement.

Les visites prévues à l'alinéa précédent doivent être effectuées suivant les dispositions prévues dans les Articles 71 à 80 ci-après.

Article 71

Les engins et dispositifs de sauvetage (exception faite des installations radioélectriques), le matériel de navigation de bord, les systèmes et les dispositifs de protection contre l'incendie ainsi que le dispositif à gaz inerte des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux auxquels s'appliquent les dispositions des chapitres II-1, II-2, III et V de la Convention SOLAS 1974 doivent être soumis aux visites initiales et subséquentes prescrites pour les navires à passagers par les Articles 64 à 69 du présent Chapitre, en remplaçant douze mois par vingt-quatre mois à l'alinéa b de l'Article 63.

Les plans de lutte contre l'incendie à bord des navires neufs, ainsi que les moyens d'embarquement des pilotes, publications nautiques, feux, marques et moyens de signalisation sonore placés à bord des navires neufs et des navires existants, doivent être compris dans les visites afin de s'assurer qu'ils satisfont en tous points aux prescriptions du présent Titre, et à celles du Règlement International pour prévenir les abordages en mer en vigueur, qui leur sont applicables.

Article 72

Des visites intermédiaires doivent être effectuées pour les navires citernes âgés d'au moins dix ans, dans un délai de trois mois avant ou après la date anniversaire du Certificat de Sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, afin de vérifier que le matériel prescrit à l'Article précédent a été maintenu dans les conditions prévues aux Articles 78 à 80 du présent Chapitre et est en bon état de marche.

Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de Sécurité du matériel d'armement ou navire de charge qui est délivré conformément à l'alinéa C de l'Article 81 ci après.

Article 73

Les installations radioélectriques des navires de charge, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, auxquelles s'appliquent les dispositions des chapitres III et IV de la Convention SOLAS 1974, doivent être soumises à des visites initiales et ultérieures ainsi qu'il est prévu aux Articles 63 à 69 du présent Chapitre pour les navires à passagers.

Article 74

La coque, les machines et le matériel d'armement d'un navire de charge (autre que les Articles pour lesquels un Certificat de sécurité de matériel d'armement pour navire de charge ou un Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge ont été délivrés) doivent être inspectés après construction et ensuite de la manière que l'Autorité Maritime juge nécessaire pour s'assurer que leur état est en tous points satisfaisants, et aux intervalles de temps suivants:

- a)- aux intervalles de temps spécifiés par l'Autorité Maritime mais n'excédant pas cinq ans (visites périodiques);
- b)- en plus de ces visites périodiques, un navire citerne âgé d'au moins dix ans doit être soumis à au moins une visite intermédiaire pendant la durée de validité de son Certificat de sécurité de construction pour navire de

charge. Dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une période de validité quelconque du Certificat, elle ne doit avoir lieu ni avant les six mois qui précèdent ni après les six mois qui suivent la date à laquelle le Certificat parvient à la moitié de sa période de validité.

Article 75

Les visites initiales et les visites périodiques doivent permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux et les échantillons de structure, les chaudières et autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, y compris l'appareil à gouverner et les systèmes de commande connexes, l'installation électrique, et toute autre partie de l'armement sont à tous égards satisfaisants pour assurer le service auquel le navire est destiné.

Les visites prévues à l'alinéa 1er du présent Article doivent, dans le cas des navires citernes, comprendre également l'inspection de la face externe du fond du navire, des chambres des pompes, des circuits de tuyautages de la cargaison et du combustible, des tuyauteries d'aération. Des soupapes à pression/dépression et des écrans à incendie.

Article 76

La visite intermédiaire des navires-citernes âgés d'au moins dix ans doit comprendre l'inspection de l'appareil à gouverner et des systèmes de commande connexes, des chambres des pompes, des circuits de tuyautages de la cargaison et du combustible sur le pont et dans les chambres des pompes, des tuyauteries d'aération, des soupapes à pression/dépression et des écrans à incendie, des installations électriques dans les zones dangereuses et de la face externe du fond du navire.

En plus de l'inspection visuelle de l'installation électrique, la résistance d'isolement du matériel électrique dans les zones dangereuses doit être soumise à des essais. Si après examen, il subsiste un doute quelconque quant à l'état des tuyautages, on doit prendre les mesures complémentaires nécessaires, telles que des essais de pression et la détermination de l'épaisseur. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de construction pour navire de charge délivré conformément à l'alinéa b) de l'Article 81 du présent Chapitre.

Article 77

Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée lorsque cela s'avère nécessaire à la suite d'une enquête prévue par l'Article 80 du présent Chapitre ou chaque fois que le navire subit des réparations ou renouvelations importantes.

La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou renouvelations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou renouvelations et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire peut prendre la mer sans danger pour lui-même ou pour les personnes à son bord.

Article 78

L'état du navire ou de son armement doit être maintenu conformément aux dispositions du présent Chapitre de manière à ce que la sécurité du navire demeure à tous points de vue satisfaisants et que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même ou pour les personnes à son bord.

Article 79

Après l'une quelconque des visites prévues aux Articles 57 à 77 du présent Chapitre, aucun changement ne doit être apporté aux dispositions de structure, aux machines, à l'équipement ou autres éléments faisant l'objet de la visite, sauf autorisation expresse de l'Autorité Maritime.

Article 80

Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité des engins de sauvetage ou autres appareils, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport, dès que possible, à l'Autorité Maritime, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme habilité chargé de délivrer le certificat approprié, qui doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions des Articles 57 à 77 du présent Chapitre.

Si le navire se trouve dans un port d'un autre Etat, partie à la Convention SOLAS 1974, le capitaine ou le propriétaire doit également faire immédiatement rapport aux Autorités compétentes de l'Etat du port et l'inspecteur

leur désigné ou l'organisme habilité doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.

3: Conditions de délivrance durée de validité et forme des certificats.

Article 81

La délivrance de Certificats est soumise aux dispositions suivantes:

a)- un Certificat dit «certificat de sécurité pour navire à passagers» doit être délivré, après inspection et visite, à tout navire à passagers qui satisfait aux prescriptions des chapitres II-1, II-2, III et IV de la Convention SOLAS 1974 et aux dispositions du présent Chapitre;

b)- un Certificat dit «certificat de sécurité de construction pour navire de charge» doit être délivré, après visite, à tout navire de charge qui satisfait aux dispositions des Articles 74 à 77 du présent Chapitre relatives aux visites des navires de charge et aux prescriptions applicables des chapitres II-1 et II-2 de la Convention SOLAS 1974, exception faite de celles qui concernent les engins d'extinction de l'incendie et les plans de lutte contre l'incendie ;

c) un Certificat dit «Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge» doit être délivré, après inspection, à tout navire de charge qui satisfait aux prescriptions applicables des chapitres II-1, II-2 et III de la Convention de SOLAS 1974 et aux autres prescriptions applicables prévues dans le présent Chapitre;

d) un Certificat dit «Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge» doit être délivré à tout navire de charge qui satisfait aux prescriptions du chapitre IV de la Convention SOLAS 1974 et aux autres dispositions pertinentes du présent Chapitre,

e) Le Certificat de sécurité pour navire à passagers, le certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge et le Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge, visés aux alinéas a), c) et d) du présent Article doivent être complétés par une fiche d'équipement adoptée par la Conférence de 1988 des Gouvernements contractants à la Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer sur le système mondial de détresse et de sécurité en mer, par la résolution 2 telle qu'elle peut être modifiée;

f) lorsqu'une exemption est accordée à un navire en application et en conformité des dispositions prévues dans le présent Chapitre et dans les textes de réglementation, un Certificat dit «Certificat d'exemption» doit être délivré en plus des Certificats prescrits dans le présent Article;

g) les Certificats de sécurité pour navire à passagers, les Certificats de sécurité de construction pour navire de charge, les Certificats de sécurité du matériel d'armement pour navire de charges et les Certificats d'exemption doivent être délivrés soit par l'Autorité Maritime, soit par toute personne ou organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Autorité Maritime assume l'entière responsabilité du Certificat.

Article 82

L'Autorité Maritime de la République de Guinée peut demander à des Autorités Maritimes étrangères de faire visiter un navire sous pavillon guinéen. Si celles-ci estiment que les exigences prévues dans le présent Chapitre sont satisfaites, des Certificats en conformité avec les dispositions du présent Chapitre peuvent être délivrés au navire

Tout Certificat délivré dans les conditions prévues à l'alinéa précédent doit comporter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête de l'Autorité Maritime de la République de Guinée, dont le navire est ou sera autorisé à battre le pavillon. Un tel Certificat a la même valeur qu'un Certificat délivré conformément aux dispositions de l'Article précédent et doit être accepté de la même façon.

Article 83

Les certificats autres que le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge et tous Certificats d'exemption ne doivent pas être délivrés pour une durée supérieure à douze mois.

Le Certificat de Sécurité de Construction pour navire de chargé ne doit être délivré pour une durée supérieure à cinq ans.

Le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge ne doit pas être délivré pour une durée supérieure à vingt quatre mois. Les Certificats d'exemption ne doivent pas avoir une durée de validité supérieure à celle des Certificats auxquels ils se réfèrent.

Article 84

Aucune prorogation de la durée de validité de cinq ans du Certificat de sécurité de construction pour navire de charge n'est autorisée.

Article 85

Si une visite a lieu dans les deux mois qui précèdent l'expiration de la période pour laquelle un Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge a été initialement délivré à un navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à trois cents tonneaux, mais inférieure à cinq cents tonneaux, ce Certificat peut être retiré et il peut en être délivré un nouveau, dont la validité prend fin douze mois après l'expiration de ladite période.

Article 86

Si à la date d'expiration d'un certificat autre que celui visé à l'Article 84 ci-dessus- le navire ne se trouve pas dans un port guinéen ou dans le port de l'Etat dans lequel il doit être visité, l'Autorité Maritime peut proroger la validité du certificat, mais une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers un port guinéen ou vers un port étranger dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable.

Article 87

Aucun Certificat ne doit être prorogé en vertu des dispositions de l'article précédent pour une période de plus de cinq mois, et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans un port guinéen ou dans le port étranger où il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau Certificat.

Article 88

Un Certificat autre que celui visé à l'Article 84, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions des Articles 86 et 87 ci-dessus peut être prorogé par l'Autorité Maritime pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce Certificat

Article 89

Un Certificat cesse d'être valable:

a)- si les inspections et les visites n'ont pas été effectuées dans les délais spécifiés aux Articles 63 et 71 à 74 du présent Chapitre ou pendant la période de prorogation prévue conformément aux dispositions des Articles 86, 87 et 88 ci-dessus, ou

b)- si le navire passe sous un pavillon étranger. Dans le cas d'un transfert de pavillon vers un Etat Etranger partie à la Convention SOLAS 1974, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter de la date du transfert, l'Autorité Maritime de la République de Guinée adresse dès que possible aux Autorités Maritimes de l'Etat Etranger concerné des copies des Certificats dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite, le cas échéant.

Article 90

Tous les Certificats doivent être rédigés dans les langues Française et Anglaise.

Les Certificats doivent être conformes aux modèles donnés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

La disposition typographique des modèles de Certificats doit être reproduite exactement dans les Certificats délivrés, ou dans les copies certifiées conformes, et les indications portées sur les Certificats délivrés ou sur les copies certifiées conformes doivent être libellées en caractères romains et en chiffres arabes.

Article 91

Tous les Certificats ou leurs copies certifiées conformes, délivrés en vertu des dispositions du présent Chapitre doivent être affichés à bord du navire en un endroit bien en vue et d'accès facile.

Article 92

Si au cours d'un voyage particulier, le nombre des personnes présentes

à bord d'un navire est inférieur au nombre total indiqué sur le Certificat de sécurité pour navire à passagers et si de ce fait, ce navire peut, conformément aux dispositions du présent Chapitre, avoir à bord un nombre d'embarcations de sauvetage et d'autres engins de sauvetage inférieur à celui qui est inscrit sur le Certificat, un avenant peut être délivré par l'Autorité Maritime ou par la personne ou l'organisme habilité mentionné aux Articles 57 et 82 du présent Chapitre.

Article 93

L'avenant visé à l'Article précédent doit mentionner que dans les circonstances existantes, il n'est dérogé à aucune des dispositions du présent Chapitre. Il doit être annexe au Certificat et lui être substitué pour ce qui concerne les engins de sauvetage. Il n'est valable que pour le voyage particulier en vue duquel il est délivré.

Article 94

Tout navire est sujet, dans un port de la République de Guinée, au contrôle de l'Autorité Maritime ou des Inspecteurs désignés à cet effet par l'Autorité Maritime, dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les Certificats délivrés en vertu des Articles 81 et 82 du présent Chapitre sont en cours de validité.

Ces Certificats, s'ils sont en cours de validité, doivent être acceptés à moins qu'il n'existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas aux indications de l'un quelconque de ces Certificats ou que le navire et son armement ne satisfont pas aux dispositions des Articles 79 et 80 du présent Chapitre.

Article 95

Dans les circonstances énoncées à l'alinéa 2 de l'Article précédent et dans le cas où un Certificat est venu à expiration ou a cessé d'être valable, l'Autorité Maritime doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié, sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à son bord.

Article 96

Dans le cas où le contrôle visé à l'Article 94 ci-dessus donnerait lieu à une intervention quelconque, et lorsqu'il s'agit d'un navire sous pavillon d'un Etat étranger, l'Autorité Maritime doit informer immédiatement et par écrit le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet Etat, de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire.

En outre, et le cas échéant, les inspecteurs désignés ou les organismes habilités, qui sont chargés de la délivrance des Certificats, doivent également être avisés.

Article 97

Dans l'exercice des contrôles entrepris en vertu des dispositions du présent Chapitre il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indûment le navire.

Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'exercice de ce contrôle a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

Section 2: Lignes de Charge

& 1: Dispositions générales

Article 98

Pour l'application des dispositions de la présente Section:

a) le terme «Règles» désigne les "Règles pour la détermination des lignes de charge», figurant en Annexe I à la Convention Internationale de 1966 sur les lignes de charge modifiée par le Protocole de 1988; l'introduction de ces Règles dans le droit maritime national est faite par voie d'Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande;

b) l'expression "voyage international" désigne un voyage par mer entre un port de la République de Guinée et un port situé dans un Etat qui est partie à la Convention Internationale de 1966 sur les lignes de charge, ou inversement;

c) l'expression «navire neuf» désigne un navire dont la quille était posée,

ou qui se trouvait dans un état d'avancement équivalent à la date du 19 Avril 1981

d) l'expression «navire existant» désigne un navire qui n'est pas un navire neuf;

e) la «longueur» utilisée est égale à 96% de la longueur totale de la flottaison située à une distance au-dessus de la quille égale à 85% du creux minimal sur quille mesuré depuis le dessus de quille, ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Lorsque l'étrave est de forme concave au-dessus de la flottaison située à une hauteur égale à 85% du creux minimal sur quille, l'extrémité avant de la longueur totale et la face avant de l'étrave doivent l'une et l'autre être prises au niveau de la projection verticale sur cette flottaison de l'extrémité arrière de la partie concave de l'étrave (au-dessus de cette flottaison). Dans les navires conçus avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée est parallèle à la flottaison en charge prévue;

f) la «date anniversaire» désigne le jour et le mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du Certificat pertinent.

Article 99

Aucun navire soumis aux dispositions de la présente Section ne doit prendre la mer pour un voyage international s'il n'a été soumis à une visite, marqué et pourvu d'un Certificat international de franc-bord ou, s'il y a lieu, d'un Certificat international d'exemption pour le franc-bord, conformément aux dispositions de la présente Section et aux textes de réglementation.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrêté, les conditions dans lesquelles les dispositions de la présente Section seront applicables aux navires sous pavillon guinéen n'entretenant pas de voyages internationaux.

Article 100

Les dispositions de la présente Section s'appliquent aux navires suivants:

a) les navires sous pavillon guinéen et les navires immatriculés dans des Etats qui sont parties à la Convention Internationale de 1966 sur les lignes de charge et à son Protocole de 1988;

b) les navires non immatriculés battant le pavillon d'un Etat qui est Partie à la Convention Internationale visée à l'alinéa précédent.

Article 101

Les Règles visées à l'Article 98 a) ci-dessus s'appliquent aux navires suivants:

Les navires existants qui ne satisfont pas entièrement aux dispositions des Règles visées ci-dessus, ou d'une partie d'entre elles, doivent au moins satisfaire aux prescriptions correspondantes moins rigoureuses que l'Autorité Maritime applique aux navires effectuant des voyages internationaux avant l'entrée en vigueur de la Convention Internationale de 1966 sur les lignes de charge. En aucun cas il ne peut être exigé une augmentation du franc-bord de ces navires. Pour bénéficier d'une réduction du franc-bord tel qu'il était fixé antérieurement, ces navires doivent remplir toutes les conditions imposées par les dispositions de la présente section.

Article 102

Les Règles faisant l'objet de l'Annexe II à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge s'appliquent aux navires neufs et aux navires existants visés à l'Article 98 alinéas c) et d) de la présente Section.

Article 103

Les dispositions de la présente Section ne s'appliquent pas:

a) aux navires de guerre;

b) aux navires neufs d'une longueur inférieure à 24 mètres (79 pieds);

c) aux navires existants d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux;

d) aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial.

Article 104

Lorsque des navires effectuent des voyages internationaux entre les ports voisins de deux ou de plusieurs Etats, ils peuvent être exemptés par l'Autorité Maritime de l'application des dispositions de la présente Section, sous réserve qu'il s'en tienne strictement à de tels voyages et que les autorités maritimes des Etats dans lesquels sont situés ces ports jugent que le caractère abrité ou les conditions du parcours entre ces ports ne justifient pas ou ne permettent pas l'application des dispositions de la présente Section, ou des dispositions équivalentes de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, à des navires effectuant de tels voyages.

Article 105

Si par suite de circonstances exceptionnelles, un navire qui normalement n'effectue pas des voyages internationaux est amené à entreprendre un voyage international isolé, il peut être exempté par l'Autorité Maritime d'une ou de plusieurs des dispositions de la présente Section, sous réserve qu'il satisfasse à des conditions que l'Autorité Maritime estime suffisantes pour assurer sa sécurité au cours du voyage qu'il entreprend.

Article 106

Un navire qui n'est pas soumis, au moment de son départ pour un voyage quelconque, aux dispositions de la présente Section n'est pas astreint à ces dispositions en raison d'un déroulement quelconque par rapport au parcours prévu, si ce déroulement est provoqué par le mauvais temps ou est dû à toute autre cause de force majeure.

Pour l'application des dispositions de la présente Section, l'Autorité Maritime devra dûment prendre en considération tout déroulement ou retard subi par un navire du fait du mauvais temps, ou dû à toute autre cause de force majeure.

Article 107

L'Autorité Maritime peut autoriser la mise en place sur un navire d'installations, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils, ou le recours à des dispositions particulières, qui diffèrent de ce qui est prescrit par les dispositions de la présente Section, à condition de s'être assurée par des essais, ou de toute autre façon que ces installations, matériaux, dispositifs, appareils ou dispositions sont au moins aussi efficaces que ceux qui sont prescrits par les dispositions de la présente Section.

Article 108

Un navire sur lequel sont effectués des réparations, des modifications ou des transformations, ainsi que les aménagements qui en résultent, doit continuer à satisfaire au moins aux prescriptions qui lui étaient déjà applicables. En pareil cas, un navire existant ne doit pas, en règle générale, s'écarter des prescriptions applicables à un navire neuf plus qu'il ne s'en écartait auparavant.

Les réparations, modifications et transformations d'une importance majeure, ainsi que les aménagements qui en résultent, devront satisfaire aux prescriptions applicables à un navire neuf dans la mesure où l'Autorité Maritime le juge possible et raisonnable.

Article 109

Un navire auquel s'appliquent les dispositions de la présente Section ou celles de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, doit se conformer aux dispositions applicables à ce navire dans les zones et régions décrites à l'Annexe II de la Convention internationale de 1966 précitée.

Un port situé à la limite de deux zones ou régions adjacentes est considéré comme étant situé à l'intérieur de la zone ou de la région d'où arrive le navire ou vers laquelle il se dirige.

Article 110

Sauf dans les cas prévus à l'Article suivant, les lignes de charge appropriées marquées sur le bordé du navire et correspondant à la saison de l'année et à la zone ou à la région dans laquelle peut se trouver le navire, ne doivent être immergées à aucun moment lorsque le navire prend la mer pendant le voyage et à l'arrivée.

Article 111

Quand un navire se déplace en eau douce de densité égale à un, la ligne de charge appropriée peut être immergée à une profondeur correspondant à la correction pour eau douce indiquée dans le Certificat international de Franc-bord. Quand la densité de l'eau n'est pas égale à un, la

correction est proportionnelle à la différence entre 1,025 et la densité réelle.

Lorsqu'un navire part d'un port situé sur une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité correspondant au poids du combustible et de toute autre matière consommable nécessaire à ses besoins entre le point de départ et la mer.

2. Visites et Appositions de marques.**Article 112**

Les visites et appositions de marques sur les navires, en application des dispositions de la présente Section et des textes de réglementation, sont effectuées et les exemptions accordées par l'Autorité Maritime; toutefois, l'Autorité Maritime peut confier les visites et appositions de marques, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes habilités par Arrêté du Ministre chargé de la Manne Marchande. Dans tous les cas, l'Autorité Maritime se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et de l'apposition des marques.

Article 113

Tout navire est soumis aux visites définies ci-dessous:

a) une visite initiale avant la mise en service du navire, qui comprend une inspection complète de sa structure et de ses équipements pour ce qui relève des dispositions de la présente Section. Cette visite permet de s'assurer que les aménagements, les matériaux et les échantillons satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Section;

b) une visite de renouvellement effectuée aux intervalles définis par l'Autorité Maritime, mais au moins une fois tous les cinq ans, sauf lorsque les Articles 122 à 124 et les Articles 127 à 129 de la présente Section sont applicables, qui permet de s'assurer que la structure, les équipements, les aménagements, les matériaux et les échantillons satisfont pleinement aux dispositions de la présente Section;

c) une visite annuelle, effectuée dans les trois mois qui suivent ou qui précèdent la date anniversaire de la délivrance du Certificat, qui permet de s'assurer:

i) que la coque ou les superstructures n'ont pas subi de modifications de nature à influencer sur les servants à déterminer la position de la ligne de charge,

ii) que les installations et appareils pour la protection des ouvertures, les rambarde, les sabords de décharges et les moyens d'accès aux locaux de l'équipage sont en bon état d'entretien,

iii) que les marques de franc bord sont indiquées de manière correcte et permanente,

iv) que les renseignements prescrits à l'article 108 sont fournis.

Article 114

Les visites annuelles auxquelles il est fait référence à l'alinéa c) de l'Article précédent doivent être mentionnées sur le Certificat international de franc-bord ou sur le Certificat international d'exemption pour le franc-bord accordé à un navire exempté en vertu de l'Article 105 de la présente Section.

Article 115

Après l'une quelconque des visites prévues aux deux Articles précédents, aucun changement ne doit être apporté sans autorisation de l'Autorité Maritime à la structure, aux aménagements aux équipements aux matériaux ou aux échantillons ayant fait l'objet de la visite.

3 - Conditions de délivrance des certificats, durée de validité, forme.**Article 116**

Un Certificat international de franc-bord est délivré à tout navire qui a été visité et marqué conformément aux dispositions de la présente Section ou à celles de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge. Un Certificat international d'exemption pour le franc-bord est délivré à tout navire auquel il a été accordé une exemption en vertu des dispositions de l'Article 105 de la présente Section.

Article 117

Le Certificat international de franc-bord et le Certificat international d'exemption sont délivrés, soit par l'Autorité Maritime, soit par un agent dûment autorisé par elle, soit par un organisme habilité. Dans tous les cas, l'Autorité Maritime assume la pleine responsabilité pour le Certificat émis.

Article 118

Les Autorités Maritimes d'un Etat qui est partie à la Convention Internationale de 1966 sur les lignes de charge peuvent demander à l'Autorité Maritime de la République de Guinée, de faire visiter un navire. Si l'Autorité Maritime estime que les dispositions de la présente Section ou celles de ladite Convention internationale de 1966 sont observées, elle peut délivrer au navire un Certificat international de franc-bord ou en autoriser la délivrance et, s'il y a lieu, apposer un visa de prorogation sur ce Certificat à bord du navire ou autoriser l'apposition d'un tel visa, conformément aux dispositions de la présente Section ou à celles de la Convention Internationale de 1966 sur les lignes de charge.

Article 119

Une copie du certificat délivré dans les conditions prévues à l'Article précédent, une copie du rapport de visite établi pour le calcul des francs-bords et une copie de ces calculs sont à remettre aux Autorités Maritimes de l'Etat qui a fait la demande.

Un Certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il est délivré à la requête des Autorités Maritimes de l'Etat dont le navire bat ou battra le pavillon; il a la même valeur et est reconnu dans les mêmes conditions qu'un Certificat délivré en application des dispositions de l'Article 117 ci-dessus.

Article 120

Les Certificats sont établis conformément aux modèles qui figurent à l'Annexe III de la Convention Internationale de 1966 sur les Lignes de charge.

Les dispositions de l'Annexe III précitée sont introduites dans le droit maritime national par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 121

Le Certificat international de franc-bord est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité Maritime, sans que cette durée puisse excéder cinq ans.

Article 122

Nonobstant les dispositions prévues à l'Article précédent, lorsque la visite de renouvellement est effectuée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'expiration du Certificat existant.

Article 123

Lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du Certificat existant, le nouveau Certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'expiration du Certificat existant.

Article 124

Lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau Certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à parer de la date d'achèvement de la -visite de renouvellement.

Article 125

Lorsqu'un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Autorité Maritime peut proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale prévue à l'Article 121, à condition que les visites annuelles spécifiées à l'Article 113 alinéa c), qui doivent avoir lieu lorsque le Certificat est délivré pour cinq ans soient effectuées en cas de besoin.

Article 126

Si après la visite de renouvellement prévue à l'alinéa b) de l'Article 113,

il ne peut être délivré un nouveau certificat au navire avant la date d'expiration du Certificat existant, l'agent ou l'organisme qui effectue la visite peut proroger la validité dudit certificat pour une période qui ne doit pas excéder cinq mois.

Cette prorogation est consignée sur le certificat et elle n'est accordée que si aucune modification de nature à affecter le franc-bord n'a été apportée à la structure) aux équipements, aux aménagements, aux matériaux ou aux échantillons.

Article 127

Si à la date d'expiration d'un certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dont lequel il doit subir une visite, l'Autorité Maritime peut proroger la validité de ce certificat. Toutefois, une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable.

aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du Certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

Article 128

Un Certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions des articles 125 à 127 ci-dessus, peut être prorogé par l'Autorité Maritime pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat.

Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq (5) ans à partir de la date d'expiration du Certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

Article 129

Dans certains cas particuliers déterminés par l'Autorité Maritime, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant conformément aux prescriptions des articles 122 à 124, 127 et 128. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

Article 130

Lorsqu'une visite annuelle est effectuée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié à l'Article 113 alinéa c):

- a) la date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée au moyen d'un visa par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite a été achevée;
- b) la visite annuelle qui suit celle prescrite par l'Article 113 alinéa c) doit avoir lieu aux intervalles stipulés par cet Article, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire;
- c) la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre les visites prescrites par l'Article 113 alinéa c) ne soient pas dépassés.

Article 131

Le Certificat international de franc-bord cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants:

- a) - si la coque ou les superstructures du navire ont subi des modifications matérielles d'une importance telle qu'il devient nécessaire de lui assigner un franc-bord plus élevé;
- b) - si les installations et dispositifs mentionnés à l'Article 113 alinéa c) ne sont pas maintenus en état de fonctionner;

c)- si le Certificat ne comporte pas de visa établissant que le navire a été soumis à la visite prévue à l'alinéa c) de l'Article 113;

Article 132

La durée de validité d'un Certificat international d'exemption pour le franc-bord délivré par l'Autorité Maritime ne doit pas excéder cinq (5) ans. Ce certificat est soumis à une procédure de renouvellement, de visas, de prorogation et d'annulation semblable à celle prévue par les dispositions des Articles 113 à 115 pour le Certificat international de franc-bord.

La validité d'un Certificat international d'exemption pour le franc-bord délivré à un navire bénéficiant d'une exemption au titre de l'Article 105 est limitée à la durée du voyage isolé pour lequel ce certificat est délivré

Article 133

Tout Certificat délivré à un navire Guinéen par l'Autorité Maritime cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat.

Article 134

Les Certificats délivrés sous la responsabilité des Autorités Maritimes d'un Etat partie à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, conformément aux dispositions de cette Convention, sont acceptés par l'Autorité Maritime de la République de Guinée et considérés comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par elles pour tous ce qui concerne les objectifs de la convention précitée de 1966.

Article 135

Tout navire auquel un certificat a été délivré en vertu de l'Article 116 ou de l'Article 118, est soumis dans les ports de la République de Guinée à un contrôle exercé par l'Autorité Maritime. Celle-ci doit veiller à ce que ce contrôle soit exercé dans la mesure où cela est raisonnable et possible en vue de vérifier qu'il existe à bord un Certificat en cours de validité. Si le navire possède un Certificat international de franc-bord en cours de validité, le contrôle a pour seul but de vérifier:

- a) que le navire n'est pas chargé au-delà des limites autorisées par le Certificat;
- b)- que la position de la ligne de charge sur le navire correspond aux indications portées sur le certificat;
- c) que pour tout ce qui concerne les dispositions des alinéas a) et b) de l'Article 131, le navire n'a pas subi de modifications d'une importance telle qu'il ne puisse manifestement prendre la mer sans danger pour les passagers ou l'équipage.

Quand il existe à bord un Certificat international d'exemption pour le franc-bord en cours de validité, le contrôle a pour seul but de vérifier que toutes les conditions prévues dans ce Certificat sont bien observées

Article 136

Si le contrôle est exercé en vertu de l'alinéa c) de l'Article précédent, son objet se limite à empêcher le navire d'appareiller avant qu'il puisse le faire sans danger pour lui-même, pour les passagers ou l'équipage.

Article 137

Dans le cas où le contrôle prévu aux Articles 135 et 136 donne lieu à une intervention de quelque nature que ce soit, l'Autorité Maritime informe immédiatement par écrit le Consul ou le représentant diplomatique de l'Etat dont le navire bat le pavillon de cette décision et de toutes les circonstances qui ont pu motiver cette intervention.

CHAPITRE II

SECURITE DE LA NAVIGATION ET ENQUETES MARITIMES

Section I: Regles pour prévenir les Abordages en Mer

Article 138

Les dispositions de la présente Section s'appliquent à tous les navires, en haute mer, dans la zone contiguë, les eaux territoriales et les eaux intérieures de la République de Guinée accessibles aux navires de mer.

Article 139

Les dispositions de la présente Section ne sauraient entraver l'application de prescriptions spéciales édictées par l'Autorité Maritime ou par toutes autres autorités en ce qui concerne la navigation dans les rades, les ports, sur les fleuves ou les voies de navigation intérieure attenantes à la mer et accessibles aux navires

Article 140

Les dispositions de la présente Section ne sauraient entraver l'application de prescriptions spéciales édictées par l'Autorité Maritime ou par toutes autres autorités en ce qui concerne l'augmentation du nombre des feux de position, des signaux lumineux, des marques ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux ou marques à utiliser par les navires entrain de pêcher et constituant une flottille de pêche.

Ces feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet supplémentaire doivent, dans toute la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tous autres feux, marques ou signaux autorisés par ailleurs dans les dispositions de la présente Section.

Article 141:

Les dispositions de la présente Section ne sauraient exonérer, soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des dispositions de la présente Section et des textes de réglementation, ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaires du main ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire

Article 142

Dans l'interprétation et dans l'application des dispositions de la présente Section et des textes de réglementation des dispositions de la présente Section il y a lieu de tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des dispositions de la présente Section et des textes de réglementation pour éviter un danger immédiat.

Article 143

Pour l'application des dispositions de la présente Section:

- a)- le terme «navire» désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau;
- b)- l'expression «navire à propulsion mécanique» désigne tout navire mû par une machine;
- c)- l'expression «navire à voile» désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée;
- d)- l'expression «navire entrain de pêcher» désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manoeuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manoeuvre.

Article 144

Les dispositions du Règlement International de 1972 pour prévenir les abordages en mer, autres que celles figurant dans les dispositions de la présente Section 7 seront introduites dans le droit maritime national par le Décret.

Section 2: Enquêtes Maritimes

Article 145

Une enquête maritime doit être ouverte dans les cas suivants:

- a)- en cas de décès ou de lésions corporelles graves subies par une personne se trouvant à bord du navire, lorsque le décès ou les lésions corporelles graves sont survenus au cours de l'exploitation du navire;
- b)- en cas de disparition en cours de voyage d'une personne qui se trouvait

à bord du navire

e) en cas d'intoxication grave ou d'empoisonnement d'une personne se trouvant à bord du navire en cours de voyage;

d) en cas d'abordage subi par le navire ou en cas d'échouement;

e) en cas de perte totale du navire en mer ou en cas d'abandon en mer du navire;

f) en cas d'accident survenu au cours du voyage ayant entraîné des avaries ou des dommages importants au navire;

g) en cas d'incendie ou d'explosion survenu à bord du navire et ayant entraîné des avaries ou des dommages importants au navire ou à la cargaison transportée.

Article 146

L'Autorité Maritime peut également demander qu'une enquête maritime soit effectuée à la suite de tout accident survenu à bord du navire.

Article 147

L'enquête maritime a pour objet de déterminer, dans toute la mesure du possible, les causes et les circonstances de l'événement donnant lieu à enquête. Il est tenu compte en particulier, des circonstances et faits concernant le bon état de navigabilité et de sécurité du navire ainsi que de ceux qui sont de nature à entraîner une responsabilité pénale de l'armateur, du capitaine ou des membres de l'équipage.

Article 148

Les enquêtes maritimes prévues par les dispositions de la présente Section sont conduites en République de Guinée par une commission dont les membres sont désignés par l'Autorité Maritime.

A l'étranger, les enquêtes maritimes sont effectuées par le représentant diplomatique compétent de la République de Guinée.

Toute enquête maritime effectuée conformément aux dispositions de la présente Section doit être conduite par une Commission dont les membres sont nommés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 149

Les agents chargés d'effectuer des enquêtes maritimes procèdent à l'interrogatoire du capitaine et des membres de l'équipage et recueillent leurs témoignages. D'autres témoins peuvent également être interrogés s'il apparait que leurs témoignages sont utiles au cours de l'enquête maritime effectuée.

L'inspection du navire et des lieux sur lesquels s'est produit l'événement donnant lieu à enquête peut également être effectuée.

Article 150

Si l'événement donnant lieu à enquête s'est produit alors que le navire se trouvait dans un port, l'enquête maritime doit être effectuée dans ce port ou au prochain port d'escale auquel le navire s'arrête.

L'enquête maritime peut cependant être reportée jusqu'à l'arrivée du navire dans un autre port, s'il est établi qu'il en résultera un gain important de temps ou financier pour le navire, et compte tenu de la nature de l'événement donnant lieu à enquête.

Article 151

Lorsqu'une enquête maritime est obligatoire, conformément aux dispositions de l'Article 145, le propriétaire ou le capitaine du navire doit informer sans délai l'Autorité Maritime de toute mesure prise ayant pour effet l'ajournement de l'enquête maritime, en indiquant les raisons pour lesquelles l'enquête maritime est reportée. En cas de perte totale du navire, l'enquête maritime est effectuée au lieu du port d'immatriculation du navire, à moins que l'Autorité Maritime n'en décide autrement.

Article 152

Lorsqu'une enquête maritime est obligatoire conformément aux dispositions prévues à l'Article 145, le capitaine du navire doit en informer sans délais l'Autorité Maritime.

Lorsque l'événement donnant lieu à enquête se produit lors du séjour du

navire dans un port de la République de Guinée, le capitaine doit en informer l'Autorité Maritime au plus tard avant la fin du jour ouvrable suivant celui du Jour où l'événement est survenu ou de sa découverte, sous réserve cependant des dispositions prévues à l'alinéa 2 de l'Article 150. Dans les autres cas l'Autorité Maritime doit être informée au plus tard dans les 48 heures suivant l'arrivée du navire dans un port.

Article 153

Lorsque le capitaine est empêché d'informer l'Autorité Maritime d'un événement survenu donnant lieu à enquête maritime, ou en cas d'oubli de sa part, il appartient au propriétaire du navire d'apporter à l'Autorité Maritime les informations requises.

Article 154

Les informations données à l'Autorité Maritime à la suite de la survenance d'un événement donnant lieu à enquête maritime, doivent être accompagnées des documents suivants:

a) une copie certifiée conforme des pages du livre de bord dans lesquelles a été notée les circonstances de l'événement et, en cas de perte du livre de bord, un rapport écrit sur les conditions et les causes de l'événement;

b) la liste des membres de l'équipage;

c) la liste des membres de l'équipage considérés comme susceptibles de fournir des indications sur l'événement survenu;

d) le cas échéant, une liste des personnes intéressées à un titre quelconque à l'événement survenu et leur adresse ou celle de leur représentant légal

Article 155

L'enquête maritime doit être effectuée par les personnes habilitées, désignées à l'Article 148 de la présente Section. Dans les trois jours au plus tard suivant la réception par l'Autorité Maritime des informations visées aux Articles 152 et 154.

Les personnes habilitées à effectuer l'enquête peuvent se réunir à bord du navire et y convoquent, en vue de les entendre, le propriétaire du navire, les propriétaires de la cargaison, l'assureur et toute autre personne intéressée à l'événement survenu.

Article 156

En cas d'abordage, l'enquête maritime effectuée au sujet de l'un des navires en cause doit, dans toute la mesure du possible, être effectuée en même temps que l'enquête maritime concernant l'autre navire. L'Autorité Maritime est tenue de prendre toutes mesures appropriées à cet effet.

Si les deux enquêtes maritimes ne peuvent pas être effectuées en même temps, l'Autorité Maritime veille à ce que les conclusions de la première enquête effectuée ne soient pas rendues publiques avant qu'ait pris fin la seconde enquête maritime.

Article 157

Les dispositions de l'Article précédent sont également applicables en cas d'abordage entre un navire battant pavillon de la République de Guinée et un navire étranger.

Toute enquête ou investigation entreprise par des Autorités Etrangères à la suite de l'abordage subi par le navire sous pavillon étranger sera considérée comme une enquête maritime au sens des dispositions prévues dans la présente Section. L'Autorité Maritime peut cependant décider, en cas d'abordage entre un navire battant pavillon de la République de Guinée et un navire sous pavillon étranger, qu'il n'aura pas lieu d'effectuer une enquête maritime, si le navire sous pavillon d'un Etat étranger n'est pas tenu, en vertu des dispositions de la législation nationale, de se soumettre à une enquête similaire.

Article 158

Le livre de bord, ainsi que le journal des machines, le journal de radio et tous autres documents jugés nécessaires, sont à produire lors de l'enquête maritime.

Article 159

L'audition des témoins est effectuée au cours de l'enquête maritime, conformément à la pratique et aux usages maritimes en vigueur en République de Guinée. Un témoin n'est pas autorisé à prendre connais-

sance du témoignage fait par une autre personne. Dans la mesure du possible, un témoin qui a été appelé à témoigner ne doit pas pouvoir communiquer avec une personne ayant encore à apporter son témoignage.

Le propriétaire du navire, les propriétaires de la cargaison, l'assureur ou toute autre personne intéressée aux événements donnant lieu à enquête maritime, peuvent être autorisés à interroger les témoins, après leur interrogatoire au cours de l'enquête maritime.

Article 160

Si après conclusion d'une enquête maritime, des faits, informations ou éléments de preuve nouveaux sont rapportés, de nature à remettre en cause les décisions prises à l'issue de l'enquête maritime, une nouvelle enquête maritime peut être ordonnée à la demande de l'Autorité Maritime.

Article 161

L'enquête maritime est effectuée conformément aux dispositions prévues dans la présente section, lorsque l'événement donnant lieu à enquête trouve son origine à bord d'un navire battant pavillon de la République de Guinée.

L'Autorité Maritime peut également exiger qu'une enquête maritime soit effectuée, conformément aux dispositions prévues dans la présente Section, lorsque l'événement donnant lieu à enquête trouve son origine à bord d'un navire étranger mais que des intérêts guinéens sont également concernés et si ce navire fait escale dans un port de la République de Guinée. L'Autorité Maritime peut, dans une telle hypothèse, refuser au navire battant pavillon d'un Etat Etranger, l'autorisation de départ du port jusqu'à ce que l'enquête maritime ait été effectuée.

Article 162

Si l'un des événements mentionnés à l'Article 145 de la présente Section a pour conséquence des pertes importantes en vies humaines ou en propriétés, ou s'il apparaît que l'enquête à effectuer sera particulièrement longue ou complexe, le Ministre chargé de la Marine Marchande peut nommer une Commission d'Enquête. Dans ce cas l'exécution d'une enquête maritime dans les conditions prévues par les dispositions de la présente Section n'aura pas lieu.

Les membres de la Commission d'Enquête devront avoir les compétences requises en matières juridique, nautique et technique. Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe les modalités et conditions de fonctionnement de la Commission d'Enquête. Dans la mesure du possible, les dispositions prévues dans la présente Section en matière d'enquêtes maritimes seront appliquées par la Commission d'Enquête lors de ses investigations.

Article 163

Lorsqu'une enquête maritime a été effectuée par des autorités étrangères à la suite des événements survenus mentionnés à l'Article 145 de la présente Section, le propriétaire du navire ou le capitaine est tenu, sur demande de l'Autorité Maritime de la République de Guinée, de leur faire parvenir une copie du rapport établi par les autorités étrangères, dans la mesure où il est disponible.

TITRE III: POLLUTION MARINE

CHAPITRE I: PREVENTION DE LA POLLUTION DES MERS

Section I: Dispositions Générales

Article 164

Aux fins des dispositions du présent Chapitre:

a) l'expression «substance nuisible» désigne toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu des dispositions du présent Chapitre;

b) le terme «rejet», lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances, désigne tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, emanations

ou vidange;

le terme rejet ne couvre pas:

i)- l'immersion de déchets et autres matières en mer, au sens des dispositions prévues dans le Chapitre II du présent Titre;

ii)- les déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans; et

iii)- les déversements de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques visant à réduire ou à combattre la pollution .

c)- le terme «navire» désigne tout bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes;

d)- le terme «événement» désigne un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance.

Article 165

Les dispositions du présent Chapitre s'appliquent:

a)- aux navires sous pavillon guinéen et aux navires autorisés à battre le pavillon d'un Etat Partie à la Convention MARPOL 1973/78;

b) aux navires qui ne sont pas autorisés à battre le pavillon d'un Etat Partie à la Convention MARPOL 1973/78 mais qui sont exploités sous l'Autorité d'un tel Etat Partie.

Article 166

Les dispositions du présent Chapitre ne s'appliquent ni aux navires de la Marine Nationale ni aux autres navires appartenant à l'Etat ou exploités par l'Etat ou un organisme public tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins non commerciales.

Article 167

Les conditions d'application des dispositions du présent Chapitre seront précisées par un Décret relatif à la prévention de la pollution des eaux marines. Les dispositions de ce Décret seront précisées, en tant que de besoin, par des Arrêtés d'application.

Article 168

Tout navire qui est tenu de posséder un Certificat délivré par l'Autorité Maritime conformément aux dispositions prévues dans le Décret visé à l'Article précédent est soumis, dans les ports ou les terminaux au large relevant de la juridiction de la République de Guinée, à une inspection effectuée par les services compétents.

Article 169

L'inspection prévue à l'Article précédent a pour seul objet de vérifier la présence à bord du navire d'un Certificat en cours de validité, sauf si l'Autorité Maritime a des raisons précises de penser que les caractéristiques du navire ou de son équipement diffèrent sensiblement de celles qui sont portées sur le Certificat. Dans ce cas, ou s'il n'y a pas à bord du navire de Certificat en cours de validité, l'Autorité Maritime prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller avant qu'il puisse le faire sans danger excessif pour le milieu marin. L'Autorité Maritime peut cependant autoriser le navire à quitter le port ou le terminal au large pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche.

Article 170

Si l'Autorité maritime refuse à un navire étranger l'accès d'un port ou d'un terminal au large qui relève de la juridiction de l'Etat guinéen, ou si elle procède à une intervention quelconque à l'encontre de ce navire en arguant du fait qu'il n'est pas conforme aux dispositions du présent Chapitre et des textes de réglementation, ou aux dispositions de la Convention MARPOL 1973/78, ladite Autorité avise immédiatement le Consul ou le Représentant diplomatique de l'Etat dont le navire bat le pavillon ou en cas d'impossibilité, les Autorités dont relève le navire intéressé.

Avant de signifier un tel refus et avant de procéder à une telle interven-

tion, l'Autorité Maritime consulte les Autorités Nationales dont relève le navire; ces Autorités Nationales sont également avisées lorsque le navire ne possède pas à son bord un Certificat en cours de validité conforme aux dispositions de la Convention MARPOL 1973/78.

Article 171

L'Autorité Maritime applique aux navires battant le pavillon d'Etats qui ne sont pas Parties à la Convention MARPOL 1973/78 les prescriptions de cette Convention dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

Article 172

Tout navire auquel les dispositions du présent Chapitre et des textes de réglementation ou celles de la Convention MARPOL 1973/78 s'appliquent peut être soumis, dans tout port ou terminal au large situé en République de Guinée, à l'inspection de l'Autorité Maritime en vue de vérifier s'il a rejeté des substances nuisibles en infraction aux dispositions visées ci-dessus.

Au cas où l'inspection fait apparaître une infraction aux dispositions visées à l'alinéa 1er du présent Article, l'Autorité Maritime prend les mesures appropriées.

Article 173

En cas de rejet en mer par un navire sous pavillon étranger de substances nuisibles, constatés par l'Autorité Maritime, celle-ci fournit aux Autorités de l'Etat dont le navire bat le pavillon, la preuve du rejet en mer de substances nuisibles, afin de leur permettre de prendre les mesures appropriées.

Article 174

L'Autorité Maritime peut inspecter tout navire auquel s'appliquent les dispositions du présent Chapitre et des textes de réglementation ou de celles de la Convention MARPOL 1973/78, et qui fait escale dans un port ou un terminal au large situé en République de Guinée, lorsque les Autorités d'un tel Etat lui demande de procéder à une enquête en fournissant suffisamment de preuves que le navire a rejeté en un lieu quelconque des substances nuisibles ou des effluents contenant de telles substances.

Dans le cas visé à l'alinéa 1er du présent Article, l'Autorité Maritime rend compte de l'enquête effectuée aux Autorités Nationales qui ont demandé, afin que des mesures appropriées puissent être prises, conformément aux dispositions du présent chapitre et des textes de réglementation ou de celles de la Convention MARPOL 1973/78.

Article 175

L'Autorité Maritime évitera au tant que possible, que les mesures prises en application des Articles 168 à 174 du présent Chapitre ou des dispositions équivalentes de la Convention MARPOL 1973/78 ne retiennent ou ne retardent indûment le navire.

Tout navire qui a été retardé indûment par suite de l'application des dispositions visées à l'alinéa 1er du présent Article a droit à une réparation pour les pertes ou dommages subis.

Article 176

En cas d'événement il est sans retard fait rapport par l'Autorité Maritime. Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe par Arrêté, les dispositions relatives à l'établissement et à l'exploitation des rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles en mer.

Article 177

L'Autorité Maritime est tenue d'effectuer une enquête sur tout accident survenu à tout navire sous pavillon guinéen qui est soumis aux dispositions du présent Chapitre et des textes de réglementation lorsque cet accident a eu, pour le milieu marin, des conséquences néfastes.

Section 2: Mesures de Prévention Contre la Pollution des Mers

1: Prévention de la pollution par les hydrocarbures

Article 178

Aux fins des dispositions prévues dans le présent paragraphe 1 et dans les textes de réglementation:

a) le terme "hydrocarbures" désigne le pétrole sous toutes ses formes, à savoir notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés (autres que les produits pétrochimiques soumis aux dispositions de l'Annexe II à la Convention MARPOL 1973/78 ou aux dispositions correspondantes du Décret relatif à la prévention contre la pollution des mers);

b) l'expression «mélange d'hydrocarbures» désigne tout mélange contenant des hydrocarbures;

c) les mots «combustible liquide» désignent tout hydrocarbure utilisé comme combustible pour l'appareil propulsif et les appareils auxiliaires du navire qui transporte ce combustible;

d) le terme «pétrolier» désigne un navire construit ou adapté principalement en vue de transporter des hydrocarbures en vrac dans ses espaces à cargaison et comprend les transporteurs mixtes et tout «navire-citerne pour produits chimiques» lorsqu'il transporte une cargaison totale ou partielle d'hydrocarbures en vrac;

e) l'expression «transporteur mixte» désigne un navire conçu pour transporter soit des hydrocarbures, soit des cargaisons solides en vrac.

Article 179

Les dispositions du présent paragraphe et les textes de réglementation s'appliquent, à tous les navires.

Les acroglisseurs et autres types nouveaux de bâtiments (engins à effet de surface, engins submersibles etc.) dont les caractéristiques rendent injustifiée ou pratiquement irréalisable l'application des dispositions du présent paragraphe 1 et des textes de réglementation peuvent être exemptés de l'application de ces dispositions par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 180

Les dispositions du présent paragraphe seront complétées par celles du Décret relatif à la prévention de la pollution des mers, visé à l'Article 167 du présent Chapitre, et en tant que besoin, par celles des Arrêtés d'application.

Le Décret précité et les Arrêtés ministériels pris porteront, notamment, sur les questions suivantes:

visites et inspections des navires;

a) visites et inspections des navires;

b) délivrance, formes et durée de validité des Certificats;

c) Réglementation des rejets d'hydrocarbures;

d) registre des hydrocarbures.

2: Prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac

Article 181

Aux fins des dispositions du présent paragraphe 2 l'expression «navire-citerne pour produit chimiques» désigne un navire construit ou adapté principalement en vue du transport en vrac cargaisons de substances liquides nocives et comprend les pétroliers tels qu'ils sont définis l'Article 148 du paragraphe 1 de la présente Section lorsqu'ils transportent une cargaison complète ou partielle de substances liquides nocives en vrac.

Article 182

Les dispositions du présent paragraphe 2 s'appliquent à tous les navires transportant des substances liquides nocives.

Lorsqu'une cargaison soumise aux dispositions du paragraphe 2 de la présente Section et celles des textes de réglementation des dispositions prises en vue de leur application, ou a dispositions de l'Annexe I à la Convention MARPOL 1983/78, est transportée dans un citerne d'un navire-citerne pour produits chimiques, les dispositions précitées s'appliquent également.

Article 183

Les dispositions du présent paragraphe seront complétées par celles du Décret relatif à prévention de la pollution des mers, visé à l'Article 167 et, en tant que de besoin par 1 dispositions des Arrêtés d'application

Le Décret précité et les Arrêtés ministériels porteront, notamment, sur les questions suivantes:

- a) classement en catégories (A, B, C et D) de la liste des substances liquides nocives;
- b) le rejet de substances liquides nocives en mer;
- c) les mesures de contrôles;
- d) le registre de la cargaison;
- e) les visites de navires;
- f) la délivrance et la durée de validité des certificats.

3. Prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis.**Article 184**

Les dispositions du présent paragraphe 3 s'appliquent à tous les navires transportant des substances nuisibles en colis, ou dans les conteneurs, des citernes mobiles, des camions citernes ou des wagons citernes.

De tels transports de substances nuisibles sont interdits, sauf s'ils sont effectués conformément aux dispositions du présent paragraphe et des textes de réglementation pris en application de ses dispositions.

Article 185

En vue de compléter les dispositions du présent paragraphe 3, des prescriptions détaillées seront prévues dans le Décret relatif à la prévention de la pollution des mers, visé à l'Article 167 du présent Chapitre, et en tant que de besoin par les dispositions des Arrêtés d'application, en ce qui concerne l'emballage, le marquage, l'étiquetage, les documents, l'arrimage, les limitations quantitatives, les exceptions et les notifications visant à prévenir ou à réduire au maximum la pollution du milieu marin par des substances nuisibles.

Article 186

Aux fins des dispositions du présent paragraphe 3 et des textes de réglementation, les récipients vides, les conteneurs, les citernes mobiles, les camions - citernes et les wagons citernes qui ont déjà servi au transport de substances nuisibles seront eux-mêmes traités comme des substances nuisibles, à moins que des précautions suffisantes n'aient été prises pour s'assurer qu'ils contiennent aucun résidu dangereux pour le milieu marin.

Article 187

Des directives pour l'identification des substances nuisibles transportées en colis seront prises par Arrêté d'application

4. Prévention de la pollution par les eaux usées des navires**Article 188**

Aux fins des dispositions du présent paragraphe les termes «eaux usées» désignent:

- a) les eaux et autres déchets provenant d'un type quelconque de toilettes, d'urnoirs et de cuvettes de W-C;
- b) les eaux provenant des lavabos, baquets et conduits de vidange situés dans les locaux réservés aux soins médicaux (infirmerie, salle de soins, etc...);
- c) les eaux provenant des espaces utilisés pour le transport des animaux vivants;
- d) des autres eaux résiduaires lorsqu'elles sont mélangées aux eaux définies ci-dessus.

Article 189

Les dispositions du présent paragraphe 4 s'appliquent à tous les navires.

Article 190

Des prescriptions détaillées seront prévues dans le Décret relatif à la prévention de la pollution des mers, visé à l'Article 167 du présent

Chapitre et, en tant que de besoin, par les dispositions des Arrêtés d'application, en ce qui concerne les règles relatives à la prévention de la pollution des eaux maritimes par eaux usées des navires. Les dispositions du Décret et des Arrêtés ministériels porteront, notamment, sur:

- a) les visites des navires,
- b) la délivrance, la forme et durée de validité du certificat,
- c) le rejet des eaux usées en mer.

5. Prévention de la pollution par les ordures des navires.**Article 191**

Aux fins des dispositions du présent paragraphe 5, le terme "ordures" désigne toutes sortes de rebuts, de déchets domestiques ou provenant de l'exploitation normale du navire, à l'exception du poisson frais entier ou non, dont il peut être nécessaire de se débarrasser de façon continue ou périodique, à l'exception des substances qui sont définies ou énumérées dans les autres dispositions de la présente Section et des textes de réglementation.

Article 192

Les dispositions du présent paragraphe 5 s'appliquent à tous les navires.

Article 193

Des prescriptions détaillées sur les conditions du rejet en mer des ordures des navires seront prévues dans le Décret relatif à la prévention de la pollution des mers, visé à l'Article 167 du présent Chapitre, en tant que de besoin dans des Arrêtés d'application.

Les dispositions du Décret et des Arrêtés ministériels porteront, notamment, sur les conditions de rejet en mer des ordures des navires et les directives pour la mise en oeuvre des mesures prévues dans le Décret précité.

§ 3. Intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution.**Article 194**

L'Autonté Maritime peut prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour les côtes guinéennes ou pour des intérêts connexes, une pollution ou menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures ou des substances autres que des hydrocarbures, à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptibles selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes.

Article 195

Aucune mesure ne sera prise en vertu des dispositions de la présente Section, ni à l'encontre des bâtiments de la Marine Nationale ou des navires de guerre d'un autre Etat, ni à l'encontre d'autres navires appartenant à l'Etat guinéen ou à un autre Etat ou exploités par l'Etat et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service gouvernemental non commercial

Article 196

Aux fins des dispositions prévues dans la présente Section:

- a) l'expression «accident de mer» s'entend d'un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou SA cargaison;
- b) l'expression «navire» s'entend:
 - i) de tout bâtiment de mer quel qu'il soit, et
 - ii) de tout engin flottant, à l'exception des installations ou autres dispositions utilisées pour l'exploitation du fond des mers, des océans et de leur sous-sol ou l'exploitation de leurs ressources;
- c) l'expression «hydrocarbures» s'entend du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel et de l'huile de graissage;
- d) les «substances autres que les hydrocarbures» sont:

i) les substances énumérées dans une liste établie par l'Organisation Maritime Internationale, annexe au Protocole de 1978 à la Convention INTERVENTION 1969, et qui est publiée par Arrêté d'application, et

ii) les autres substances susceptibles de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources vivantes, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte aux agréments ou de gêner toutes autres utilisations légitimes de la mer:

c)- l'expression «intérêts connexes» s'entend des intérêts de l'Etat guinéen directement affectés ou menacés par l'accident de mer et qui ont trait notamment

i) aux activités maritimes côtières, portuaires ou d'estuaires y compris aux activités de pêcheries, constituant un moyen d'existence essentiel pour les intéressés,

ii) à l'attrait touristique de la région considérée,

iii) à la santé des populations riveraines et au bien être de la région considérée, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore.

Article 197

Chaque fois que l'Autorité Maritime prend des mesures au sujet d'une substance mentionnée à l'alinéa d) de l'Article précédent, il lui appartient de prouver que cette substance risquait selon toute vraisemblance, dans les circonstances existant au moment de l'intervention, de constituer un danger grave et imminent analogue à celui que présente l'une quelconque des substances énumérées dans la liste mentionnée à l'alinéa d) de l'article précédent.

Article 198

Le droit de l'Etat guinéen de prendre des mesures conformément aux dispositions de l'Article 194 ci-dessus est exercé dans les conditions suivantes:

a)- avant de prendre des mesures, l'Autorité Maritime consulte les Autorités compétentes des autres Etats mis en cause par l'accident de mer, en particulier celles du ou des Etat(s) du pavillon;

b) l'Autorité Maritime notifie sans délai les mesures envisagées aux personnes physiques ou morales qui sont connues d'elle ou qui lui ont été signalées au cours des consultations comme ayant des intérêts qui pourraient vraisemblablement être compromis ou affectés par ces mesures. L'Autorité Maritime prend en considération les avis que ces personnes peuvent lui soumettre;

c)- avant de prendre des mesures, l'Autorité Maritime peut procéder à la consultation d'experts indépendants qui seront choisis sur une liste tenue à jour par l'Organisation Maritime Internationale;

d)- en cas d'urgence, appelant des mesures immédiates l'Autorité Maritime peut prendre les mesures rendues nécessaires par l'urgence, sans notification ou consultations préalables ou sans poursuivre les consultations en cours;

e) l'Autorité Maritime, avant de prendre de telles mesures et au cours de leur exécution, s'emploie de son mieux à éviter tout risque pour les vies humaines et à apporter aux personnes en détresse toute dont elles peuvent avoir besoin, à ne pas entraver et à faciliter, dans les l'aide cas appropriés, le rapatriement des équipages des navires;

f)- les mesures qui ont été prises en application des dispositions de la présente Section doivent être notifiées sans délai aux autorités compétentes des Etats et aux personnes physiques ou morales intéressées qui sont connues.

Article 199

Les mesures d'intervention prises par l'Autorité Maritime conformément aux dispositions de l'Article 194 de la présente Section, doivent être proportionnées aux dommages que l'Etat Guinéen a effectivement subi ou dont il est menacé.

Ces mesures d'intervention ne doivent pas aller au-delà de celles que l'on peut raisonnablement considérer comme nécessaires pour atteindre le but

mentionné à l'Article 194, et elles doivent prendre fin dès que ce but a été atteint; elles ne doivent pas empiéter sans nécessité sur les droits et intérêts de l'Etat du pavillon, d'Etats tiers ou de toute autre personne physique ou morale intéressée.

Article 200

L'appréciation de la proportionnalité des mesures prises, par rapport aux dommages, doit être faite compte tenu:

a)- de l'étendue et de la probabilité des dommages imminents, si ces mesures ne sont pas prises;

b)- de l'efficacité probable de ces mesures, et

c) de l'ampleur des dommages qui peuvent être causés par ces mesures.

Article 201

Au cas où l'Autorité Maritime prend des mesures en contravention avec les dispositions prévues dans la présente Section, causant un préjudice à autrui, elle est tenue de dédommager les victimes pour autant que les mesures qui ont été prises dépassent ce qui est raisonnablement nécessaire pour parvenir aux fins mentionnées à l'Article 194 de la présente Section.

Article 202

Tout différend entre l'Autorité Maritime et les Autorités d'un Etat étranger ou des personnes physiques ou morales étrangères, sur le point de savoir si les mesures prises en application de l'Article 194 contreviennent aux dispositions de la présente section, si une réparation est due en vertu de l'Article 201 ci-dessus, ainsi que sur le montant de l'indemnité, s'il n'a pu être réglé par voie de négociation entre les parties au litige ou entre l'Autorité Maritime et les personnes physiques ou morales qui demandent réparation, et sauf décision contraire des parties en litige, sera soumis à la requête de l'une des parties en cause à la conciliation ou, en cas d'échec de la conciliation, à l'arbitrage, dans les conditions prévues à l'Annexe à la Convention INTERVENTION 1969.

Section 4: Sanctions Pécuniaires et Pénales

Article 203

L'Autorité Maritime peut immobiliser un navire battant le pavillon guinéen dans les cas suivants

a) le navire ne détient pas les certificats requis suivant les dispositions du présent Chapitre;

b)- la structure du navire, ses machines, équipements et appareils ne sont pas en conformité avec les indications données dans les Certificats et autres documents détenus par le navire;

c) l'état général du navire ou de certaines de ses parties est tel qu'il ne peut entreprendre une navigation en mer sans danger pour l'environnement marin;

d)- un représentant de l'Autorité Maritime a été empêché d'effectuer une visite ou une inspection à bord du navire prévue par les dispositions du présent Chapitre et des textes de réglementation .

Article 204

L'Autorité Maritime peut immobiliser un navire battant le pavillon d'un Etat étranger dans les cas suivants:

a)- le navire bat le pavillon d'un Etat qui est Partie à la Convention MARPOL 1973/78 et ne détient pas les Certificats et autres documents exigés par ladite Convention et ses Annexes;

b)- la structure du navire, ses machines, équipements et appareils ne sont pas en conformité avec les indications données dans les Certificats et les autres documents détenus par le navire;

c)- l'état général du navire ou de certaines de ses parties est tel qu'il ne peut entreprendre une navigation en mer sans danger pour l'environnement marin;

d)- un représentant de l'Autorité Maritime a été empêché d'effectuer à bord du navire une visite ou une inspection prévue par les dispositions de

la Convention MARPOL 1973/78 et de ses Annexes.

Article 205

Lorsqu'elle décide l'immobilisation d'un navire, l'Autorité Maritime est tenue de délivrer au capitaine du navire immobilisé une note indiquant les motifs de l'immobilisation. Lorsque le navire bat le pavillon guinéen, copie de cette note est adressée au propriétaire du navire, et si le navire bat le pavillon d'un Etat étranger, une copie de la note est envoyée au Consul ou au Représentant diplomatique, ou en leur absence aux Autorités Maritimes compétentes de l'état dont le navire bat le pavillon.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrêté, les dispositions relatives à:

a)- la procédure d'immobilisation du navire en cas de violation des dispositions du présent Chapitre ou des dispositions de la Convention MARPOL 1973/78 et de ses Annexes

b) la procédure de levée de l'immobilisation du navire.

Article 206

En cas de contestation des décisions prises par l'Autorité Maritime en ce qui concerne l'application des dispositions du présent Chapitre et des textes de réglementation, ou celle des dispositions de la Convention MARPOL 1973/78 et de ses Annexes, le capitaine ou le propriétaire du navire, qu'il soit sous pavillon guinéen ou sous pavillon d'un Etat étranger, peut faire appel de la décision auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 207

L'appel prévu à l'Article précédent doit être fait par écrit dans le délai d'un mois à compter de la date à laquelle le capitaine ou le propriétaire du navire a été vu signifier la décision de l'Autorité Maritime.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande est tenu de statuer sur l'appel qui lui est soumis dans le délai d'un mois à compter de la date à laquelle l'appel a été fait et reçu par les services de son Ministère. Après avoir pris l'avis de l'Autorité Maritime, le Ministre rend une décision motivée.

Article 208

La décision prise par l'Autorité Maritime est suspendue en cas d'appel porté devant le Ministre chargé de la Marine Marchande.

La disposition de l'alinéa précédent ne s'applique cependant pas dans les cas où l'Autorité Maritime a décidé l'immobilisation du navire.

Article 209

Le capitaine qui ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par les dispositions du présent Chapitre et/ou qui s'oppose aux visites et inspections entreprises par des représentants de l'Autorité Maritime encourt une peine d'amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à un million (1.000.000) de Francs Guinéens.

Article 210

Le propriétaire de navire qui ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par les dispositions du présent Chapitre encourt une peine d'amende d'un million (1.000.000) de Francs Guinéens à un million cinq cent mille (1.500.000) Francs Guinéens.

Article 211

Le capitaine, le propriétaire du navire et/ou tout autre personne impliquée dans un accident maritime qui n'a pas pris les mesures nécessaires en vue de prévenir, de réduire ou d'empêcher les conséquences dommageables d'un tel accident, conformément aux instructions données par l'Autorité Maritime, encourt une peine d'amende de deux millions (2.000.000) de Francs Guinéens à trois millions (3.000.000) de Francs Guinéens.

CHAPITRE II

RESPONSABILITE POUR LA POLLUTION MARINE

Section I: Dispositions Générales

Article 212

Aux fins des dispositions du présent Chapitre:

a)- "navire" signifie 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'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac;

B)- "personne" signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris l'Etat et les organismes étatiques

c)- «propriétaire» signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un Etat et exploités par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression «propriétaire» désigne cette compagnie;

d)- "Etat d'immatriculation du navire" signifie :

à l'égard des navires immatriculés l'Etat dans lequel le navire a été immatriculé et dont le navire bat le pavillon.

e)- «hydrocarbures» signifie tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire;

f)- «dommage par pollution» signifie:

i) 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, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;

ii) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures;

g) "mesures de sauvegarde" signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution;

h) "événement" signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution.

Article 213:

Les dispositions du présent Chapitre s'appliquent exclusivement:

a) - aux dommages de pollution survenus;

i) sur le territoire, y compris la mer territoriale de la République de Guinée; et

ii) dans la zone économique exclusive de la République de Guinée établie conformément aux dispositions des articles 40 à 42 du présent Code;

b) aux mesures de sauvegarde où qu'elles soient prises, et destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

Article 214:

Le propriétaire du navire au moment d'un événement, ou si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux articles 215 et 216.

Article 215:

Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution:

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible;

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage;

c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

Article 216:

Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

Article 217

Aucune demande de réparation, de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base des dispositions du présent Chapitre. Sous réserve des dispositions de l'Article suivant, aucune demande de réparation de dommage par pollution qu'elle soit ou non fondée sur les dispositions du présent Chapitre ne peut être introduite contre

a)- les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

b) le pilote ou toute autre personne qui sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;

c)- tout affrètement (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affrètement coque nue), armateur ou armateur-gérant du navire;

e) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

e) toute personne prenant des mesures de sauvetage;

f)- tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d), et e) du présent Article, à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 218

Aucune disposition du présent Chapitre ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

Article 219

Lorsqu'un événement met en cause plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'Article 217 ci-dessus, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article 220

Les dispositions du présent Chapitre ne sont pas applicables aux navires de la Marine Nationale et aux autres navires appartenant à des organismes de l'Etat ou des collectivités publiques ou exploités par eux et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'Etat.

En ce qui concerne les navires appartenant à l'Etat guinéen ou à un organisme public guinéen et qui sont utilisés à des fins commerciales, l'Etat guinéen ou l'organisme public guinéen est passible de poursuites devant les tribunaux nationaux et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'Etat souverain.

Section 2: Limitation de la Responsabilité du Propriétaire de Navire et Constitution d'un Fonds de Limitation

Article 221

Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité conformément aux dispositions du présent Chapitre, à un montant total par événement calculé suivant les dispositions prévues à l'Article V de la

Convention Internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole de 1984.

Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, conformément aux dispositions du présent Chapitre, s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 222

Pour bénéficier de la limitation prévue à l'alinéa 1 de l'Article précédent, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats Parties à la Convention Internationale de 1969 visée à l'Article précédent ou une action est engagée en vertu de l'Article 243 ci-après.

Le fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise par la législation de l'Etat dans lequel le fonds est constitué. et juge satisfaisante par le tribunal saisi ou par toute autre autorité compétente.

Article 223

La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

Si avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemniée aurait eus d'après les dispositions du présent Chapitre.

Article 224

Le droit de subrogation prévu à l'Article précédent peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage par pollution sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

Article 225

Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu de l'Article 223 ci-dessus ou de l'Article précédent, si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

Article 226

Pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

Article 227

L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément aux dispositions du présent Chapitre, aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire.

Un tel fonds peut être constitué même lorsque, en vertu des dispositions de l'Article 221 alinéa 2 du présent Chapitre, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire.

Article 228

Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application des dispositions des Articles 221 à 227 et est en droit de limiter sa responsabilité:

a)- aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire;

b)- le tribunal ou autre autorité compétente ordonne la libération du navire ou autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparation pour les dommages par pollution causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

Section 3: Assurances et autres Garanties Financières.

Article 229

Le propriétaire d'un navire immatriculé en République de Guinée et transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'Article 221 alinéa 1er du présent Chapitre, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution, conformément aux dispositions du présent Chapitre.

Article 230

Un Certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité, conformément aux dispositions du présent Chapitre, est délivré à chaque navire après que l'Autorité Maritime se soit assurée que le navire satisfait aux dispositions prévues à l'Article précédent.

Le Certificat, établi en langue française, est délivré par l'Autorité Maritime. Il doit être conforme au modèle fixé par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande et comporter les renseignements suivants:

- a) nom du navire et port d'immatriculation;
- b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire;
- c) type de garantie;
- d) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie et, le cas échéant, lieu de de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;
- e) la période de validité du Certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

Article 231

Le Certificat visé à l'Article précédent doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'Autorité Maritime.

Article 232

Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions des Articles 229 à 231 ci-dessus si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat en application de l'Article 230, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'Autorité Maritime, à moins que le certificat ne lui ait été restitué ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant la fin de ce délai.

Les dispositions de l'alinéa 1er du présent Article s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financièrement ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions des Articles 229 à 231.

Article 233

Les conditions de délivrance et de validité du Certificat d'assurance ou autre garantie financière sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 234

Les Certificats délivrés ou visés sous la responsabilité des autorités compétentes d'un Etat qui est Partie à la Convention Internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, modifiée par le protocole de 1984, sont reconnus par l'Autorité Maritime à toutes les fins de la Convention précitée de 1969 et sont considérés par elle comme ayant la même valeur que les Certificats délivrés par elle-même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un Etat Partie à la Convention précitée de 1969.

Article 235

L'Autorité Maritime peut à tout moment demander aux autorités compétentes de l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention Internationale de 1969.

Article 236

Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution.

Article 237

Dans le cas visé à l'Article précédent, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'Article 221 du présent Chapitre, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'Article 221. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation du propriétaire.

Le défendeur peut également se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire à se joindre à la procédure.

Article 238

Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application des dispositions de l'Article 229 du présent Chapitre n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu des dispositions du présent Chapitre ou de celles de la Convention Internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Article 239

L'Autorité Maritime n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent Chapitre et battant pavillon de la République de Guinée à commercer si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en application des dispositions des Articles 230 ou 241 du présent chapitre.

Article 240

Sous réserve des dispositions du présent Chapitre ou des dispositions équivalentes de la Convention Internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, l'Autorité Maritime veille à ce, qu'une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences de l'article 229 du présent chapitre ou des dispositions équivalentes de l'article VII paragraphe 1 de la convention précitée de 1969 couvre tout navire quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans un port guinéen ou qui le quitte ou qui arrive dans des installations terminales situées au large des côtes de la République de Guinée, dans la mer territoriale guinéenne ou qui les quitte, s'il transporte effectivement plus de 3 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

Article 241

Si un navire qui est la propriété de l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions des Articles 229 à 240 ci-dessus ne s'appliquent pas à ce navire.

Un tel navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'Autorité Maritime attestant que le navire est la propriété de l'Etat Guinéen et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'Article 229 du présent Chapitre ou dans les dispositions équivalentes de l'Article V paragraphe 1 de la Convention internationale de 1969. Ce Certificat devra suivre d'aussi près que possible le modèle fixé par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande prévu à l'Article 230 alinéa 2 du présent Chapitre.

Section 4: Droits et Actions.

Article 242

Les droits à indemnisation prévus par les dispositions du présent Chapitre s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application de ces dispositions dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu.

Cependant, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

Article 243

Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone telle que définie à l'Article 213 du présent Chapitre, de la République de Guinée ou d'un ou de plusieurs autres Etats Parties à la Convention Internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une telle zone il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux guinéens ou devant les tribunaux de ces Etats Parties à la Convention précitée de 1969 Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable de l'introduction de telles demandes.

Article 244

Après la constitution du fonds, conformément aux dispositions des Articles 221 à 227 du présent Chapitre, ou des dispositions équivalentes de l'Article 3 de la Convention Internationale de 1969 le tribunal guinéen ou les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls Compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds

Article 245

Tout jugement d'un tribunal compétent; en vertu des articles 243 et 244 ci-dessus, qui est exécutoire dans l'Etat d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu en République de Guinée sauf:

- a)- si le jugement a été obtenu frauduleusement;
- b)- si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

Article 246

Tout jugement qui est reconnu en vertu des dispositions de l'Article précédent est exécutoire en République de Guinée dès que les procédures exigées sur le plan national ont été remplies

Ces procédures ne peuvent autoriser une révision sur le fond de la demande.

Section 5: L'Indemnisation par le Fonds International d'Indemnisation pour les Dommages par Pollution

Article 247

La République de Guinée ayant adhéré, en date du à la Convention Internationale de 1971 portant création d'un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, les dispositions de cette Convention sont applicables en République de Guinée.

Article 248

Le Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dénommé ci-après «le Fonds», est reconnu comme une personne juridique pouvant, en vertu des dispositions de la législation guinéenne, assumer des droits et obligations et être partie à toute action engagée auprès des tribunaux guinéens. L'Administrateur du Fonds est reconnu, en République de Guinée comme le représentant légal du Fonds.

Les dispositions de l'alinéa précédent prennent effet à compter de la date de l'adhésion de la République de Guinée à la Convention Internationale de 1971, telle qu'elle est précisée à l'Article précédent.

Article 249

Les dispositions de la Convention Internationale de 1971 sur le fonds s'appliquent:

- a) aux dommages par pollution causés .
- i) sur le territoire de la République de Guinée y compris sa mer territoriale
- ii) dans la zone économique exclusive de la République de Guinée telle

qu'elle est définie aux articles 40 à 42 du présent Code;

b) aux mesures de prévention prises, en quelque lieu que ce soit, en vue de prévenir ou de réduire les dommages par pollution.

Article 250:

Toute personne qui, au cours d'une année civile a reçu des quantités totales supérieures à 150.000 tonnes:

a) d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transporté par mer jusqu'à destination dans les ports ou installations terminales situés sur le territoire de la République de Guinée;

b) d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer et déchargés dans un port ou dans une installation terminale d'un Etat non contractant à la Convention Internationale de 1971 sur le Fonds, pour être amenés ensuite dans toute installation située sur le territoire de la République de Guinée, étant entendu que les hydrocarbures donnant lieu à contribution ne sont pas pris en compte, en vertu des dispositions du présent alinéa, que lors de leur première réception en République de Guinée, après leur déchargement dans l'Etat non contractant à la Convention de 1971 sur le Fonds;

c) sera tenue de verser une contribution au Fonds, calculée en fonction des quantités d'hydrocarbures effectivement reçues par elle, et de fournir toutes garanties quant au paiement d'une telle contribution.

Article 251:

Les mots "hydrocarbures donnant lieu à contribution" désignent "pétrole brut" et le "fuel-oil", la définition de ces deux termes étant la suivantes:

a) "pétrole brut" signifie toute mélange d'hydrocarbures provenant du sol, soit à l'état naturel, soit traité pour permettre son transport. Cette définition englobe les pétroles bruts débarrassés de certains distillats (parfois qualifiés de "bruts étêtés") et ceux auxquels ont été ajoutés certains distillats (quelquefois connus sous le nom de bruts "fluxés" ou "reconstitués");

b) "fuel-oil" désigne les distillats lourds ou résidus de pétrole brut ou mélanges de ces produits destinés à être utilisés comme carburants pour la production de chaleur ou d'énergie, d'une qualité équivalente à "la spécification applicable au fuel numéro quatre (désignation D 396-69) de l'American Society for testing and Materials ou plus lourds que ce fuel.

Article 252:

Toute personne qui reçoit sur le territoire guinéen les quantités d'hydrocarbures visées à l'article 250 ci-dessus à l'obligation de fournir au Ministre chargé de la Marine Marchande toutes informations sur les quantités d'hydrocarbures effectivement reçues.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande communique tous les ans au fonds conformément aux dispositions prévues à l'Article 15 de la Convention internationale de 1971 sur le fonds les noms et adresses de toutes les personnes qui sont tenues de verser des contributions aux fonds, en application des dispositions prévues à l'Article 250 ci-dessus

Article 253

Toute personne qui prend connaissance des informations visées à l'Article précédent est tenue au secret professionnel en ce qui concerne ces informations ainsi que pour toutes autres informations à caractère technique ou commercial dont elle peut prendre connaissance.

Article 254

Les actions relatives à des demandes d'indemnisation fondées sur les dispositions de la Convention internationale de 1971 sur le Fonds ne peuvent être portées devant des tribunaux guinéens que dans les cas suivants:

- a)- Lorsque les dommages ont été occasionnés sur le territoire de la République de Guinée ou dans sa mer territoriale ou si des dépenses ont été faites en vue de prévenir ou de réduire les dommages au territoire ou à la mer territoriale de la République de Guinée;
- b)- Lorsqu'un tribunal guinéen est compétent suivant les dispositions prévues à l'alinéa a) ci-dessus, il aura également compétence pour se prononcer sur toutes actions relatives à des dommages provenant du même événement ou de la même série d'événements ayant la même origine et ayant eu lieu dans un Etat qui est Partie à la Convention

internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures ou qui résultent de mesures prises en vue de prévenir ou de réduire les dommages au territoire ou à la mer territoriale d'un tel Etat.

Article 255

Cependant, les actions prévues à l'Article précédent ne peuvent pas être engagées devant le tribunal guinéen si une action contre le propriétaire du navire ou contre l'assureur a déjà été engagée en vue de l'indemnisation des mêmes dommages dans un Etat qui est Partie à la Convention Internationale de 1971 sur le Fonds.

Article 256

Le Fonds peut se porter partie intervenante dans toute action contre le propriétaire du navire ou son assureur en ce qui concerne l'indemnisation de dommages par pollution, conformément aux dispositions du présent Chapitre. Le jugement rendu dans un tel cas sera opposable au Fonds à condition qu'il soit définitif et exécutoire.

Tout jugement définitif et exécutoire rendu contre le Fonds dans un Etat qui est partie à la Convention Internationale de 1971 sur le fonds aura effet obligatoire et pourra être exécuté en République de Guinée.

Article 257

Le Fonds acquiert par subrogation, à l'égard de toute somme versée par lui conformément aux dispositions de l'Article 4 de la Convention Internationale de 1971 sur le Fonds, tous les droits lui seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.

Aucune disposition dans le présent chapitre ne porte atteinte aux droits de recours ou subrogation du Fonds contre des personnes autres que celles qui sont visées dans l'alinéa 1er du présent article. Dans tous les cas, le Fonds bénéficie d'un droit de subrogation à l'encontre de telles personnes qui ne saurait être moindre que celui dont dispose l'assureur de la personne indemnisée.

Article 258

Les droits à indemnisation prévus par l'Article 4 de la Convention Internationale de 1971 sur le Fonds s'éteignent, à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions des Articles 242 et 243, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu.

Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement ayant causé le dommage;

Section 6: Appels et Recours - Sanctions Pécuniaires et Pénales

Article 259

En cas de violation des Articles 230 et 231 du présent Chapitre, ou lorsqu'il y a des raisons sérieuses de penser que ces dispositions sont sur le point d'être violées, l'Autorité Maritime peut immobiliser le navire dans un port de la République de Guinée ou en tout autre lieu de chargement ou de déchargement des cargaisons en République de Guinée ou dans les eaux guinéennes dans lesquelles le navire se trouve.

Article 260

Lorsqu'un navire a été immobilisé conformément aux dispositions de l'Article précédent, l'Autorité Maritime peut exiger du propriétaire du navire qu'il fournisse une garantie financière dans les conditions prévues par les dispositions de la Section 3 du présent Chapitre. Si une telle garantie financière est fournie l'Autorité Maritime peut ordonner la levée de l'immobilisation du navire.

Article 261

Lorsqu'elle décide l'immobilisation du navire, conformément aux dispositions de l'Article 259 ci-dessus, l'Autorité Maritime doit remettre au capitaine du navire immobilisé une note indiquant les motifs pour lesquels le navire est immobilisé.

Lorsque le navire bat le pavillon de la République de Guinée une copie de la note visée à l'alinéa précédent est envoyée au propriétaire du navire. Si le navire bat le pavillon d'un Etat étranger, une copie de la note est envoyée au Consul ou au Représentant diplomatique ou en leur absence, aux autorités compétentes de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le

pavillon.

Article 262

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrêté, les dispositions relatives à:

- la procédure d'immobilisation des navires en cas de violation des dispositions du présent Chapitre et des textes de réglementation;
- la procédure à suivre en cas de levée de l'immobilisation d'un navire.

Article 263

En cas de contestation des décisions prises par l'Autorité Maritime en ce qui concerne l'application des dispositions du présent Chapitre et des textes de réglementation, le capitaine ou le propriétaire du navire, que celui-ci soit sous pavillon guinéen ou sous le pavillon d'un Etat étranger, peut faire appel auprès du Ministre chargé de la Marine marchande.

Les dispositions des Articles 207 et 208 du Chapitre I du présent Titre, relatif à la pollution des mers, seront applicables aux appels visés à l'alinéa I du présent Article.

Article 264

Le capitaine ou le propriétaire d'un navire qui ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par les dispositions du présent Chapitre encourt une peine d'amende d'un million (1.000.000) de Francs Guinéens à un million cinq cent mille (1.500.000) de Francs Guinéens

CHAPITRE III

IMMERSION EN MER DE DECHETS EN PROVENANCE DE NAVIRE OU D'AERONEFS

Section 1: Dispositions Générales

Article 265

Aux fins des dispositions du présent Chapitre

- "immersion" signifie:
 - tout rejet délibéré dans la mer de déchets et autres matières à partir de navires, aéronefs, plates formes ou autres ouvrages placés en mer;
 - tout sabordage en mer de navires, aéronefs, plates-formes ou, Autres ouvrages placés en mer;
- le terme «immersion» ne vise pas:
 - le rejet en mer de déchets ou autres matières résultant ou provenant de l'exploitation normale de navires, aéronefs, plates-formes et autres ouvrages placés en mer ainsi que leur équipement, à l'exception des déchets ou autres matières transportés par ou transportés sur des navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer qui sont utilisés pour l'immersion de ces matières ou provenant du traitement de tels déchets ou autres matières à bord desdits navires, aéronefs, plates-formes ou ouvrages;
 - le dépôt de matières à des fins autres que leur simple élimination sous réserve qu'un tel dépôt n'est pas incompatible avec l'objet du présent Chapitre
- le rejet de déchets ou autres matières provenant directement ou indirectement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement en mer des ressources minérales provenant du fond des mers ne relève pas des dispositions du présent Chapitre;
- l'expression «navires et aéronefs» s'entend des véhicules circulant sur l'eau, ou dans les airs, quelque en soit le type. Cette expression englobe les véhicules sur coussin d'air et les engins flottants, qu'ils soient autopropulsés ou non;
- le terme «mer» s'entend de toutes les eaux marines à l'exception des eaux intérieures
- l'expression «déchets et autres matières» s'entend des matériaux et substances de tout type, de toute forme et de toute nature;

g)- l'expression «permis spécifique» s'entend de l'autorisation accordée dans chaque cas sur demande préalablement présentée, selon les dispositions prévues aux alinéas b) et c) de l'Article 270 ci-dessous

h)- l'expression «permis général» s'entend de l'autorisation accordée préalablement selon les dispositions prévues à l'alinéa c) de l'Article 268 ci-dessous.

Article 266

Les dispositions des articles 269 et 270 ci-dessous, relatives aux modalités de délivrance des permis, ne s'appliquent pas lorsqu'il est nécessaire d'assurer la sauvegarde de la vie humaine ou la sécurité de navires, acronefs plates-formes ou autres ouvrages en mer dans les cas de force majeure dus à des intempéries ou à toutes autres causes et qui mettent en péril des vies humaines ou qui constituent une menace directe pour un navire, un acronef, une plate-forme ou d'autres ouvrages en mer, sous réserve que l'immersion apparaisse comme le seul moyen de faire face à la menace et qu'elle entraîne, selon toute probabilité, des dommages moins graves qu'ils ne le seraient sans le recours à ladite immersion.

L'immersion est à effectuer de façon à réduire au minimum les risques d'atteinte à la vie humaine ainsi qu'à la faune et à la flore marines.

Article 267

L'Autorité Maritime applique les mesures requises pour la mise en oeuvre des dispositions du présent Chapitre à tous:

- a)- les navires et acronefs immatriculés en République de Guinée;
- b) les navires et acronefs chargeant sur le territoire ou dans les eaux guinéennes des matières qui doivent être immergées;
- c) les navires, acronefs et plates-formes fixes ou flottantes relevant de la juridiction des autorités guinéennes et présumés effectuer des opérations d'immersion.

Section 2: Modalités d'application de l'Interdiction d'Immersion de Déchets en mer

Article 268

L'immersion de tous déchets ou autres matières sous quelque forme et dans quelque condition que ce soit est interdite, sous réserve de l'application des dispositions suivantes:

- a)- le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrêté, la liste des déchets et autres matières dont l'immersion en mer est interdite;
- b) le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrêté, la liste des déchets et autres matières dont l'immersion en mer est subordonnée à la délivrance préalable d'un permis spécifique;
- c)- le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrêté, la liste des déchets et autres dont l'immersion en mer est subordonnée à la délivrance préalable d'un permis général.

Article 269

L'Autorité Maritime peut délivrer un permis spécifique en dérogation aux dispositions de l'alinéa b) de l'Article précédent dans des cas d'urgence qui présentent des risques inacceptables pour la santé de l'homme et pour lesquels aucune autre solution n'est possible.

L'Autorité Maritime est tenue de consulter tout autre ou tous autres pays qui pourraient être affectés par l'immersion de déchets envisagée, conformément aux dispositions prévues à l'Article V paragraphe 2 de la Convention Internationale de 1972 relative à l'immersion de déchets en mer.

Article 270

L'Autorité Maritime a seule compétence pour:

- a)- délivrer les permis spécifiques qui sont exigés préalablement à l'immersion des matières visés à l'alinéa b) de l'article 268 et dans les circonstances prévues à l'alinéa 2 de l'Article précédent;
- b)- délivrer les permis généraux qui sont exigés préalablement à l'immersion de toutes les autres matières;

c)- enregistrer la nature et les quantités de toutes les matières dont l'immersion est autorisée, ainsi que le lieu, la date et la méthode d'immersion;

d) surveiller l'état des mers aux fins des dispositions du présent Chapitre.

Article 271 :

L'Autorité Maritime délivre également les permis généraux et les permis spécifiques, conformément aux dispositions de l'Article précédent, pour les matières destinées à l'immersion

a) chargées sur le territoire de la République de Guinée;

b)- chargées par un navire sous pavillon guinéen ou par un acronef enregistré en République de Guinée, lorsque le chargement a lieu sur le territoire d'un Etat qui n'est pas Partie à la Convention Internationale de 1971 sur l'immersion de déchets en mer.

Article 272

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrêté, les dispositions relatives au contrôle de l'incinération en mer de déchets et autres matières.

Section 3: Recours et Appels - Sanctions Pécuniaires et Pénales.

Article 273

En cas de violation des dispositions des Articles 268, 270 ou 271 par le capitaine du navire, l'Autorité Maritime peut décider d'immobiliser le navire. Si le navire se trouve en mer, dans les eaux guinéennes ou dans sa zone économique exclusive, l'Autorité Maritime peut ordonner au capitaine de se rendre sans délai dans un port de la République de Guinée.

L'Autorité Maritime peut également immobiliser un navire se trouvant dans un port guinéen lorsqu'existent de fortes présomptions qu'il y a eu violation par ce navire des dispositions des Articles 268, 270 ou 271.

Article 274

Lorsqu'elle décide l'immobilisation d'un navire, conformément aux dispositions des deux Articles précédents, l'Autorité Maritime délivre au capitaine du navire immobilisé une note indiquant les raisons pour lesquelles le navire est immobilisé.

Lorsque le navire bat le pavillon guinéen, une copie de la note visée à l'alinéa précédent est envoyée au propriétaire du navire.

Si le navire bat le pavillon d'un Etat étranger, une copie de la note est envoyée au Consul ou au Représentant diplomatique ou, en leur absence, aux autorités compétentes de l'Etat dont le navire bat le pavillon.

Article 275

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrêté:

a)- les règles de procédure applicable à l'immobilisation des navires en cas de violation des dispositions du présent Chapitre et de celles de la Convention Internationale de 1972 sur l'immersion de déchets en mer;

b) les règles de procédure applicables à la levée de l'immobilisation des navires.

Article 276

En cas de contestation des décisions prises par l'Autorité Maritime dans l'application des dispositions du présent Chapitre et des textes de réglementation ou de celles de la Convention Internationale de 1972 sur l'immersion de déchets en mer, le capitaine ou le propriétaire du navire, que celui-ci soit sous pavillon Guinéen ou sous pavillon d'un Etat étranger, peut faire appel auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Les dispositions des Articles 207 et 208 du Chapitre I du présent Titre, relatives à la pollution des mers, sont applicables à l'appel visé à l'alinéa précédent.

Article 277

Le propriétaire ou le capitaine d'un navire, qui viole une ou plusieurs des interdictions prévues dans les dispositions du présent Chapitre encourt

une peine d'amende de deux (2) millions de Francs Guinéens à quatre (4) millions de Francs Guinéens.

Article 278

Le propriétaire ou le capitaine d'un navire qui viole une ou plusieurs, des conditions ou restrictions prévues dans un permis délivré conformément aux dispositions de l'Article 270 du présent Chapitre, encourt une peine d'amende de un (1) million de Francs Guinéens à deux (2) millions de Francs Guinéens.

TITRE IV: LES EPAVES

Article 279

Sont considérées comme épaves Maritimes et soumises aux dispositions du présent Titre:

a)- 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;

b)- les coques ou parties de coques des navires et les aéronefs ou parties d'aéronefs flottants en mer ou recueillis par des sauveteurs;

c)- les plates-formes ou parties de plates-formes ou autres engins et installations utilisés en vue de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins;

d)- les cargaisons des navires, bateaux ou aéronefs considérés comme épaves, à l'exclusion des marchandises volontairement abandonnées ou jetées en mer ou sur le rivage en vue de les soustraire aux contrôles des Autorités Maritimes, douanières ou sanitaires;

e)- les marchandises ou objets provenant d'un jet à la mer, du bris ou du naufrage, tombés ou abandonnés en mer, et trouvés dans la mer territoriale ou sur une partie du domaine public maritime.

Article 280

Lorsqu'un bien considéré comme épave, dans les conditions prévues à l'Article précédent, est trouvé dans les eaux guinéennes ou sur le rivage, l'Autorité maritime doit en être informée par la personne qui a découvert l'épave, dans les quarante huit heures suivant la découverte.

Si une épave est trouvée en mer par un navire, l'Autorité Maritime doit en être informée par le capitaine dans les quarante huit heures de l'arrivée du navire dans un port de la République de Guinée.

La déclaration faite à l'Autorité Maritime doit préciser la date et le lieu de la découverte ou du sauvetage de l'épave en mer ainsi que les circonstances dans lesquelles il a eu lieu.

Article 281

Le propriétaire d'une épave échouée sur le rivage ou se trouvant sur le fond de la mer territoriale ou dans les eaux intérieures de la République de Guinée, qui a l'intention de sauver cette épave, doit en informer l'Autorité Maritime dans le délai de six mois à compter de la date à laquelle a eu lieu l'événement ayant entraîné la perte de l'épave.

Dans les deux mois suivant la réception de la demande faite par le propriétaire de l'épave, l'Autorité Maritime doit lui faire connaître le délai dans lequel il devra être procédé au sauvetage de l'épave ainsi que les mesures particulières qui devront, le cas échéant, être prises lors des opérations et travaux de sauvetage. Le délai accordé au propriétaire de l'épave ne devra pas être inférieur à six mois.

Article 282

Si le propriétaire d'une épave a informé l'Autorité Maritime de son intention de la sauver et s'il n'a pas achevé le sauvetage de l'épave dans les délais prévus à l'alinéa 2 de l'Article précédent, l'épave devient la propriété de l'Etat.

Article 283

Les épaves sont placées sous la protection et la sauvegarde de l'Autorité Maritime. Celle-ci prend les mesures nécessaires en vue de la sauvegarde des intérêts des propriétaires et des sauveteurs des épaves.

l'Autorité Maritime peut recourir, moyennant une rémunération équitable, aux services de toutes personnes physiques ou morales dont le concours lui paraît nécessaire en vue d'assurer la garde et la sécurité des épaves se trouvant sous sa protection et sauvegarde.

Si les épaves placées sous la protection et la sauvegarde de l'Autorité Maritime subissent des dommages, ceux-ci sont à la charge des propriétaires de ces épaves.

Article 284

En cas de découverte ou de sauvetage d'une épave dont le propriétaire est inconnu, l'Autorité Maritime prend les mesures de publicité suivantes:

a)- publication au Journal officiel d'un avis relatif à la découverte ou au sauvetage de l'épave, avec indication du délai légal de six mois pendant lequel le propriétaire peut faire valoir ses droits;

b)- affichage, dans toutes les circonscriptions de l'Administration Maritime de l'avis publié au Journal Officiel.

Les modalités pratiques des mesures de publicité prévues à l'alinéa précédent sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 285

Lorsque le propriétaire d'une épave découverte ou sauvée est connu, l'Autorité Maritime prend les mesures suivantes:

a)- si le propriétaire de l'épave a la nationalité guinéenne, elle lui adresse une notification pour l'informer de la découverte ou du sauvetage de l'épave et pour lui indiquer qu'il dispose d'un délai légal de six mois pour faire valoir ses droits sur l'épave;

b)- si le propriétaire de l'épave a la nationalité d'un autre Etat, l'Autorité Maritime lui adresse une notification identique, par l'intermédiaire des services du Ministère des Affaires Etrangères et du Consulat de l'Etat dont le propriétaire de l'épave est ressortissant.

Article 286

Le propriétaire de l'épave dispose d'un délai de six mois à compter du jour de la publication au Journal Officiel, visée à l'Article 284, ou à partir de la notification mentionnée à l'Article précédent, pour faire valoir ses droits sur l'épave.

S'il revendique la propriété de l'épave, il doit indiquer s'il entend ou non procéder à son enlèvement. Le propriétaire doit également, dans ce cas, établir son droit de propriété sur l'épave revendiquée.

Article 287

les délais dans lesquels une épave doit être enlevée du rivage ou retirée du fond des eaux intérieures ou de la mer territoriale par son propriétaire sont fixés en accord avec l'Autorité Maritime. Il est tenu compte de la nature de l'épave à enlever ou à retirer et de l'ensemble des travaux nécessaires pour réaliser une telle opération.

Article 288

Si l'épave entrave la navigation maritime ou intérieure ou constitue un obstacle à l'exécution de travaux dans un port, une rade ou sur voie navigable, ou si elle constitue un danger pour la navigation, l'Autorité Maritime peut ordonner au propriétaire d'enlever l'épave dans un délai déterminé. Il est tenu compte à la fois de la nature du danger ou de l'entrave à la navigation et des caractéristiques des travaux à entreprendre.

Si le propriétaire d'une épave n'a pas fait la déclaration prévue à l'Article 286 alinéa 1er, ou s'il n'a pas fait valoir son droit de propriété à la suite des mesures de publicité prévues à l'Article 284, ou s'il n'a pas effectué les travaux de sauvetage dans les délais prévus aux Articles 287 et 288, l'Autorité Maritime peut lui notifier la déchéance de son droit de propriété sur l'épave.

Lorsque la déchéance du droit de propriété sur l'épave a été prononcée par l'Autorité Maritime, le propriétaire peut faire appel de cette décision, dans les trois mois suivant sa notification, auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 289

Si le propriétaire d'une épave n'a pas fait la déclaration prévue à l'Article 286 alinéa 1er, ou s'il n'a pas fait valoir son droit de propriété à la suite des mesures de publicité prévues à l'Article 284, ou s'il n'a pas effectué les travaux de sauvetage dans les délais prévus aux articles 287 et 288, l'Autorité maritime peut lui notifier la déchéance de son droit de propriété sur l'épave.

Lorsque la déchéance du droit de propriété sur l'épave a été prononcée par l'Autorité maritime, le propriétaire peut faire appel de cette décision, dans les trois mois suivant sa notification, auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 290

Si la décision de l'Autorité Maritime, prononçant la déchéance du droit de propriété de l'épave dans les conditions prévues à l'Article précédent, n'a pas été annulée, dans les six mois suivant sa notification, par le Ministre chargé de la Marine Marchande, ladite Autorité Maritime peut faire vendre l'épave.

Le produit de la vente sera affecté au remboursement des frais effectués par l'Administration maritime, ainsi qu'à celui des dépenses effectuées en vue de la garde et sécurité des épaves et de la rémunération éventuellement due aux sauveteurs. Le solde éventuel subsistant après déduction des sommes indiquées ci-dessus sera versé au Trésor Public de la République de Guinée.

Article 291

Toute personne qui trouve et sauve une épave flottant en mer et appartenant à autrui, ou qui contribue au sauvetage d'une telle épave, a droit à une rémunération calculée conformément aux dispositions du Chapitre II du Titre 10 du présent Code, relatif à l'assistance maritime.

Toute personne qui trouve et conserve une épave échouée sur le rivage ou qui retire une épave du fond de la mer, a droit à une rémunération ne dépassant pas trente pour cent de la valeur de l'épave.

La demande de rémunération doit être adressée à l'Autorité Maritime en même temps que la déclaration de découverte de l'épave effectuée dans les conditions prévues à l'Article 280.

Article 292

Outre la rémunération prévue à l'Article précédent, la personne qui trouve et sauve une épave a également droit au remboursement des frais engagés et des dommages subis à l'occasion de la découverte et du sauvetage de l'épave.

Le montant total de la rémunération prévue à l'Article précédent et des frais dont le paiement est dû à la suite de la découverte et du sauvetage de l'épave, conformément aux dispositions de l'alinéa 1er ci-dessus, ne peut cependant dépasser la valeur de l'épave.

Article 293

Pour garantir le paiement des sommes visées aux articles 291 et 292, la personne qui trouve et sauve une épave a un privilège sur celle-ci

Article 294

En cas de vol ou de détournement d'épaves, un procès-verbal est dressé par les services de l'Autorité Maritime, et l'exécution de perquisitions domiciliaires peut être demandée aux autorités judiciaires.

Le procès-verbal dressé à la suite d'un vol ou d'un détournement d'épaves est transmis par l'Autorité Maritime au Procureur de la République.

Article 295

Si l'épave est une marchandise ou un autre bien de nature périssable ou si sa conservation ou sa sauvegarde implique des dépenses jugées excessives, le Ministre chargé de la Marine Marchande peut autoriser l'Autorité Maritime à faire procéder à la vente de l'épave sans que soient observés les délais prévus aux Articles 281, 225 et 226.

Le produit de la vente sera affecté au remboursement des frais engagés par l'Administration Maritime, et au paiement de la rémunération éventuellement due aux sauveteurs. Le solde subsistant, après déduction des sommes indiquées ci-dessus, sera mis en dépôt judiciaire et tenu à la disposition du propriétaire.

Article 296

Les modalités pratiques de la vente des épaves sont fixées par l'Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 297

Les épaves maritimes présentant un intérêt historique, archéologique, artistique ou scientifique sont déclarées, dans le respect des délais fixés aux Articles 285 et 286, propriété de l'Etat Guinéen.

La rémunération de la personne qui aura trouvé et sauvé de telle épave sera fixée par l'Autorité Maritime, en accord avec les sauveteurs de l'épave. En cas de désaccord, le litige est soumis, pour décision, au Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 298

Tous litiges relatifs au droit des propriétaires et des sauveteurs d'épaves sauvées dans la mer territoriale ou dans les eaux intérieures de la République de Guinée sont régis par la législation guinéenne.

Article 299

Les actions relatives à la découverte et au sauvetage d'épaves maritimes sont prescrites dans le délai d'un (1) an à compter du jour où les opérations de sauvetage, de récupération ou d'enlèvement de l'épave ont pris fin.

TITRE V. STATUT DES NAVIRES**CHAPITRE I****DEFINITION - INDIVIDUALISATION - GUINEISATION
IMMATRICULATION****Section 1: Définition et Individualisation du Navire****Article 300**

Sont considérés comme navires, pour l'application des dispositions du présent Titre, tous bâtiments de mer ou engins flottants qui leur sont assimilés, s'ils effectuent la navigation maritime soit par leurs propres moyens, soit en étant remorqué par un autre navire, ou s'ils sont affectés à une telle navigation.

Article 301

Les dispositions du présent Chapitre sont applicables aux aéroglisseurs. Le Ministre chargé de la Marine Marchande peut cependant fixer, par Arrêté, les dispositions du présent Chapitre qui ne seront pas applicables à ce type de bâtiment de mer.

Article 302

Tout navire est individualisé par les éléments suivants: le nom, le port d'attache le tonnage et la nationalité.

Article 303

Tout navire doit avoir un nom permettant de le distinguer des autres bâtiments de mer.

Le nom d'un navire sous pavillon guinéen est choisi par son propriétaire, avec l'approbation de l'Autorité Maritime.

Article 304

L'autorisation de modifier le nom d'un navire est accordée par l'Autorité Maritime en cas de transfert de sa propriété. L'Autorité Maritime peut également autoriser un changement de nom lorsqu'il est demandé pour des motifs justifiés.

Lors de la conclusion d'un contrat de construction d'un navire ou d'un contrat en vue de son acquisition, l'acquéreur peut demander à l'Autorité Maritime du futur lieu d'immatriculation que le nom du navire soit réservé. Une telle réservation permet d'accorder au nom du navire à immatriculer la même protection que celle donnée au nom de tout autre navire déjà immatriculé; elle ne peut cependant être faite que pour une période de cinq (5) ans au plus.

Article 305

Lors de son immatriculation, une attestation de reconnaissance de nom est délivrée à son propriétaire par l'Autorité Maritime. Une telle attesta-

tion est également délivrée en cas de modification de nom. Les dispositions des Articles 302 à 304 et de l'alinéa 1er du présent Article ne sont pas applicables aux navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute; ces navires se voient attribuer un numéro, dans les conditions prévues par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 306

Le port d'attache des navires guinéens est le port désigné par l'Autorité Maritime.

Le lieu de l'immatriculation du navire sera celui du port d'attache choisi par le propriétaire.

Article 307

Le nom du navire doit être indiqué de façon lisible de chaque côté de la proue et sur la poupe. Le nom du port d'attache doit être indiqué sous le nom du navire, figurant sur la poupe.

Article 308

Tout navire ayant la nationalité guinéenne est tenu d'arborer le pavillon national

Les conditions et les circonstances dans lesquelles les navires doivent arborer le pavillon national ainsi (que les obligations imposées à cet égard aux navires étrangers dans les eaux guinéennes, sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 309

Le tonnage est l'expression de la capacité intérieure du navire.

L'opération de jaugeage consiste à déterminer les jauges brute et nette du navire ainsi que ses dimensions; elle est effectuée par l'Autorité Maritime ou par des sociétés de classification habilitées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 310

Les modalités du jaugeage et les modèles de certificats de jauge sont fixés par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Les montants des droits de jaugeage sont fixés par Arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre des Finances.

Article 311

Le jaugeage est effectué conformément aux Règlements adoptés en République de Guinée; ces Règlements sont fondés sur les dispositions de la Convention internationale applicables en la matière et publiée par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Le certificat de jauge est établi sur la base des résultats des opérations de jaugeage. L'original du certificat est remis au propriétaire du navire qui doit en remettre une copie authentique où l'autorité Maritime.

Section 2: Guinéisation du Navire

Article 312:

La guinéisation est l'acte qui octroie la nationalité guinéenne à un navire; elle confère au navire le droit de battre le pavillon de la République de Guinée.

Pour obtenir l'acte de guinéisation, le navire doit répondre aux conditions suivantes:

1. soit appartenir pour moitié au moins à des personnes physiques ou morales ayant la nationalité guinéenne et ayant leur domicile ou siège social en République de Guinée;
2. soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République de Guinée;

En outre, doivent également 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;
- b) dans les sociétés en commandite par actions: les gérants et la majorité des membres du Conseil de Surveillance;

c) dans les sociétés en commandite simple, les sociétés à responsabilité limitée et les sociétés en nom collectif: les gérants et les associés détenant au moins la moitié du capital social;

3. soit appartenir pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des citoyens guinéens remplissant les conditions prévues à l'alinéa 2 du présent article;

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

a) ou pour moitié au moins à des citoyens de la République de Guinée remplissant les conditions prévues à l'alinéa 1er du présent article;

b) ou pour le tout à des sociétés remplissant les conditions prévues à l'alinéa 2 du présent article;

c) ou pour tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des citoyens de la République de Guinée remplissant les conditions prévues à l'alinéa 2 du présent article.

Article 313

Le drapeau officiel de la République de Guinée, sans aucune modification, est le pavillon des navires immatriculés sur le Registre guinéen. Un navire ne peut battre le pavillon guinéen s'il ne détient pas un certificat d'immatriculation en cours de validité.

Le pavillon guinéen doit être hissé à la partie arrière du navire. Il est obligatoirement arboré dans les ports le jour de l'arrivée et celui du départ du navire, lors de toute réquisition des autorités portuaires et lors des circonstances prévues par les usages maritimes et les réglementations internationales.

Article 314

Sont dispensés de l'obligation d'arborer le pavillon guinéen, dans les conditions prévues à l'Article précédent:

a)- les navires de pêche de moins de 5 tjb,

b)- les navires guinéens momentanément employés au transit de passagers et de marchandises entre les quais et appontements et la rade, et inversement;

c) les navires guinéens de moins de 5 tjb, exclusivement destinés à la navigation de plaisance;

d)- les navires guinéens en relâche, lorsque la période de relâche ne dépasse pas 24 heures.

Sont passibles d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à un million (1.000.000) de Francs Guinéens les capitaines de navires qui violent les dispositions de l'alinéa 1er du présent Article.

Article 315

En cas de décès du propriétaire d'un navire ayant la nationalité guinéenne ou d'une personne détenant une partie du capital dans l'un des types de sociétés visés à l'Article 312, le navire conserve sa nationalité jusqu'au moment du règlement définitif de la succession de la personne décédée, lorsque la succession a été ouverte en République de Guinée.

En cas de vente forcée d'un navire ayant la nationalité guinéenne, le Ministre chargé de la Marine Marchande peut décider que le navire conservera sa nationalité pour une période et dans des conditions déterminées, même si les exigences prévues à l'Article 312 du présent Code ne sont plus remplies.

Article 316

Les navires spécialement équipés en vue de leur utilisation dans des travaux de forage pétrolier, de gaz ou de recherche scientifique seront considérés comme ayant la nationalité guinéenne s'ils sont la propriété de personnes physiques ou morales ayant leur domicile ou siège social en République de Guinée.

Article 317

Un acte de guinéisation est délivré par l'autorité Maritime au navire à la demande du propriétaire.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande peut fixer, par Arrêté quels sont les navires dispensés de l'obligation d'obtenir un acte de guinéisation.

Article 318

L'acte de guinéisation énonce le nom et le port d'attache du navire, son type et ses principales caractéristiques, le nom du propriétaire et son domicile, le lieu de l'immatriculation ainsi que tous renseignements figurant sur la matricule d'inscription du navire.

Les modalités de délivrance de l'acte de guinéisation sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 319

En cas de modification de l'une des indications figurant sur l'Acte de guinéisation et indiquées à l'alinéa 1er de l'Article précédent, un nouvel acte doit être établi.

Article 320

Lorsqu'un navire est acquis à l'étranger pour le compte d'une personne physique ou morale de nationalité guinéenne, un acte provisoire de guinéisation lui est délivré par l'Autorité Maritime.

Un tel acte est valable jusqu'à l'arrivée du navire dans un port de la République de Guinée. Sa validité ne peut en aucun cas dépasser une durée de Six (6) mois.

Article 321

Est passible d'une peine d'emprisonnement de un (1) mois à trois (3) mois et d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à un million (1.000.000) de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement, le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine d'un navire sous pavillon guinéen qui, sans aucune raison et par n'importe quels moyens, soit dissimulé la nationalité guinéenne du navire, soit se fait attribuer d'une manière illégale une nationalité étrangère.

Article 322

Sauf dérogation expresse du Ministre chargé de la Marine Marchande, seuls les navires immatriculés sur le Registre de la République de Guinée peuvent exercer les activités suivantes:

- a)- le transport des marchandises et des passagers, entre ports de la République de Guinée;
- b)- les opérations de remarquage et de dragage dans les eaux guinéennes;
- c)- l'exploitation des droits de trafic maritime de la République de Guinée, conformément aux dispositions de la Convention des Nations-Unies sur un code de conduite des conférences maritimes.

Article 323

Tout navire battant pavillon guinéen doit avoir à son bord un équipage composé de nationaux guinéens, dans les proportions suivantes; 40 % d'officiers et 50% pour les autres membres de l'équipage.

L'Autorité Maritime peut cependant, par autorisation spéciale, déroger aux conditions prévues à l'alinéa 1er du présent Article, en cas d'insuffisance d'officiers ou d'autres membres de l'équipage de nationalité guinéenne.

Section 3: L'Immatriculation du navire

Article 324

Tout navire ayant la nationalité guinéenne doit être inscrit sur le Registre d'immatriculation des navires tenu par l'Autorité Maritime ou tout autre organisme désigné à cet effet. Celle-ci tient un fichier par noms de navire; une fiche matricule est affectée à chacun des navires inscrit sur le Registre d'immatriculation.

Article 325

L'Autorité Maritime sera assistée par toute personne qui aux fins des dispositions du présent Code, est considérée comme apte à être inspecteur de navires.

L'Autorité Maritime est tenue de la conservation du Registre d'immatriculation des navires guinéens ainsi que de l'enregistrement des actes translatifs de propriété et des hypothèques prises sur ces navires.

Article 326

Un navire ne peut être inscrit sur le Registre d'immatriculation de la République de Guinée s'il a moins de 10 tonnes de jauge brute.

L'inscription du navire est faite par les services de l'enregistreur à la demande du propriétaire du navire sur la base de sa déclaration et des documents fournis. Si le navire appartient à plusieurs propriétaires, la demande d'inscription du navire sur le Registre d'immatriculation est faite par le gérant désigné par les copropriétaires.

Article 327

Les bâtiments de la Marine Nationale sont dispensés de l'immatriculation.

Les navires de plaisance font l'objet d'une immatriculation simplifiée dans des conditions déterminées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande. Les embarcations de plaisance d'un poids léger inférieur à 500 kg sont dispensées de l'immatriculation. Les navires de plaisance entreprenant des activités touristiques moyennant paiement d'une rémunération sont immatriculés dans les conditions prévues au présent chapitre.

Article 328

Est interdite, à compter de la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent Code, la première immatriculation de tout navire dont l'âge à partir de sa date de construction, excède quinze ans et qui, après, exécution d'une inspection de mise en service, apparaît comme n'ayant plus les qualités de navigabilité et de sécurité requises par les dispositions du Titre II du présent Code.

Article 329

La demande de guinéisation du navire doit être faite par son propriétaire dans les trente jours qui suivent la date de la délivrance par un chantier naval, s'il s'agit d'un navire neuf, et, dans tous les autres cas, dans les trente (30) jours suivant l'acquisition du navire. L'Autorité Maritime peut autoriser, à la demande du propriétaire du navire, un dépassement des délais prévus au présent Article.

Article 330

Aux fins d'immatriculation du navires, la demande de guinéisation adressée à l'Autorité Maritime doit être accompagnée des documents suivants:

- a) une déclaration de propriété établie et signée par le propriétaire du navire;
- b) si le navire est neuf et n'a pas fait, antérieurement, l'objet d'une immatriculation, un certificat du chantier naval constructeur précisant les date et lieu de construction du navire, sa dénomination et son tonnage, le nom et adresse de la personne physique ou morale pour le compte de laquelle le navire a été construit, ainsi qu'une copie de l'acte de vente;
- c) si le navire est déjà immatriculé en République de Guinée, une copie de l'acte de vente le concernant;
- d) si le navire a été immatriculé dans un registre étranger, une copie de l'acte de vente; cette copie doit être certifiée conforme à l'original par les Autorités Maritimes de l'Etat où le navire était immatriculé. L'acquéreur du navire devra également produire un certificat attestant que le navire a été radié du registre dans lequel il était antérieurement immatriculé, ainsi qu'une attestation des Autorités Maritimes de l'Etat où le navire était immatriculé, établissant qu'aucune hypothèque ne grève le navire;

e) un certificat de jauge du navire, conforme aux dispositions de la Convention Internationale en vigueur;

f) les autres certificats dont la détention est obligatoire en vertu des dispositions des Titres II et III du présent Code et des textes de réglementation;

g) un certificat de classification d'une société de classification habilitée indiquant que le navire détient la cote la plus élevée dans sa classe; pour les navires d'un tonnage égal ou inférieur à 500 tjb seul un certificat de navigabilité sera exigé.

Article 331

Le registre d'immatriculation doit contenir les renseignements suivants:

le nom du navire; l'indication de son port d'attache, de son tonnage et de sa nationalité

le numéro sous lequel le navire est immatriculé et la date de l'inscription au Registre d'immatriculation;

la date et le lieu de construction du navire, et le nom du chantier naval constructeur;

le nom et le domicile du propriétaire et de l'armateur du navire lorsqu'il s'agit d'une personne physique, ou le nom et le siège social s'il s'agit d'une personne morale; en cas de copropriété du navire, le nom et le domicile ou le siège social et la nationalité des copropriétaires, ainsi que l'indication de l'importance des parts détenues par chacun d'eux dans la copropriété du navire; le titre d'acquisition de la propriété du navire auquel sera joint, suivant le cas, un certificat du chantier naval constructeur, ou une copie du contrat de vente conclu avec le précédent propriétaire ou un document établissant que le navire a été acquis à l'issue d'une vente aux enchères;

si le navire est exploité par une personne autre que le propriétaire) le titre en vertu duquel l'usage du navire lui a été attribué; en cas d'affrètement coque nue du navire, il y aura lieu d'indiquer au Registre d'immatriculation du navire: les nom, adresse et nationalité du frèteur coque nue, les nom, adresse et nationalité de l'affrèteur coque nue, la date et le lieu de conclusion de l'affrètement coque nue ainsi que l'indication de la durée pour laquelle cet affrètement a été conclu;

la description des principales caractéristiques techniques du navire;

l'indication des sûretés réelles et des autres charges qui grèvent le navire, ainsi que des limitations éventuelles au droit de disposer de tout ou partie du navire;

i) les indications relatives à la cession de droits sur tout ou partie du navire

j)- le motif et la date de la radiation du navire du Registre d'immatriculation.

Article 332

Les conditions dans lesquelles est tenu le Registre d'immatriculation des navires, les délais dans lesquels les renseignements et documents fournis par les propriétaires ou affrèteurs coque nue des navires doivent être enregistrés ainsi que les conditions dans lesquelles l'Autorité Maritime doit vérifier la véracité de ces renseignements et l'authenticité des documents fournis sont précisés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 333

L'Autorité Maritime délivre au propriétaire du navire inscrit sur le Registre d'immatriculation, conformément aux dispositions des Articles 324 et 329 à 331 du présent Code, un certificat d'immatriculation.

Les modalités de la délivrance des certificats d'immatriculation et les mentions qu'ils doivent contenir sont précisées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 334

Lorsque l'Autorité Maritime est informée d'un renseignement figurant dans le Registre d'immatriculation ou à connaissance d'une erreur commise lors de l'immatriculation du navire, elle doit remédier à l'inexactitude ou à l'erreur constatée. Si par suite de cette inexactitude ou erreur, une personne a reçu des informations erronées, l'Autorité Maritime est tenue de le lui signaler.

Article 335

Est passible d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à huit cent mille (800.000) Francs Guinéens:

a) toute personne qui tente de soustraire ou de faire disparaître le certificat d'immatriculation d'un navire, ou la personne qui, sans motif valable, refuse de présenter à l'Autorité Maritime de la République de Guinée un tel certificat d'immatriculation;

b)- le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire qui sans aucune raison valable, omet de présenter le certificat d'immatriculation à l'Autorité Maritime.

Article 336

Est passible d'une peine d'emprisonnement de un (1) à trois (3) mois et, d'une amende d'un million (1.000.000) de Francs Guinéens à un million cinq cent mille (1.500.000) Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement, le propriétaire ou le capitaine d'un navire qui utilise ou tente d'utiliser pour la navigation du navire un certificat d'immatriculation qui n'a pas été légalement délivré suivant les dispositions prévues au présent Chapitre.

Article 337

Les décisions prises par l'Autorité Maritime en matière d'immatriculation du navire sont susceptibles de recours auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Les recours prévus à l'alinéa précédent sont à exercer dans le délai d'un (1) mois à compter du jour de la notification par l'Autorité Maritime de la décision prise et qui fait l'objet d'une contestation; le Ministre chargé de la Marine Marchande peut accorder un délai plus long pour l'exercice d'un recours contre une décision prise par l'Autorité Maritime en matière d'immatriculation d'un navire.

Article 338

Un navire en Cours de construction en République de Guinée et les contrats conclus en vue de la construction de navires en République de Guinée peuvent faire l'objet d'une inscription sur le Registre d'immatriculation des navires.

La demande d'inscription doit être faite par le propriétaire du navire en cours de construction et par l'acheteur, dans le cas d'un contrat conclu en vue de la construction d'un navire.

L'inscription prévue aux alinéas 1 et 2 du présent Article ne peut cependant avoir lieu que si le navire en construction ou à construire doit avoir au moins 10 tonneaux de jauge brute lorsque sa construction sera achevée.

Article 339

Les engins flottants désignés ci-dessus peuvent, à la demande de leur propriétaire, et bien qu'ils ne remplissent pas les conditions prévues à l'article 326 alinéa 1er du présent Chapitre, être inscrits sur le Registre d'immatriculation des navires:

- a)- engins de levage flottants;
- b) appontements et docks flottants;
- c)- dragues;
- d)- aéroglesseurs;
- e) plates formes et autres installations fixes destinées au forage et à l'extraction de pétrole ou de gaz en mer, stockage de tels produits.

L'immatriculation d'aéroglesseurs n'est cependant admise que dans la mesure où ils ont la nationalité de la République de Guinée.

L'inscription des plates-formes et autres installations fixes, visées à la rubrique e) de l'alinéa 1er du présent Article, sur le Registre d'immatriculation des navires, n'est possible que pour autant que ces plates-formes et installations fixes sont utilisées dans la mer territoriale ou sur le plateau continental de la République de Guinée.

Article 340

En cas de modification des indications visées à l'Article 331 du présent Chapitre, le propriétaire du navire est tenu d'en aviser l'Autorité Maritime. Un tel avis doit être donné par le propriétaire dès que possible et au plus tard trente (30) jours après des faits entraînant une modification des indications visées à l'Article 331 soit survenu.

En cas de perte ou de démolition du navire, le propriétaire est également tenu d'en aviser l'Autorité Maritime dans un délai de trente (30) jours au plus. En cas de vente du navire, l'acheteur du navire est tenu d'en aviser l'Autorité Maritime; si, à la suite de la vente, le navire perd la nationalité guinéenne, cette obligation incombe au vendeur.

Article 341

L'Autorité Maritime peut refuser d'effectuer une inscription du navire sur le Registre d'immatriculation si elle estime que les documents qui lui sont soumis ne sont pas valables, si le demandeur ne lui paraît pas avoir juridiquement qualité pour agir ou si une exigence légale quelcon-

que en matière d'immatriculation des navires n'est pas remplie.

Dans les cas prévus à l'alinéa précédent, l'Autorité Maritime peut également, au lieu de refuser l'immatriculation du navire, fixer un délai déterminé pendant lequel le propriétaire de ce navire a la possibilité de fournir des documents exigés, de faire la preuve qu'il a juridiquement qualité pour agir, ou pour remplir les conditions légales exigées en vue de l'immatriculation du navire.

Article 342

En cas de refus de l'inscription d'un navire sur le Registre d'immatriculation, l'Autorité Maritime doit en aviser immédiatement le propriétaire du navire, et lui faire connaître les motifs de sa décision.

Elle doit également lui indiquer les délais dans lesquels il peut contester la décision prise, auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande, conformément aux dispositions de l'Article 337 du présent Chapitre.

Article 343

Le registre d'immatriculation des navires est public. Toute personne peut obtenir de l'Autorité Maritime des certificats d'inscription ou des extraits de la fiche matricule du navire.

Article 344

La radiation du Registre d'immatriculation est effectuée dans les cas où le navire:

- a) a coulé ou a été détruit ou démoli;
- b) est perdu ou est présumé perdu;
- c) a été déclaré irréparable ou considéré comme ne valant pas la réparation;
- d) ne remplit plus les conditions de nationalité requises;
- e) a perdu la qualité de navire;
- f) a été vendu à un acquéreur étranger;

g) lorsque le navire se livre à des actes de contrebandes, à un commerce illicite ou à des actes de piraterie;

h) lorsque le contrat d'affrètement coque nue en vertu duquel le navire a fait l'objet d'une immatriculation sur le Registre des navires guinéens a pris fin.

Article 345

Lorsqu'un navire en cours de construction en République de Guinée, ou un contrat en vue de la construction d'un navire en République de Guinée a fait l'objet d'une inscription sur le registre d'immatriculation des navires conformément aux dispositions prévues à l'Article 338 du présent titre, la radiation du Registre d'immatriculation est effectuée lorsque le navire est livré par le chantier naval constructeur. Si celui-ci a construit le navire pour son propre compte, la radiation est effectuée au moment où le navire est mis en service.

En cas de perte du navire en cours de construction, il est radié du registre d'immatriculation. La radiation est également effectuée en cas de résiliation du contrat de construction du navire.

Article 346

Un navire est considéré comme perdu si plus de trois (3) mois se sont écoulés depuis le jour où les dernières nouvelles de ce navire ont été reçues. Si la réception des nouvelles a pu être empêchée ou retardée par suite de fait de guerre, le délai prévu au présent alinéa est porté à six (6) mois. Un navire est considéré comme irréparable lorsque sa réparation est impossible ou lorsqu'il n'est pas possible de l'effectuer à l'endroit où il se trouve et qu'il ne peut pas être amené à un endroit où la réparation pourrait être effectuée.

Article 347

Un navire est considéré comme ne valant pas la réparation lorsque le total de sa valeur comme navire endommagé, du montant prévisible des frais de remorquage vers le lieu de la réparation et celui du coût estimatif réparation, excède la valeur que le navire pourrait avoir après réparations.

Article 348

Le Ministre chargé de la Marine Marchande désigne les autorités ayant compétence pour déclarer un navire comme perdu, irréparable ou ne

valant pas la réparation. Il fixe également les règles de procédure qui devront être suivies en la matière par les autorités désignées.

Article 349

Si une sûreté ou une autre garantie grevant le navire a été inscrite dans le registre d'immatriculation du navire, celle-ci ne pourra pas être radiée sans le consentement du créancier bénéficiaire de cette sûreté ou autre garantie.

L'Autorité Maritime est tenue d'aviser le créancier ayant une sûreté ou une autre garantie grevant le navire de toute demande de radiation qui lui est présentée par le propriétaire du navire.

Article 350

Les sûretés réelles ou autres garanties grevant un navire, ainsi que les limitations au droit de propriété du navire et les limitations au droit de disposer dudit navire, sont mentionnées sur la fiche matricule, à la demande des personnes intéressées et sur la base de documents justifiant l'inscription des mentions.

Article 351

Toute mention dont l'inscription a été faite dans le registre d'immatriculation des navires fait foi envers les tiers à compter du jour où elle a été inscrite sur la fiche matricule du navire.

Article 352

Un navire inscrit sur un registre d'immatriculation étranger ne peut obtenir son inscription sur le registre d'immatriculation de la République de Guinée qu'après radiation du registre étranger.

Sous réserve des dispositions prévues en matière d'affrètement coque nue aux articles 353 à 359 du présent Chapitre, l'inscription d'un navire guinéen sur un registre étranger ne peut être effectuée avant la radiation du registre d'immatriculation de la République de Guinée.

Article 353

L'immatriculation d'un navire guinéen peut être suspendue temporairement dans le Registre d'immatriculation lorsqu'il est frété coque nue à des personnes physiques ou morales étrangères autorisées à immatriculer un tel navire dans un pays étranger.

La suspension d'immatriculation du navire guinéen ne peut intervenir qu'après l'accord préalable de l'Autorité Maritime et lorsque la législation du pays de l'affréteur, où le navire doit être provisoirement immatriculé, admet l'immatriculation de navires affrétés coque nue.

Article 354

La suspension de l'immatriculation est demandée par le propriétaire-fréteur du navire à l'Autorité Maritime.

La demande de suspension de l'immatriculation doit obligatoirement être accompagnée des documents suivants:

- a) une copie certifiée conforme du contrat d'affrètement coque nue;
- b) une déclaration de l'affréteur étranger attestant que celui-ci affrète le navire en affrètement coque nue et qu'il a l'intention de le faire immatriculer pour la durée de l'affrètement dans le pays où il est établi.

Article 355

une copie certifiée conforme du contrat d'affrètement coque nue;

une déclaration écrite de l'affréteur étranger attestant que celui-ci affrète le navire en affrètement coque nue et qu'il a l'intention de le faire immatriculer pour la durée de l'affrètement dans le pays où il est établi.

L'Autorité Maritime dispose d'un délai de trente (30) jours pour autoriser ou refuser la suspension de l'immatriculation, ce délai est décompté à partir du jour de la réception de la demande de suspension par l'Autorité Maritime.

La décision de l'Autorité Maritime peut faire l'objet d'un recours auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande dans un délai de quinze (15) jours à compter du jour de sa notification.

Article 356

L'Autorité Maritime autorise la suspension de l'immatriculation du navire frété coque nue lorsqu'elle n'affecte en aucune manière les intérêts de la politique maritime de la République de Guinée.

La décision de l'Autorité Maritime autorisant la suspension de l'immatriculation du navire est notifiée au fréteur.

Article 357

La suspension de l'immatriculation prend effet le jour de la notification de la décision au fréteur du navire; l'Autorité Maritime procède aussitôt à l'inscription des mentions appropriées sur le Registre d'immatriculation.

Lors de la suspension de l'immatriculation du navire, l'Autorité Maritime procède également à l'inscription, sur le certificat d'immatriculation du navire, des mentions relatives à cette suspension et à la durée de l'affrètement coque nue.

Article 358

La suspension de l'immatriculation d'un navire guinéen n'affecte en aucune manière les hypothèques maritimes constituées conformément aux dispositions du présent Code.

Durant la période pendant laquelle l'immatriculation du navire guinéen est suspendue, des hypothèques maritimes peuvent être constituées sur le navire, conformément aux dispositions prévues dans le présent Code.

Article 359

La suspension de l'immatriculation d'un navire guinéen affrété coque nue à l'étranger prend fin au jour de l'expiration du contrat d'affrètement coque nue.

A la fin de la période de suspension de l'immatriculation d'un navire guinéen ayant été affrété coque nue, l'Autorité Maritime porte les mentions appropriées sur le Registre d'immatriculation et sur le certificat d'immatriculation du navire.

Article 360

Toute personne ayant subi un préjudice du fait d'une erreur ou omission dans l'inscription de renseignements au Registre d'immatriculation du navire, a droit à des dommages et intérêts si le préjudice résulte:

a) du fait qu'elle s'est basé sur un certificat erroné ou incomplet délivré par l'Autorité Maritime;

b) du fait qu'un renseignement reçu par l'Autorité Maritime n'a pas été inscrit dans le Registre d'immatriculation des navires, ou y a été inscrit avec retard.

Article 361

La demande en dommages et intérêts visée à l'Article précédent doit être formulée contre l'Autorité Maritime dans les trois (3) mois qui suivent la délivrance du Certificat erroné ou incomplet ou la constatation de l'absence d'inscription ou de l'inscription tardive d'un renseignement au registre d'immatriculation des navires.

CHAPITRE II**PROPRIETE ET COPROPRIETE DES NAVIRES****Section I: Propriété du Navire****Article 362**

Les actes constitutifs, translatifs ou extinctifs du droit de propriété ou de tout autre droit réel sur un navire ou sur des parts d'un navire doivent, sous peine de nullité, être faits par écrit.

Un écrit est également exigé pour la constatation des contrats d'affrètement coque nue.

Article 363

L'acte écrit exigé conformément aux dispositions de l'Article précédent doit comporter les mentions permettant d'identifier les parties intéressées et le navire qui fait l'objet de l'acte.

Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande précise les

différentes mentions que doivent comporter les actes prévus à l'Article précédent, ainsi que celles qui doivent être inscrites sur la matricule du navire.

Article 364

Toute acquisition d'un navire, soit par achat, soit par construction est soumise à l'autorisation préalable de l'Autorité Maritime.

L'acquisition d'un navire ne peut être faite que lorsque l'Autorité Maritime a donné son autorisation.

Article 365

Le transfert de la propriété d'un navire guinéen ou d'une partie de la propriété d'un tel navire à un acquéreur étranger, ne peut être effectué qu'après autorisation préalable de l'Autorité Maritime.

Article 366

Les accessoires du navire, notamment les agrès et les appareils, les instruments, les biens meubles se trouvant à son bord et tous objets destinés de façon permanente au service et à la navigation du navire, deviennent en même temps que ce navire la propriété de l'acquéreur.

Section 2: Coproété du Navire**Article 367**

Lorsque les copropriétaires d'un navire, sans adopter l'une des formes de sociétés commerciales prévues dans la législation guinéenne l'exploitent en commun et assument les fonctions d'armateur, les dispositions de la présente Section sont applicables à la copropriété ainsi créée, à moins que les copropriétaires n'en aient convenu autrement.

Les copropriétaires d'un navire ont le choix entre le système des pans prévu aux Articles 368 à 399 et le système des quirts prévu aux Articles 400 à 406 du présent Code. Les conditions de création et de fonctionnement de la copropriété doivent dans tous les cas être fixées par écrit.

I: Dispositions générales**Article 368**

Lorsqu'un navire est exploité en copropriété, les copropriétaires sont tenus de désigner un ou plusieurs gérants.

Le gérant désigné doit avoir la nationalité guinéenne.

Article 369

Le gérant est désigné à la majorité des parts détenues par les copropriétaires. Il est copropriétaire ou étranger à la copropriété.

Lorsque plusieurs gérants sont désignés, ils sont tenus d'agir d'un commun accord.

Article 370

La nomination, la démission ou la révocation du (des) gérant(s) doit être portée à la connaissance des tiers, par une mention sur la fiche matricule du navire ainsi que sur l'acte de guinéisation prévu à l'Article 317 du présent Code.

En cas de défaut de l'une des mentions prévues à l'alinéa précédent, tous les copropriétaires du navire sont réputés être gérants.

Article 371

Dans le cadre de sa mission de gestion du navire, le gérant a tous pouvoirs pour agir au nom des copropriétaires. Une limitation contractuelle de ses pouvoirs n'est pas opposable aux tiers. Le gérant, est habilité, notamment, à nommer et à révoquer le capitaine du navire et à lui donner toutes instructions utiles.

Il n'a cependant pas le pouvoir de consentir des hypothèques sur le navire ou de le vendre, ni de conclure un contrat d'affrètement ou de location du navire pour une durée supérieure à un an.

Article 372

Le gérant a le pouvoir d'ester en justice pour le compte des copropriétaires. Toutes actions en justice contre un ou plusieurs copropriétaires peuvent être engagées contre le gérant du navire.

En l'absence de désignation du gérant, chaque copropriétaire est habilité à ester en justice pour l'ensemble des copropriétaires. Une action en justice contre le navire peut de même, dans ce cas, être engagée contre l'un quelconque des copropriétaires.

Article 373

Le gérant est tenu de rendre compte régulièrement de sa gestion aux copropriétaires. Dans la mesure du possible, il doit les consulter sur toute décision importante qu'il est appelé à prendre.

Article 374

Lorsqu'une décision relative à la gestion ou à l'exploitation du navire doit être prise par les copropriétaires, ceux-ci se réunissent en assemblée;

Le gérant est tenu de procéder à la convocation des copropriétaires et de leur fournir l'ordre du jour de l'assemblée, au moins huit (8) jours à l'avance.

Article 375

Le gérant dresse le procès-verbal de l'assemblée des copropriétaires et le conserve dans ses archives.

Tout copropriétaire a le droit de consulter les procès-verbaux des assemblées de copropriétaires et d'en prendre copie.

Article 376

Lorsqu'un copropriétaire est dans l'impossibilité de participer à une assemblée de copropriétaires, il peut charger le gérant de présenter aux copropriétaires, présents à l'assemblée, ses remarques et observations, envoyées par écrit.

Il peut de même donner procuration à un copropriétaire pour le représenter aux votes ayant lieu lors de l'assemblée.

Article 377

Le gérant prend les mesures nécessaires pour tenir informé le copropriétaire, absent lors de l'assemblée, des décisions prises.

En cas d'urgence et si une assemblée ne peut pas être convoquée dans les formes et délais prévus à l'Article 374 de la présente Section, le gérant prend la décision appropriée. Il en informe sans délai les copropriétaires.

Article 378

Les décisions relatives à l'exploitation du navire sont prises à la majorité des parts détenues par les copropriétaires du navire.

Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote proportionnel à sa part dans la copropriété.

Article 379

Les décisions de la majorité sont susceptibles de recours en justice de la part de la minorité. Ces recours doivent être exercés dans le délai d'un an.

La minorité des copropriétaires peut exercer un recours en justice en cas de vice de forme des décisions prises en assemblée, ou si la décision contestée est contraire à l'intérêt général de la copropriété ou prise dans l'unique but de favoriser la majorité au détriment de la minorité.

Toute stipulation contraire aux dispositions prévues aux alinéas 1 et 2 du présent Article est nulle.

Article 380

En cas d'annulation répétée des décisions de la majorité des copropriétaires, conformément aux dispositions prévues à l'Article précédent, ou si aucune majorité ne peut se dégager, l'un quelconque des copropriétaires peut demander en justice la désignation d'un gérant provisoire ou la mise en vente aux enchères du navire.

Article 381

Les copropriétaires peuvent, à la majorité des parts, mettre fin aux fonctions du ou des gérant(s).

Si le gérant détient plus de la moitié des parts, tout copropriétaire peut demander en justice, pour des motifs justifiés, sa révocation et la nomination d'un gérant provisoire.

Article 382

La juridiction pour juger les litiges prévus aux Articles 379 à 381 du présent Code est le Tribunal Compétent du lieu du port attache du navire.

Article 383

Le gérant est tenu de faire un rapport écrit sur sa gestion financière au moins une fois par an. Ce rapport doit être envoyé aux copropriétaires au plus tard deux (2) mois après la fin de la période annuelle sur laquelle il porte.

Tout copropriétaire peut demander à consulter les livres et documents comptables sur la base desquels le gérant a effectué son rapport.

Article 384

Les copropriétaires, réunis en assemblée, peuvent décider, à la majorité des quatre cinquièmes des parts, d'hypothéquer le navire. Un copropriétaire ne peut hypothéquer sa part sans le consentement écrit de la majorité des trois quarts des parts.

Les hypothèques constituées sur un navire en copropriété, sur la part du navire appartenant à un copropriétaire sont régies par les dispositions des Articles 468 à 499 du présent Code.

Article 385

Chaque copropriétaire peut aliéner ses parts de la copropriété. En cas de projet de vente des parts, le cédant est tenu d'en informer par écrit le gérant et les autres copropriétaires.

Si des parts sont cédées autrement que par la vente, l'obligation d'en informer par écrit le gérant et les autres copropriétaires incombe au cessionnaire.

Article 386

En cas de projet de vente ou de cession de parts de la copropriété, dans les conditions prévues à l'Article précédent, les copropriétaires peuvent, dans les trois (3) jours suivant la date à laquelle ils ont été informés du projet de vente ou de la cession, manifester leur volonté d'acquérir les parts cédées ou dont la vente est envisagée.

Les copropriétaires ne sont cependant pas admis à manifester leur volonté d'acquérir les parts si celles-ci sont transférées à l'épouse ou aux descendants directs du copropriétaire cédant.

Article 387

Le prix exigible, en cas de vente ou de cession d'une part de copropriété, est équivalent à la valeur d'une part identique dans la copropriété. Il ne peut cependant être inférieur au prix offert par un nouvel acquéreur, conformément aux stipulations d'un projet de vente établi suivant les dispositions prévues à l'alinéa 1er de l'Article 409.

Article 388

Un copropriétaire qui, dans les conditions prévues à l'Article 386, a été informé d'un projet de vente ou de la cession de parts, et qui désire acquérir ces parts, doit en informer par écrit le copropriétaire cédant.

Dans les quinze (15) jours à compter de la date à laquelle il a informé le copropriétaire cédant de son intention d'acquérir les parts, le copropriétaire intéressé doit fournir une garantie équivalente au prix réel ou supposé des parts dont la vente est projetée. Si plusieurs copropriétaires veulent acquérir les parts, leurs droits sur ces parts sont fixés proportionnellement aux parts qu'ils détiennent déjà dans la copropriété.

Article 389

Le copropriétaire qui vend ou qui cède ses parts, reste tenu de ses obligations de copropriétaire à l'égard des autres copropriétaires pour autant qu'elles existaient à la date de la vente ou de la cession des parts.

L'acquéreur ou le cessionnaire des parts a les droits et obligations d'un copropriétaire à compter de la date de la vente ou de la cession des parts. Il est tenu, dans les mêmes conditions que le vendeur ou cédant des parts de copropriété, par toutes décisions prises antérieurement par les copropriétaires, et ceux-ci peuvent faire valoir à son égard tous les droits qu'ils pouvaient faire valoir antérieurement à l'égard du vendeur ou cédant des parts.

Article 390

Le copropriétaire qui vend ou qui cède ses parts reste tenu de ses

obligations à l'égard des créanciers de la copropriété, existant à la date de la vente ou de la cession des parts. Les créanciers peuvent toutefois faire valoir également leurs droits à l'égard de l'acquéreur ou du cessionnaire des parts de copropriété.

Si un créancier fait valoir des droits à l'égard d'un acquéreur ou d'un cessionnaire de parts de copropriété, le vendeur ou cédant des parts n'est plus tenu du paiement de ces créances.

Article 391

Le copropriétaire qui vend ou qui cède ses parts est tenu de le faire mentionner sur la fiche matricule du navire. Il n'est plus tenu des obligations contractées par la copropriété postérieurement à l'exécution de cette mesure de publicité.

Article 392

Un copropriétaire peut, à tout moment, demander qu'il soit mis fin à la copropriété. La copropriété cesse six (6) mois après la date à laquelle le copropriétaire a adressé sa demande au gérant.

Pendant le délai de six (6) mois prévu à l'alinéa précédent, un ou plusieurs copropriétaires peuvent demander le rachat des parts ou des quirats détenus par le copropriétaire demandant qu'il soit mis fin à la copropriété. Si plusieurs copropriétaires demandent un tel rachat, leurs droits sont déterminés proportionnellement aux parts ou aux quirats qu'ils détiennent déjà dans la copropriété.

Article 393

Un copropriétaire peut demander en justice la dissolution de la copropriété dans les cas suivants:

- si le navire en copropriété perd la nationalité guinéenne et qu'il n'est pas possible de parvenir, dans les quatre (4) mois, à un accord en vue de lui conserver sa nationalité;
- lorsque des procédures de faillite ou de liquidation judiciaire ont été engagées contre l'un des copropriétaires, ou qu'un copropriétaire se trouve en état de cessation des paiements;
- en cas d'atteinte grave à ses droits de copropriétaire, tels qu'ils résultent de la convention instituant la copropriété;
- lorsque, compte tenu des circonstances de l'espèce, une dissolution de la copropriété apparaît préférable.

Article 394

Un copropriétaire peut demander en justice à être autorisé à racheter les parts ou les quirats du copropriétaire qui est responsable de l'une des circonstances énumérées aux alinéas a) à d) de l'Article précédent.

Si plusieurs copropriétaires demandent à effectuer un tel rachat, leurs droits sont fixés proportionnellement aux parts ou quirats qu'ils détiennent déjà dans la copropriété.

Article 395

Le jugement autorisant le rachat des parts ou des quirats du copropriétaire, dans les conditions prévues à l'Article précédent, fixe les conditions de ce rachat et les délais pendant lesquels il doit être effectué.

Tous les copropriétaires sont obligatoirement parties aux procédures prévues aux Articles 392 à 394 et à l'alinéa 1er du présent Article.

La juridiction pour juger les litiges prévus à l'alinéa précédent est le Tribunal Compétent du lieu du port d'attache du navire.

Article 396

En cas de dissolution de la copropriété, le navire est vendu aux enchères publiques. S'il y a désaccord entre les copropriétaires en ce qui concerne le lieu où la vente doit avoir lieu, il appartient à la juridiction visée à l'alinéa 3 de l'Article précédent, de prendre la décision appropriée.

Si la vente aux enchères du navire a lieu en République de Guinée, les dispositions du Code de procédure civile et commerciale relatives aux ventes par enchères publiques sont applicables.

Article 397

Les copropriétaires participent aux profits et aux pertes de l'exploitation du navire proportionnellement aux parts ou aux quirats (qu'ils détiennent dans la copropriété).

Ils doivent, dans la même proportion, contribuer aux dépenses de la copropriété et donner suite aux appels de fonds faits par le gérant.

Article 398

Si un copropriétaire ne donne pas suite à un appel de fonds du gérant, et que celui-ci ou un autre copropriétaire fait l'avance de la contribution demandée, le copropriétaire défaillant devra rembourser le montant de la contribution payée pour son compte ainsi que les intérêts à compter du jour du paiement de la contribution.

Le copropriétaire ayant fait l'avance de la contribution due par un copropriétaire défaillant aura un droit de préférence sur tous bénéfices auxquels ce copropriétaire aura droit, et pourra demander au gérant de prélever à son profit, sur ces bénéfices, le montant de la contribution qu'il a avancée ainsi que les intérêts qui lui sont dus conformément à l'alinéa 1er du présent Article.

Article 399

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

Les mêmes obligations pèsent également sur les copropriétaires gérants, sauf stipulation contraire dans la convention instituant la copropriété. Une telle stipulation n'est cependant opposable aux tiers qu'après inscription d'une mention en ce sens sur la fiche matricule du navire prévue à l'Article 324, ainsi que sur l'acte de guinéisation prévu à l'Article 317 du présent Code.

2 - Dispositions particulières à la copropriété par quirats.

Article 400

Les parts de participation à la propriété d'un navire? de valeur égale, peuvent être exprimées en quirats. Dans ce cas, les quirats sont au nombre de vingt-quatre (24) et sont divisibles en fractions.

Article 401

Les décisions prises par la majorité des quirataires lient la minorité pour tout ce qui concerne l'intérêt commun des copropriétaires du navire. La majorité est formée par vote des copropriétaires détenant ensemble plus de douze quirats du navire.

Article 402

Si des transformations ou des réparations, entraînant des dépenses supérieures à la moitié de la valeur du navire, sont à effectuer, la décision doit être prise à la majorité d'au moins seize (16) quirats.

Article 403

Lorsqu'une décision ne peut être prise parce que la majorité requise aux deux Articles précédent ne peut être réunie, un ou plusieurs quirataires peuvent s'adresser au Président du Tribunal Compétent et lui demander de prendre par Ordonnance les mesures appropriées.

Article 404

La décision d'hypothéquer le navire doit être prise à la majorité de seize quirats.

Un copropriétaire du navire ne peut hypothéquer ses quirats sans le consentement de la majorité.

Article 405

La décision de vendre le navire doit être prise à la majorité de seize quirats. Si la vente est susceptible d'entraîner la perte de la nationalité guinéenne pour le navire, elle est soumise à l'autorisation préalable de l'Autorité Maritime de la République de Guinée.

Le copropriétaire qui veut vendre ses quirats est tenu d'en informer par écrit les autres quirataires. Ceux-ci peuvent, dans les trois jours suivant la date à laquelle ils ont été informés du projet de vente, manifester leur volonté d'acquiescer les quirats dont la vente est envisagée.

Article 406

Les dispositions du paragraphe 1er de la présente Section 2, relatives au gérant, et notamment les Articles 368 à 377, sont applicables à la copropriété par quirats.

CHAPITRE III

LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ
DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE

Section 1: Limitation de la Responsabilité Principes Généraux

Article 407

Le propriétaire d'un navire est responsable de tous dommages causés personnellement ou par suite de fautes ou de négligences du capitaine, des membres de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire.

Le propriétaire d'un navire a un droit de recours contre toute personne ayant causé un dommage qu'il a été tenu de réparer, à concurrence du montant des sommes qu'il a payées. Cependant, si l'auteur des dommages a également le droit d'invoquer la limitation de sa responsabilité à l'égard de la personne ayant subi les dommages, il pourra opposer de même cette limitation à la réclamation formulée par le propriétaire du navire.

Article 408

Le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité au montant fixé à l'Article 414 du présent Code pour les créances qui résultent de l'une des causes indiquées ci-après:

a)- mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord du navire et pertes ou dommages à tous biens, se trouvant à bord du navire;

b)- mort ou lésions corporelles de toute autre personne se trouvant à bord du navire à terre ou sur l'eau, et pertes ou dommages à tous autres biens, ou atteintes à tous droits causés par le fait de la négligence, ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable ou de toute autre personne ne se trouvant pas à bord et dont le propriétaire est également responsable. Dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute de la personne dont le propriétaire est responsable, doit se rapporter à la navigation ou à l'Administration du navire, au chargement, ou au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers;

c) - toute obligation ou responsabilité imposée par les dispositions du présent Code relatives à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouve à son bord);

d)- toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables.

Article 409

Le bénéfice de la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire est également accordé aux assistants du propriétaire d'un navire.

Au sens des dispositions contenues dans le présent Chapitre

a)- on entend par «propriétaire d'un navire» le propriétaire, l'affrètement, l'armateur ou l'armateur-gérant d'un navire de mer;

b)- on entend par «assistants», toute personne physique ou morale fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance, de sauvetage, de renflouement ou de destruction de navires de mer, d'épaves ou de cargaisons se trouvant à leur bord

Article 410

Les dispositions du présent Chapitre relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires ne sont applicables ni aux propriétaires d'aéroglisseurs, ni aux propriétaires de plates formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol.

Article 411

Une personne dont la responsabilité est mise en cause ne peut bénéficier de la limitation de responsabilité prévue au présent Chapitre s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait

probablement.

Article 412

La limitation de la responsabilité du propriétaire de navire, prévue par les dispositions du présent Chapitre, n'est pas opposable:

a) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;

b) aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire;

c) aux créances des préposés des assistants du propriétaire d'un navire dont les fonctions se rattachent aux opérations d'assistance, de sauvetage, de renflouement ou de destruction de navires de mer ou d'épaves;

d) aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention Internationale sur la Responsabilité Civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en date du 29 Novembre 1969, ou de tout Amendement ou de tout Protocole à celle-ci qui est en vigueur.

Article 413

Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir, à l'égard d'un créancier, une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives seront compensées, et les dispositions du présent Chapitre ne s'appliqueront qu'au solde éventuel.

Article 414

En application des dispositions prévues aux Articles 408 et 409, et sous réserve des dispositions contenues aux Articles 410 à 412 du présent Code, le propriétaire d'un navire n'est pas responsable au-delà des limites établies par la Convention Internationale sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, en date du 19 Novembre 1976.

Pour l'application de l'alinéa précédent il sera tenu compte du tonnage du navire déterminé conformément aux règles de mesure sur le tonnage brut prévues à l'Annexe I de la Convention Internationale sur le jaugeage de navires, en date du 23 Juin 1969.

Article 415

La limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire, déterminée conformément aux dispositions prévues à l'Article précédent, s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nés d'un même événement sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

Section 2: Fonds de Limitation

Article 416

Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité, telles qu'elles sont déterminées suivant les dispositions prévues à l'Article 414, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.

Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable.

Article 417

Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

Article 418

Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité ou de constituer le fonds de limitation, n'emporte pas reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire d'un navire.

Article 419

Le fonds de limitation prévu à l'Article 416 du présent Chapitre comprend trois parties affectées respectivement:

a) au règlement des créances pour décès ou lésions corporelles subies par

les passagers;

b) au règlement des créances pour décès ou lésions corporelles subies par les personnes autres que les passagers;

c) au règlement des autres créances.

Article 420

Pour chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

Lorsque le montant des créances pour décès ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers dépassé le montant de la limitation de responsabilité fixé pour ces créances prévues à l'alinéa b) de l'Article précédent, excédent vient en concurrence avec les créances autres que celles résultant de décès ou lésions corporelles, prévues à l'alinéa c) de l'Article précédent.

Article 421

Si avant la répartition du fonds de limitation, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'Article 408 du présent Chapitre, 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 la législation du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le propriétaire.

Article 422

Lorsque le propriétaire du navire établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances prévues à l'Article 408, le tribunal saisi ou toute autre autorité compétente du pays où le fonds est constitué, pourra ordonner qu'une somme suffisante sera provisoirement réservée pour permettre au propriétaire de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées à l'Article précédent.

Article 423

Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire de navire, conformément aux dispositions du présent Chapitre, tout navire de moins de trois cents (300) tonneaux de jauge brute sera assimilé à un navire de ce tonnage.

Section 3: Procédure

Article 424

Tout propriétaire d'un navire ou toute autre personne mentionnée à l'Article 409 qui entend bénéficier des dispositions relatives à la limitation de la responsabilité prévue dans le présent Chapitre, est tenu de présenter une demande d'ouverture d'une procédure de liquidation au Président du Tribunal Compétent:

a) du lieu du port d'attache du navire s'il s'agit d'un navire guinéen;

b) du lieu du port guinéen où l'accident s'est produit, ou du premier port de la République de Guinée atteint après l'accident ou, à défaut de l'un de ces ports, du lieu de la première saisie ou du lieu où la première sûreté a été fournie.

Article 425

La demande visée à l'Article précédent doit indiquer:

a)- l'événement au cours duquel les dommages sont survenus;

b)- le montant maximum du fonds de limitation, calculé conformément aux dispositions du présent Chapitre;

c)- les modalités suivant lesquelles a été constitué ce fonds.

Article 426

A la demande visée à l'Article précédent doivent être joints:

a)- l'état, certifié par le requérant des créanciers connus de lui avec, pour chacun d'eux, l'indication de son domicile, de la nature et du montant de sa créance;

b)- tous documents nécessaires en vue du calcul du montant du fonds de

limitation.

Article 427

Le Président du Tribunal Compétent, saisi de la demande prévue à l'Article 425 prend les mesures suivantes:

a) il vérifie que le montant du fonds de limitation indiqué par le requérant a été calculé conformément aux dispositions du présent Chapitre;

b)- il ouvre la procédure de constitution du fonds et se prononce sur les modalités de cette constitution;

c)- il fixe le montant de la provision à verser par le requérant pour couvrir les frais de la procédure;

d)- il nomme un juge-commissaire et un liquidateur.

Article 428

Le juge-commissaire désigne l'organisme qui recevra en dépôt les fonds versés en espèces. Les dépôts seront faits au nom du requérant celui-ci ne pourra cependant effectuer aucun retrait sans l'autorisation du juge-commissaire. Les intérêts produits par les sommes versées sont affectés au fonds de limitation.

Article 429

Si le fonds est représenté par une caution solidaire ou par toute autre garantie, cette sûreté doit être constituée au nom du liquidateur. Aucune autre modification ne peut être apportée à la sûreté ainsi constituée, sans l'autorisation du juge-commissaire. Les produits de la sûreté ainsi fournie sont affectés au fonds de limitation.

Article 430

La constitution du fonds de limitation est constatée par une Ordonnance du Président du Tribunal Compétent, à la demande du requérant et sur le rapport du juge commissaire.

A partir de la date à laquelle l'Ordonnance prévue à l'alinéa précédent a été reçue, les créances cessent de produire intérêt.

Article 431

A la suite de l'Ordonnance du Président du Tribunal Compétent, visée à l'alinéa 1er de l'Article précédent, le liquidateur informe par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, de la constitution du fonds de limitation tous les créanciers dont le nom et le domicile ont été indiqués par le requérant, conformément aux dispositions prévues à l'alinéa a) de l'Article 426.

Le liquidateur envoie également aux créanciers une copie de l'Ordonnance visée à l'alinéa précédent et leur fournit les indications suivantes:

a)- le nom et le domicile du propriétaire du navire ou de tout autre requérant, avec mention de sa qualité;

b)- le nom du navire et son port d'attache;

c)- l'événement au cours duquel les dommages sont survenus;

d)- le montant de la créance tel qu'il a été indiqué par le requérant.

Article 432

Le liquidateur informe en outre les créanciers:

a)- qu'ils disposent d'un délai de trente (30) jours, à compter de l'envoi de la lettre recommandée visée à l'alinéa 1er de l'Article précédent, pour produire leurs titres de créance; ce délai est augmenté de trente jours pour les créanciers domiciliés dans toute autre partie du monde hors de la République de Guinée;

b)- que, pendant les mêmes délais, ils peuvent contester le montant attribué à leur créance par le requérant;

c)- que, après écoulement de ces délais, les chiffres indiqués comme montants des créances sont réputés acceptés par les créanciers.

Article 433

Les informations fournies par le liquidateur aux créanciers, conformément

aux dispositions prévues aux Articles 431 et 432, font l'objet d'une publication dans un journal d'annonces légales, et dans une ou plusieurs publications étrangères; le choix de ces publications est fait par le Juge-commissaire.

Les créanciers dont le nom et le domicile n'ont pas été indiqués par le requérant dans la demande visée aux Articles 431 et 432 du présent Chapitre disposent d'un délai de trente (30) jours pour produire leurs créances, à compter de la date de la publication ou de la dernière des publications visées à l'alinéa précédent.

Article 434

La ou les publications visées à l'Article précédent indiquent que, passé le délai de trente (30) jours prévu à l'alinéa 2 de l'Article 433:

a)- les créanciers connus du requérant, mais dont il ignore le domicile, sont réputés accepter les montants attribués à leurs créances;

b) les créanciers inconnus du requérant conservent le droit de produire leurs créances jusqu'à la date de l'Ordonnance du Président du Tribunal Compétent déclarant la procédure close, mais ils ne pourront rien réclamer sur les répartitions ordonnées par le juge-commission antérieurement à leur production, et leur créance sera éteinte s'ils n'ont pas produit avant l'Ordonnance de clôture, à moins qu'ils ne prouvent que le requérant connaissait leur existence, auquel cas celui-ci sera tenu envers eux sur ses autres biens.

Article 435

Le liquidateur procède à la vérification des créances en présence du requérant. Si le liquidateur ou le requérant conteste l'existence ou le montant d'une créance, le liquidateur en avise immédiatement le créancier intéressé, par lettre recommandée avec la demande d'avis de réception.

Le créancier a un délai de trente (30) jours pour formuler ces observations. Ce délai est augmenté de trente (30) jours pour les créanciers domiciliés dans toute autre partie du monde hors de la République de Guinée.

Article 436

Le liquidateur présente au juge-commissaire ses propositions d'admission ou de rejet de créance. L'état des créances est arrêté par l'Ordonnance du juge-commissaire.

Le Greffier du Tribunal Compétent adresse, dans les huit (8) jours suivants selon l'Ordonnance du juge-commissaire, une copie de l'état des créances à chaque créancier, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Article 437

Tout créancier figurant sur l'état des créances visé à l'Article précédent est admis, pendant un délai de trente (30) jours à compter de la date d'envoi de la lettre visée à l'alinéa 2 de l'Article précédent, à formuler au Greffe du Tribunal Compétent des contredits sur toutes les créances autre que la sienne.

Le délai prévu à l'alinéa précédent est augmenté de trente (30) jours pour tous les créanciers domiciliés dans toute autre partie du monde hors de la République de Guinée.

Le requérant a le droit de formuler des contredits dans les mêmes formes et délais.

Article 438

Les contredits visés à l'Article précédent sont renvoyés par le Greffier du Tribunal Compétent après avis donné aux parties par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Les contredits sont jugés par le Tribunal Compétent statuant sur le rapport du juge-commissaire.

Article 439

Tout créancier peut, jusqu'à l'expiration des délais fixés à l'Article 437, contester le montant du fonds de limitation par une réclamation déposée au Greffe du Tribunal Compétent.

Article 440

Les créances qui s'échappent à la compétence du Tribunal du lieu de constitution du fonds de limitation ne peuvent être inscrites pour leur montant définitif que lorsque la décision de la juridiction compétente est devenue définitive. Elles doivent cependant être mentionnées à titre provisoire.

Article 441

Tout jugement rendu par le Tribunal (Compétent sur les créances contestées, ou le montant de la responsabilité du requérant est opposable à celui-ci ainsi qu'à tous les créanciers parties à la procédure.

Article 442

Lorsque le montant du fonds de limitation est définitivement fixé, et que l'état des créances admises est devenu définitif, le liquidateur présente le tableau de distribution au juge-commissaire.

Chaque créancier en est informé par le liquidateur qui lui indique également le montant lui revenant.

Article 443

Chaque créancier reçoit un titre de perception signé du liquidateur et du juge-commissaire et revêtu de la formule exécutoire.

Sur présentation de ce titre, le dépositaire des fonds ou le requérant s'il n'y a pas eu versement en espèce règle le créancier; à défaut celui-ci est réglé au moyen de la garantie ou la caution fournie.

Article 444

Sur Ordonnance du juge-commissaire, des répartitions provisoires peuvent être faites au profit des créanciers, avant que le tableau de distribution soit devenu définitif.

Article 445

Le paiement à chaque créancier des sommes auxquelles il a droit éteint sa créance contre le requérant.

Lorsque tous les paiements ont été effectués, la procédure est déclarée close par le Président du Tribunal Compétent, sur le rapport du liquidateur visé par le juge-commissaire.

Article 446

Les jugements statuant sur le montant des créances, le montant du fonds de limitation ou les contredits peuvent faire l'objet d'un appel dans un délai de quinze (15) jours à compter de leur signification.

L'appel doit être jugé dans les trois mois. L'arrêt rendu par la Cour d'appel est exécutoire immédiatement.

Article 447

Les Ordonnances du juge-commissaire prises en application des Articles 436 et 444 du présent Chapitre peuvent être frappées d'opposition dans les délais prévus à l'Article 437.

L'opposition est formée par simple déclaration au Greffe du Tribunal Compétent; le tribunal est tenu de statuer dans un délai de huit (8) jours.

Article 448

Les Ordonnances du Président du Tribunal Compétent relatives à la nomination ou au remplacement du Juge-Commissaire ou du liquidateur ne sont susceptibles d'aucune voie de recours.

Article 449

Dans tous les cas où un propriétaire de navire est autorisé, en vertu des dispositions prévues au présent Chapitre, 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.

Le propriétaire devra toutefois prouver, au préalable qu'il a constitué le fonds de limitation ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.

Article 450

Le Tribunal saisi tient compte, pour l'application des dispositions prévues à l'Article précédent, de la constitution du fonds de limitation ou de la fourniture de garanties suffisantes, non seulement le territoire de la

République de Guinée, mais encore :

a) soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant;

b) soit au port de la première escale après que l'événement soit survenu, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port;

c) soit au port de débarquement des passagers ou de déchargement de la cargaison, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.

Article 451:

Les dispositions des deux articles précédent seront également applicables si la caution ou toute garantie déjà donnée est inférieure à l'entière limite de la responsabilité sous l'empire des dispositions du présent Chapitre, à condition qu'une caution ou toute autre garantie suffisante soit donnée pour la différence.

Article 452:

Lorsque le propriétaire du navire a donné caution ou fourni une autre garantie pour un montant correspondant à la pleine limite de sa responsabilité conformément aux dispositions du présent Chapitre, cette caution ou cette garantie pourra servir au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

Article 453:

Outre les personnes visées à l'article 409, les dispositions du présent chapitre seront également applicables au capitaine, aux membres de l'équipage et aux autres préposés nautiques ou terrestres, de la même manière qu'elles s'appliquent au propriétaire lui-même.

Le capitaine et les membres de l'équipage peuvent invoquer ces dispositions, même si l'événement qui est à l'origine de la créance a pour cause leur faute personnelle. Toutefois, si le capitaine ou le membre de l'équipage est en même temps seul propriétaire, affréteur, armateur-gérant du navire, la disposition du présent alinéa ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en qualité de capitaine ou de membre de l'équipage.

Article 454:

Le montant total de la responsabilité limitée du navire et de toutes les autres personnes mentionnées aux articles 409 et 453 du présent Chapitre, du chef de dommages corporels et matériels résultant d'un même événement, ne peut excéder les montants fixés conformément aux dispositions de l'article 414.

Article 455:

A l'égard d'un créancier étranger, ressortissant d'un Etat ayant fixé une limitation de responsabilité du propriétaire de navire inférieure à celle prévue à l'article 414 du présent Chapitre, le propriétaire de navire soumis aux dispositions du présent Code ne répondra qu'à concurrence de la limitation inférieure adoptée par l'Etat étranger.

Article 456

Les actions engagées en application des dispositions du présent Chapitre sont prescrites à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance.

CHAPITRE IV

CONTRATS DE VENTE DE NAVIRES ET CONTRATS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES

Section 1: Contrats de Vente de Navires

Article 457

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 458

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 459

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 460

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 461

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 surseoir à l'enregistrement de l'acte de vente lorsque des hypothèques ont été prises sur le navire vendu, antérieurement à la date de l'acte de vente.

Article 462

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.

Section 2: Contrats de Construction de navires

Article 463

En cas de construction d'un navire en République de Guinée, pour le compte d'un acquéreur, le contrat conclu entre le chantier constructeur et l'acheteur doit être par écrit.

Toute modification au contrat de construction doit également faire l'objet de stipulations écrites sous peine de nullité de ladite modification.

Article 464

Toute personne entreprenant en République de Guinée la construction d'un navire, pour son propre compte ou pour le compte d'un acquéreur, est tenue d'en faire la déclaration à l'Autorité Maritime.

La déclaration prévue à l'alinéa précédent n'est pas exigée en cas de construction d'un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 10 tonneaux.

Article 465

Sauf convention contraire dans le contrat conclu entre l'acquéreur et le constructeur du navire, celui-ci reste la propriété du constructeur jusqu'au moment du transfert de la propriété à l'acquéreur.

Le transfert de la propriété a lieu lorsque l'acquéreur prend réception du navire; après la fin des essais.

Article 466

Le constructeur est garant des vices cachés du navire, même si l'acquéreur en a pris réception après la fin des essais, sans émettre de réserves. L'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an. Ce délai ne commence à courir, en ce qui concerne le vice caché, qu'à partir de la date de sa découverte.

Article 467

Toute personne qui entreprend des travaux de réparation en République de Guinée, est garante des vices cachés résultant de ses travaux, dans les conditions prévues à l'Article précédent.

CHAPITRE V**HYPOTHEQUES ET PRIVILEGES MARITIMES SAISIES DE NAVIRES****Section 1: Hypothèques Maritimes****Article 468**

L'hypothèque Maritime est une sûreté conventionnelle conférant à un créancier un droit réel sur un navire ou un engin assimilé.

Peuvent faire l'objet d'une hypothèque Maritime:

- a) les navires et autres bâtiments de mer de 2 tonneaux de jauge brute et plus;
- b) les navires en construction;
- c) les engins flottants désignés à l'Article 339 du présent Code.

Article 469

Les navires et engins flottants visés à l'alinéa 2 de l'Article précédent ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties. L'hypothèque doit être inscrite par l'Autorité Maritime sur le Registre des navires.

Aucune hypothèque ne peut être consentie sur des navires ou engins flottants appartenant à l'Etat à des collectivités locales ou à des organismes ou entreprises publiques de la République de Guinée.

Article 470

Les contrats donnant lieu à constitution d'une hypothèque maritime en République de Guinée sont régis par les dispositions de la présente Section.

Les dispositions du droit commun relatives à l'hypothèque sont applicables aux hypothèques Maritimes, à titre subsidiaire, et pour autant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions de la présente Section.

Article 471

Une hypothèque sur le navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou par son mandataire justifiant d'un mandat spécial à cet effet.

En cas de copropriété du navire, celui-ci peut être hypothéqué par le gérant de la copropriété, conformément aux dispositions prévues à l'Article 384 en ce qui concerne la copropriété par parts et à l'Article 404 du présent Code dans le cas d'une copropriété par quotas.

Article 472

Les créanciers hypothécaires prennent rang, dans l'ordre de leur inscription au Registre des navires, après les créances privilégiées énumérées à l'Article 501 du présent Chapitre. Toutes les autres créances privilégiées ne prennent rang qu'après les créances hypothécaires.

Article 473

En cas de constitution de deux ou plusieurs hypothèques sur le même navire ou sur la même part de propriété ou le même quiral du navire, leur rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates et heures de leur enregistrement au Registre des navires.

Article 474

La constitution d'hypothèque sur des navires sous pavillon Guinéen, au profit de personnes ou d'organismes, est soumise à l'autorisation préalable du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 475

A l'exception des cas prévus aux Articles 487 à 494 de la présente Section, dans tous les autres cas entraînant la radiation du navire du Registre des navires, l'Autorité Maritime n'autorisera le propriétaire à faire radier son navire que si la totalité des hypothèques est préalablement purgée ou si tous les titulaires de ces hypothèques ont donné leur consentement par écrit.

Article 476

Lors de la constitution d'une hypothèque, deux copies certifiées conformes du contrat d'hypothèque maritime doivent être remises à l'Autorité Maritime; celle-ci mentionne sur le Registre des navires:

- a) la date de l'acte constitutif de l'hypothèque;
- b) le nom et l'adresse de l'officier public qui a dressé l'acte authentique en vertu duquel une hypothèque Maritime a été consentie sur le navire;
- c) les noms, prénoms, et domiciles des parties;
- d) le montant de la créance pour laquelle l'hypothèque a été constituée ainsi que les conventions relatives aux intérêts et aux remboursements;
- e) le nom du navire et le lieu de son immatriculation, ou des indications similaires lorsqu'il s'agit d'un navire en construction ou d'un engin flottant, visé à l'Article 339 du présent Chapitre.

Article 477

Après avoir procédé à l'inscription de l'hypothèque, l'Autorité Maritime restitue au propriétaire du navire une des copies certifiées conformes de l'original de l'acte constitutif de l'hypothèque. Elle certifie au bas de cette copie avoir procédé à l'inscription de l'hypothèque dans le Registre des navires et indique les dates et référence de cette inscription. La seconde copie certifiée conforme reste déposée auprès de l'Autorité Maritime.

Tout navire grevé d'une ou de plusieurs hypothèques doit obligatoirement avoir, dans les documents du bord, un état des inscriptions hypothécaires mis à jour à la date de son départ d'un port Guinéen.

Article 478

Une hypothèque maritime sera considérée comme légalement constituée et rendue publique par son inscription sur le Registre des navires. Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrêté, les conditions de fonctionnement du Service des hypothèques Maritimes ainsi que modalités pratiques de constitution et de conservation des hypothèques maritimes.

Article 479

Sauf convention contraire des parties, l'hypothèque maritime consentie sur tout ou partie d'un navire ou d'un engin flottant porte sur le corps dudit navire ou engin flottant ainsi que sur tous leurs accessoires, à l'exclusion du fret. L'hypothèque porte également sur les intérêts dus pour trois (3) ans.

L'hypothèque maritime ne porte sur les primes ou subventions de l'Etat ni sur les indemnités d'assurance de la cargaison.

Article 480

Lorsque l'hypothèque porte sur un navire en construction, elle s'étend aux matériaux, machines et appareils se trouvant dans l'enceinte du chantier naval constructeur et qui sont distinctement identifiés comme étant destinés à être incorporés au navire en construction.

Article 481

L'hypothèque maritime ne porte pas sur les approvisionnements, les soutes et tous biens consommables se trouvant à bord du navire ou de l'engin flottant hypothéqué.

L'hypothèque ne porte pas de mêmes, sur les équipements, installations ou appareils à bord du navire ou de l'engin flottant hypothéqué appartenant à des tiers et qui ont été loués par le propriétaire du navire ou de l'engin en vertu d'un contrat de location.

Article 482

Des hypothèques maritimes peuvent être constituées à l'étranger dès lors qu'une demande à cet effet est adressée à l'Autorité Maritime, celle-ci

délivre au propriétaire du navire à hypothéquer un Certificat hypothécaire.

Le Certificat hypothécaire visé à l'alinéa précédent doit être demandé à l'Autorité Maritime par le propriétaire désirant hypothéquer son navire à l'étranger.

Article 483

Les hypothèques consenties par l'acheteur sur un navire ou un engin flottant acheté ou construit à l'étranger, avant qu'il ait acquis la nationalité guinéenne dans les conditions prévues aux Articles 312 et 315 à 321 du présent Code sont valables et produisent effet à condition d'être publiées en République de Guinée.

La validité des hypothèques prévues à l'alinéa 1er du présent Article est subordonnée aux conditions suivantes:

a) les hypothèques doivent avoir été publiées à l'étranger, conformément à la loi du pavillon du navire acheté ou, à défaut du lieu de construction du navire;

b) elles doivent ensuite avoir été rendues publiques en République de Guinée dans les conditions prévues à l'Article 478 de la présente Section.

Lorsque les conditions prévues à l'alinéa 2 du présent Article sont respectées, les hypothèques gardent le rang d'inscription qu'elles avaient avant que le navire ait acquis la nationalité guinéenne.

Article 484

En cas de perte du navire hypothéqué, ou en cas d'avarie grave le rendant innavigable, les créanciers hypothécaires peuvent exercer leurs droits sur les indemnités ou les sommes subrogées au navire et à ses accessoires.

Sont subrogées au navire et à ses accessoires:

a) les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire hypothéqué;

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

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

d) les indemnités d'assurance sur le corps du navire

Article 485

L'hypothèque maritime est conservée pendant une période de dix (10) ans à compter de la date de son inscription sur le Registre des navires

A l'expiration de la période de dix (10) ans visée à l'alinéa précédent et en cas de non renouvellement de l'inscription, l'hypothèque cesse de grever le navire.

Article 486

Sous réserve des dispositions prévues à l'Article suivant, les hypothèques maritimes suivent le navire hypothéqué, nonobstant tout changement de propriété ou d'immatriculation dudit navire.

Si l'hypothèque ne grève qu'une partie du navire, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la partie du navire sur laquelle porte son hypothèque. Toutefois, si plus de la moitié des parts ou des quirts du navire sont hypothéqués, le créancier peut après saisie, le faire vendre en totalité à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

Article 487

Préalablement à la vente forcée d'un navire en République de Guinée, l'Autorité Maritime veille à ce qu'une notification soit adressée conformément aux dispositions du présent Article:

a) aux autorités chargées de la tenue du Registre des navires dans l'Etat d'immatriculation du navire;

b) à tous les créanciers hypothécaires et à tous les titulaires de privilèges maritimes énumérés à l'Article 501 du présent Chapitre, sous réserve que

l'Autorité Compétente chargée de procéder à la vente forcée reçoive notification de leurs créances respectives;

b) au propriétaire du navire, dont le nom est inscrit au registre.

Article 488

La notification prévue à l'Article précédent doit être faite au moins trente (30) jours avant la date prévue de la vente forcée; elle doit mentionner:

a) soit la date et le lieu de la vente forcée et les renseignements concernant la vente forcée ou la procédure aboutissant à celle-ci que l'Autorité guinéenne chargée de la procédure juge suffisants pour protéger les intérêts des personnes habilitées à recevoir la notification;

b) soit si le lieu et la date de la vente forcée ne peuvent être déterminés avec certitude, la date approximative et le lieu prévu de la vente forcée ainsi que les renseignements concernant celle-ci que l'Autorité guinéenne chargée de la procédure juge suffisants pour protéger les intérêts des personnes habilitées à recevoir la notification.

Dans l'éventualité prévue à l'alinéa b) ci-dessus une notification supplémentaire de la date et du lieu effectifs de la vente forcée est donnée dès que ces date et lieu sont connus mais, en tout état de cause, sept (7) jours au moins avant la date de la vente forcée.

Article 489

La notification prévue à l'Article précédent est adressée par écrit, ou par tout moyen de communication appropriée donnant lieu à un accusé de réception, aux personnes intéressées visées à l'Article 487 si elles sont connues.

En outre, la notification est publiée par voie de presse en République de Guinée et, si les autorités réalisant la vente forcée le jugent utile, dans d'autres publications.

Article 490

En cas de vente forcée du navire en République de Guinée, la totalité des hypothèques, à l'exception de celles que l'acheteur a prises en charge avec le consentement des créanciers hypothécaires, et tous les privilèges et autres charges de quelque nature que ce soit cessent de grever le navire, à condition:

a) qu'au moment de la vente le navire se trouve dans une zone relevant de la juridiction guinéenne;

b) que la vente ait été réalisée conformément à la législation guinéenne et aux dispositions des Articles 487 à 489 de la présente Section.

Article 491

Les frais et dépenses provoqués par la saisie conservatoire ou par des mesures d'exécution et par la vente qui les a suivies sont payés les premiers par prélèvement sur le produit de la vente. Ces frais et dépenses comprennent notamment les frais de conservation du navire et d'entretien de l'équipage, ainsi que les gages, autres sommes et frais mentionnés à l'alinéa a) de l'Article 501, encourus depuis la date de la saisie conservatoire ou des mesures d'exécution.

Le solde du produit de la vente est distribué conformément aux dispositions du présent Chapitre, à due concurrence des créances respectives. Après désintéressement de tous les créanciers, le reliquat éventuel du produit de la vente est versé au propriétaire et peut être librement transféré.

Article 492

En cas de vente forcée d'un navire échoué ou coulé dans les eaux territoriales de la République de Guinée, et suite à l'enlèvement de celui-ci par l'Autorité Maritime ou des personnel ou organismes agissant en leur nom aux fins de la sécurité de la navigation ou de la protection du milieu marin, les frais de cet enlèvement sont prélevés sur le produit de la vente par préférence à toutes les autres créances garanties par un privilège maritime sur le navire.

Article 493

Si au moment de la vente forcée, le navire est en possession d'un chantier naval constructeur ou réparateur de navire qui en vertu des dispositions du présent Code, jouit d'un droit de rétention, le constructeur ou le

réparateur de navires 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 des privilèges maritimes mentionnés à l'Article 501 du présent Chapitre ont été honorées.

Article 494

Si un navire immatriculé en République de Guinée est autorisé à battre temporairement le pavillon d'un navire d'un autre Etat, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) les dispositions du présent Code sont déterminantes aux fins de la reconnaissance des hypothèques grevant le navire;
- b) une mention est portée dans le Registre des navires, indiquant le nom de l'Etat dont le navire est autorisé à battre temporairement le pavillon;
- c) l'Autorité Maritime n'autorise pas un navire immatriculé en République de Guinée à battre temporairement le pavillon d'un autre Etat à moins que la totalité des hypothèques grevant ce navire n'aient été préalablement purgées ou que le titulaire de la totalité de ces hypothèques n'aient donné leur consentement par écrit.

Article 495

L'Autorité Maritime est tenue de délivrer à toutes personnes qui le demandent un état des hypothèques grevant le navire ou un Certificat attestant qu'aucune hypothèque ne grève le navire.

Article 496

La radiation des inscriptions hypothécaire est effectuée soit avec le consentement des parties ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'une décision de justice passée en force choisie jugée.

Dans le cas de la radiation des inscriptions par consentement des parties, l'Autorité Maritime ne peut procéder à une telle radiation qu'après avoir reçu une copie certifiée conforme de l'acte par lequel le créancier hypothécaire consent à la radiation.

Article 497

La radiation d'offre des inscriptions hypothécaires peut être prononcée par l'Autorité Maritime en cas de péremption et de non-renouvellement des inscriptions.

Article 498

Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la nationalité guinéenne d'un navire grevé d'une ou de plusieurs hypothèques maritimes est interdits.

Article 499

Une hypothèque Maritime constituée sur un navire sous pavillon guinéen ou sur une part ou quiral d'un tel navire pourra être transférée à toute personne en vertu d'un document de transfert. Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe les conditions dans lesquelles un document de transfert peut être établi ainsi que les mentions devant figurer dans ce document.

Sur présentation du document de transfert visé à l'alinéa précédent, l'Autorité Maritime est tenue d'inscrire le transfert de l'hypothèque maritime dans le registre des navires, en mentionnant le nom du cessionnaire comme créancier hypothécaire ainsi que la date et l'heure de l'inscription du transfert.

Section 2: Privilèges Maritimes

Article 500:

Le privilège est une sûreté réelle légale qui confère à un créancier un droit de préférence sur les autres créanciers, à raison de la nature de sa créance.

Les dispositions de la présente section sont applicables dans tous les cas où un privilège maritime est invoqué devant une juridiction compétente de la République de Guinée.

Article 501:

Chacune des créances suivantes contre le propriétaire, l'affrèteur coque-nue, l'armateur-gérant ou toute autre personne ayant la qualité d'exploitant du navire est garantie par un privilège maritime sur le navire:

- a) les créances pour les salaires et les autres sommes dus au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel du bord en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurances sociales payables pour leur compte;
- b) les créances du chef de décès ou de lésion corporelle survenant, à terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire;
- c) les créances pour assistance et sauvetage du navire;
- d) les créances du chef de droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que pour frais de pilotage;
- e) les créances du fait de la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle du propriétaire, de l'affrèteur coque-nue, de l'armateur-gérant ou de toute autre personne exploitant le navire, en raison des pertes ou dommages matériels causés par l'exploitation du navire, autres que ceux occasionnés à la cargaison, aux contenteurs et aux effets personnels des passagers transportés à bord du navire.

Aucun privilège maritime ne pourra grever le navire pour garantir les créances visées aux alinéas b) et c) de l'alinéa précédent qui proviennent ou résultent:

- a) de dommages découlant du transport maritime d'hydrocarbures ou autres substances dangereuses ou nocives, pour lesquels des indemnités sont payables aux créanciers en application de conventions internationales ou de lois nationales qui prévoient un régime de responsabilité objective et une assurance obligatoire ou d'autres moyens de garantir les créanciers; ou
- b) des propriétés radioactives ou d'une combinaison des propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses d'un combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

Article 502

Les privilèges maritimes énumérés à l'Article précédent ont priorité sur les hypothèques et aucun autre créance n'est préférée à ces hypothèques, sous réserve des dispositions des Articles 492 et 493 du présent Code.

Les privilèges énumérés à l'Article précédent prennent rang dans l'ordre qu'ils occupent; toutefois, les privilèges maritimes garantissant les créances exigibles pour assistance et sauvetage du navire ont priorité sur tous les autres privilèges maritimes grevant le navire préalablement à l'accomplissement des opérations qui leur ont donné naissance.

Article 503

Les privilèges maritimes énumérés dans chacun des alinéas a), b), d) et e), de l'alinéa 1er de l'Article 501 viennent en concours entre eux au marc le franc.

Les privilèges maritimes garantissant les créances exigibles pour assistance et sauvetage du navire prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de celui où sont nées les créances garanties par ces privilèges. Ces créances sont considérées comme étant nées à la date à laquelle chacune des opérations d'assistance est achevée.

Article 504

Les créances suivantes, garanties par un privilège maritime, sont considérées comme ayant pris naissance dans les conditions indiquées ci-après:

- a) créances contre le propriétaire du navire du chef de décès ou de lésion corporelle: à compter du jour du décès ou de la lésion corporelle;
- b) pertes ou avaries à des marchandises ou à des bagages: à compter du jour de leur délivrance ou du jour auquel ils auraient dû être délivrés;
- c) à d'autres titres que ceux indiqués ci-dessus sous a) et b): à compter du jour où la créance est devenue exigible.

Article 505

Un droit de rétention portant sur le navire qui se trouve en leur possession, est accordé :

a) au constructeur de navire, pour garantir des créances résultant de la construction d'un navire;

b) au réparateur de navires, pour garantir des créances résultant de réparations, y compris de la reconstruction du navire effectuées au cours de la période où ce navire se trouve en sa possession.

Le droit de rétention visé à l'alinéa précédent s'éteint lorsque le navire cesse en la possession du constructeur ou du réparateur de navires, autrement qu'à la suite d'une saisie conservatoire ou d'une mesure d'exécution.

Article 506:

Sous réserve des dispositions prévues aux articles 490 à 493, les privilèges maritimes suivent le navire nonobstant tout changement de propriété, d'immatriculation ou de pavillon.

Article 507:

Les privilèges maritimes énumérés à l'article 501 s'éteignent à l'expiration d'un délai d'un (1) ans, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le navire n'ait l'objet d'une saisie conservatoire ou d'une mesure d'exécution conduisant à une vente forcée.

Le délai d'un an mentionné à l'alinéa précédent court:

a) en ce qui concerne le privilège maritime indiqué à l'alinéa 1 a) de l'article 501, à partir du moment où congé est donné à l'ayant-droit;

b) en ce qui concerne le privilège maritime indiqué à l'alinéa 1 b) de l'article 501, à partir de la date de la naissance des créances garanties.

Le délai visé à l'alinéa 1 du présent article n'est susceptible d'aucune suspension ni interruption; toutefois, il ne court pas tant que la saisie conservatoire ou la mesure d'exécution n'est pas permise par la loi.

Article 508:

Les privilèges maritimes sont également éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations:

a) par la confiscation du navire, prononcée pour infraction aux lois et réglementations de police, de sûreté ou de douane;

b) par la vente forcée du navire, à la suite d'une action judiciaire;

c) en cas de transfert volontaire de la propriété, trois (3) mois après la publication de l'acte entraînant transfert de propriété.

Article 509

En cas de vente forcée du navire, les dispositions des Articles 490 et 491 du présent Chapitre sont applicables de façon similaire à la cessation des privilèges maritimes de même qu'à la cessation d'autres charges de quelque nature que ce soit, qui grèvent le navire.

Article 510

L'Autorité Maritime peut à la demande d'un créancier bénéficiaire d'un privilège maritime, ordonner que des mesures soient prises en vue de retenir temporairement un navire dans le port, afin de garantir la créance privilégiée. Une telle réception ne peut cependant être supérieure à trois (3) jours.

La rétention temporaire visée à l'alinéa précédent cesse d'avoir effet à partir du moment où le propriétaire a fourni une garantie suffisante ou bien si une saisie du navire est effectuée en vertu d'une décision judiciaire.

En cas de rétention injustifiée du navire, le créancier privilégié qui l'a demandée répond de tous dommages ou pertes que le propriétaire a pu subir du fait d'une telle rétention. L'action en indemnisation doit être intentée dans le délai d'un (1) an à compter du jour où la rétention du navire a été demandée.

Article 511

La cession d'une créance garantie par l'un des privilèges maritimes ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance comporte simplement la transmission du privilège.

Les créanciers titulaires de privilèges maritimes ne peuvent être subrogés au propriétaire du navire pour ce qui est des indemnités dues à celui-ci en vertu d'un contrat d'assurances.

Section 3: Saisies de Navires

1: Dispositions générales

Article 512

Tout navire battant pavillon de la République de Guinée peut faire l'objet d'une saisie, conformément aux dispositions prévues dans la présente Section.

Une saisie peut être effectuée dans tout port guinéen lorsque la créance invoquée est une créance privilégiée au sens des dispositions prévues aux Articles 500 à 511 du présent Chapitre. Pour les autres créances, la saisie ne peut être effectuée que dans le port, ou le propriétaire du navire a son siège social ou son principal établissement.

Article 513

Tout navire étranger faisant escale dans un port de la République de Guinée peut faire l'objet d'une saisie dans ce port, si la créance invoquée est fondée sur un privilège sur le navire ou sur des dettes contractées par l'armateur en République de Guinée, en vue de l'exploitation ou de la navigation du navire.

Article 514

Lorsqu'une saisie est autorisée par une décision de justice, elle doit être notifiée à l'Autorité 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 de départ. Une telle autorisation est cependant à nouveau accordée lorsqu'intervient une décision de mainlevée de la saisie et à condition que cette décision ait été notifiée aux autorités portuaires par l'Autorité Maritime.

Article 515

L'armateur d'un navire qui conformément aux dispositions prévues à l'Article précédent, s'est vu refuser l'autorisation de départ du port, peut demander au Président du Tribunal Compétent, statuant dans le cadre d'une procédure spéciale d'urgence, d'autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés.

L'autorisation de départ visée à l'alinéa précédent ne peut être accordée par le Président du Tribunal Compétent que si l'armateur fournit une garantie suffisante.

Article 516

Le Président du Tribunal Compétent, statuant dans les conditions prévues à l'Article précédent, fixe le délai dans lequel le navire doit regagner le port où sa saisie a été autorisée. Il peut modifier ultérieurement ce délai, à la demande de l'armateur.

Si le navire n'a pas regagné le port de la saisie à l'expiration du délai fixé par le Président du Tribunal, la garantie fournie par l'armateur est acquise aux créanciers.

2: Saisie conservatoire

Article 517

Par "Saisie conservatoire" du navire on entend, au sens des dispositions de la présente Section, son immobilisation avec l'autorisation des Autorités judiciaires compétentes en garantie d'une créance maritime; la saisie conservatoire d'un navire ne comprend pas sa saisie en vue de l'exécution d'un titre.

Article 518

Par "Créance Maritime" au sens de l'Article précédent, on entend une créance ayant l'une des causes suivantes:

a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;

b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;

c) assistance et sauvetage

d) contrats relatifs à l'utilisation ou à la localisation d'un navire par charte-partie ou autrement, et contrats relatifs au transport de marchandises par un navire, en vertu d'une charte-partie d'un connaissement ou autrement;

e) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire, avarie commune;

f) remorquage, pilotage;

g) fournitures de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien, construction, réparations, équipement d'un navire;

h) salaires des capitaines, officiers et membres de l'équipage;

i) débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affrêteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire.

Article 519

La saisie conservatoire doit être autorisée par la juridiction compétente, à la demande du requérant ayant une créance maritime sur le navire.

La saisie conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune autre atteinte au droit du propriétaire sur ce navire.

Article 520

Sans préjudice des dispositions prévues à l'Article 522 ci-dessous, le requérant peut saisir soit le navire auquel sa créance se rapporte soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, et alors même que le navire saisi est prêt à quitter le port où il se trouve.

Des navires sont réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiennent à une même ou aux mêmes personnes.

Article 521

Un navire ne peut être saisi et une garantie donnée plus d'une fois devant une juridiction compétente, pour la même créance maritime et par le même requérant. Si un navire est saisi devant une juridiction compétente en République de Guinée et si une garantie a été donnée soit pour éviter la saisie, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, toute saisie ultérieure de ce navire ou d'un autre navire appartenant au même propriétaire, par le requérant et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par la juridiction compétente saisie en République de Guinée.

Le requérant conserve cependant la possibilité de prouver devant la juridiction compétente saisie que la garantie a été libérée avant que la saisie effectuée ait eu lieu ou bien qu'il existait une autre raison valable pour maintenir une telle saisie.

Article 522

En cas d'affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique à l'affrêteur, lorsque celui-ci répond seul de la créance maritime sur le navire, le requérant peut saisir ce navire ou tout autre navire appartenant à l'affrêteur, dans les conditions prévues dans la présente Section le requérant ne peut saisir nul autre navire appartenant au propriétaire du navire affrété, sur le fondement de la créance maritime visée au présent article.

Article 523

Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation du Tribunal Compétent en République de Guinée, lorsque la saisie est pratiquée dans un port situé sur le territoire national.

Le Tribunal Compétent dans le ressort duquel le navire a été saisi accorde la mainlevée de la saisie lorsqu'une garantie suffisante est fournie. Faute d'accord entre les parties sur l'importance de la garantie à fournir, le Tribunal Compétent en fixe la nature et le montant. La demande de mainlevée de la saisie moyennant une garantie suffisante ne peut être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire de navire.

Article 524

Le requérant qui demande la saisie d'un navire est responsable du préjudice causé à la suite d'une saisie injustifiée.

Toutes contestations relatives à la responsabilité du requérant pour les dommages causés à la suite d'une saisie injustifiée du navire, ou pour frais de garantie fournie en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie, seront jugées par le Tribunal Compétent devant lequel la saisie a été pratiquée ou demandée, qui appliquera les règles de droit commun en vigueur en République de Guinée en matière de responsabilité.

Article 525

Les règles de procédure relatives à la saisie conservatoire d'un navire à l'obtention de l'autorisation visée à l'Article 523 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever, sont régies par les dispositions appropriées du Code de procédure civile et commerciale applicable en République de Guinée.

3; Saisie-exécution

Article 526

Par " Saisie-exécution " du navire on entend, au sens des dispositions de la présente Section, la saisie du navire entre les mains du propriétaire, en vertu d'un titre exécutoire.

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

Article 527

Le commandement de payer visé à l'Article précédent est notifié au propriétaire du navire ou à son siège social, ou au lieu de son principal établissement.

Si le navire se trouve entre les mains d'un tiers détenteur, le commandement de payer doit également lui être notifié; si la notification ne peut être faite à ce tiers détenteur le commandement doit être notifié au capitaine.

Article 528

Le commandement de payer peut également être notifié au capitaine lorsqu'il s'agit d'une créance relative à l'exploitation ou à la navigation du navire, ou d'une créance privilégiée ou hypothécaire.

Article 529

La saisie du navire est effectuée par huissier; celui-ci désigne un gardien du navire. Le procès-verbal de la saisie-exécution doit énoncer:

- les nom, profession et domicile du créancier pour le compte duquel l'huissier agit;
- le titre exécutoire en vertu duquel il procède à la saisie;
- le montant de la créance;
- la date du commandement de payer;
- l'élection de domicile faite par le créancier au lieu où siège le Tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie;
- le nom du propriétaire du navire;
- le nom et le type du navire, son tonnage et sa nationalité.

Article 530

Une copie du procès-verbal de saisie doit être notifiée au propriétaire du navire dans les dix (10) jours de son établissement.

Le propriétaire doit également, au cours de ce délai de dix (10) jours, être cité devant le Tribunal Compétent au lieu de la saisie pour voir dire qu'il sera procédé à la vente du navire saisi.

Article 531

Si le propriétaire du navire n'a pas son siège social ou un principal établissement dans le ressort du tribunal du lieu de la saisie, les notifications 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.

Si le propriétaire du navire est étranger, les notifications et citations sont données au Consul ou au représentant diplomatique de l'Etat dont le

navire bat pavillon. Si cet Etat n'est pas représenté en République de Guinée les notifications et citations sont données dans les conditions prévues en la matière par le code de procédure civile et commerciale de la République de Guinée.

Article 532

Le procès-verbal de saisie est inscrit, si le navire bat pavillon guinéen, sur le Registre des navires et sur la fiche matricule du navire. Si le navire bat pavillon d'un Etat étranger, le procès-verbal de saisie est inscrit sur un fichier spécial tenu par l'Autorité Maritime au port du lieu de la saisie.

L'inscription du procès-verbal dans les conditions prévues à l'alinéa précédent doit être effectuée dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date d'établissement du procès-verbal.

Le procès-verbal de saisie est opposable aux tiers à partir de son inscription sur le registre des navires. A partir de cette inscription, le propriétaire du navire saisi ne peut plus l'aliéner ni l'hypothéquer.

Article 533

Lorsque le navire saisi bat pavillon de la République de Guinée, l'Autorité Maritime délivre un état des inscriptions hypothécaires sur le navire.

La saisie est dénoncée, dans un délai de trente (30) jours, aux créanciers inscrits. Ce délai est augmenté de trente (30) jours si le lieu de la saisie et le lieu du tribunal qui doit connaître de la saisie ne se trouvent pas l'un et l'autre en République de Guinée.

Article 534

Lorsque le navire saisi bat pavillon d'un Etat étranger, la dénonciation de la saisie est faite au consul ou représentant diplomatique désigné à l'Article 531 alinéa 2 de la présente Section.

Article 535

Le Tribunal Compétent fixe par jugement la mise à prix, les conditions de la vente et, pour le cas où il ne serait pas d'offre, le jour auquel de nouvelles enchères auront lieu sur mise à prix inférieure, ce jour étant précisé dans le même jugement.

Article 536

La vente se fait à l'audience des criées du Tribunal Compétent, trente jours après l'apposition d'une affiche annonçant ladite vente, ou de toute autre forme légale de publicité, sans préjudice de toutes autres publications qui pourraient être autorisées par le tribunal.

Le Tribunal Compétent pourra néanmoins ordonner que la vente ait lieu soit devant un autre Tribunal, soit en étude et par le Ministère d'un notaire, soit en tout autre endroit du port où se trouve le navire saisi.

Article 537

A compter du jour où le jugement prévu à l'Article 535 a été rendu, des affiches sont apposées au grand mât ou sur une partie apparente du navire saisi à la porte principale du Tribunal Compétent devant lequel la procédure de saisie a été engagée, sur les quais du port où le navire saisi a été amarré - ainsi qu'à la chambre de commerce locale et dans les bureaux des services des douanes.

Les affiches visées à l'alinéa précédent, ainsi que toute annonce relative à la mise en vente sur saisie du navire doivent, comporter les mentions suivantes:

le nom, profession et domicile légal du créancier poursuivant; les titres en vertu desquels il s'agit;

l'élection de domicile faite par le créancier au lieu où siège le Tribunal Civil Compétent et le lieu où se trouve le navire; le nom et domicile légal du propriétaire du navire saisi; le nom du navire, son port d'attache et son numéro d'immatriculation;

le mode de propulsion du navire, son tonnage brut et son tonnage net, la puissance de ses machines;

la mise à prix et les conditions de la vente; le jour, lieu et heure de l'adjudication.

Article 538

Les demandes en distraction sont à notifier au greffe du Tribunal Compétent avant adjudication. Si des demandes en distraction sont formulées après l'adjudication, elles seront converties de plein droit en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente.

Le demandeur ou l'opposant a trois jours francs pour fournir ses moyens; le défendeur aura trois jours francs pour contredire.

La cause est portée à l'audience sur simple citation. Les oppositions à la délivrance des sommes provenant de la vente ne sont reçues que pendant un délai de trois jours francs suivant la date de l'adjudication.

Article 539

La surenchère n'est pas admise en cas de vente judiciaire du navire. L'adjudicataire est tenu de payer le prix, sans frais, à la caisse des dépôts et consignations, dans les vingt quatre heures, sous peine de folle enchère.

A défaut de paiement ou de consignation, le navire est remis en vente et adjugé trois jours après une nouvelle publication et affiche unique à la folle enchères des adjudicataires qui sont également tenus du paiement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais.

Article 540

Une fois prononcée, l'adjudication a les effets suivants:

a) la purge des hypothèques et le transfert de la propriété du navire vendu;

b) la cession des fonctions du capitaine engagé; à bord du navire qui est vendue sauf au capitaine de réclamer une indemnisation en rapportant la preuve du préjudice subi;

c) la cessation de plein droit, à compter du jour de la vente du navire, de la police d'assurance du navire.

Article 541

L'adjudicataire est tenu, dans les cinq jours suivants à la vente du navire, de présenter une requête au Président du Tribunal Compétent pour faire procéder à la désignation un juge devant lequel il citera les créanciers en vue d'un accord amiable avec eux sur la distribution des prix.

L'acte de convocation des créanciers est affiché dans l'auditoire du Tribunal Compétent et publié au Journal Officiel. Les créanciers disposent d'un délai de quinze jours pour répondre à la convocation de l'adjudicataire.

Article 542

Les créanciers opposants sont tenus de produire dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur en est faite par un créancier poursuivant ou par un tiers saisi au greffe du tribunal compétent, les titres de créance. Si les titres de créance ne sont pas produits dans les délais prévus, il est procédé en la distribution du prix de la vente sans que les créanciers opposants y soient compris.

Article 543

Si les créanciers ne s'entendent pas sur la distribution du prix, il est dressé procès-verbal de leurs contredits. Chacun des créanciers devra dans ce cas, dans un délai de huit jours, déposer au Greffe du Tribunal une demande de collocation avec titres à l'appui.

Les créanciers sont appelés, à la requête du plus diligent d'entre eux et par simple acte extrajudiciaire, devant le Tribunal compétent qui statuera à l'égard de tous les créanciers.

Article 544

La collocation des créanciers et la distribution du prix du navire sont faites entre les créanciers au marc le franc. Tout créancier colloqué l'est à la fois pour le principal et pour les intérêts et frais.

Article 545

La saisie d'une ou plusieurs parts de propriété du navire, ou d'un ou plusieurs quarts, ainsi la distribution du prix de vente du navire sont soumises aux dispositions prévues dans les Articles 526 à 544 de la présente Section, sous réserve des dispositions suivantes:

a) la saisie doit être dénoncée aux copropriétaires du navire ou aux quitataires dans les conditions prévues aux Articles 530 et 531 du présent Code;

b) lorsqu'une saisie porte sur des parts ou des quitrats représentant plus de la moitié de la propriété du navire, la vente est étendue à tout le navire, sauf opposition des autres copropriétaires détenant des parts ou des autres quitataires pour des motifs reconnus sérieux et légitimes. Une telle opposition sera soumise à l'appréciation du Tribunal Compétent pour la saisie: le Tribunal devra se prononcer avant la mise en adjudication du navire.

TITRE VI

GENS DE MER

DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

Article 546

Les dispositions du présent Titre 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 547

Les dispositions prévues aux Chapitres I et II du présent Titre 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.

Article 548

Pour l'application des dispositions prévues dans le présent Titre:

a) est considéré comme marin quiconque s'engage envers l'armateur ou son représentant, à servir à bord d'un navire;

b) est considéré comme armateur, tout particulier, toute société, ou tout service public pour le compte duquel ou de laquelle un navire est armé;

c) sont considérés comme navire, tous les bâtiments de mer quels qu'ils soient y compris les engins flottants, qui effectuent une navigation en mer, dans des ports et rades et dans des estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer.

Article 549.

Au sens des dispositions prévues dans le présent Titre, le terme "équipage" désigne l'ensemble des personnes embarquées sur un navire et placées sous l'autorité du capitaine, en vue d'assurer la conduite, le fonctionnement et l'entretien du navire.

Le terme "capitaine" désigne la personne qui exerce à bord du navire les fonctions de commandement.

CHAPITRE I STATUT PROFESSIONNEL

Section 1: Régime Administratif et Professionnel des Gens de Mer

1: Exercice de la Profession

Article 550

Toute personne engagée par un armateur ou embarquée pour son propre compte en vue d'occuper à bord d'un navire battant pavillon guinéen un emploi relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire, est considérée comme exerçant la profession de marin.

Article 551

La qualité de marin est constatée par l'inscription sur le registre matriculaire de la Marine Marchande, tenu par l'Autorité Maritime.

La personne désignée à l'Article précédent ne peut être engagée par un armateur que si elle est inscrite sur le Registre matriculaire de la Marine Marchande. Le Registre matriculaire contient tous les renseignements permettant l'identification du marin.

Article 552

A la suite de l'inscription sur le Registre matriculaire, le marin reçoit suivant le cas, soit un "livret professionnel", soit une "carte professionnelle" de navigation.

Article 553

Toute personne désirant exercer la profession de marin et obtenir son inscription sur le Registre matriculaire doit remplir les conditions suivantes:

a) avoir la nationalité guinéenne ou Justifier d'une dérogation accordée par l'Autorité Maritime;

b) avoir obtenu un embarquement immédiat;

c) être âgé de 18 ans au moins;

d) remplir les conditions d'aptitude physique requises;

e) satisfaire aux conditions de qualification professionnelle exigées;

f) savoir lire et écrire l'une des langues internationales utilisées dans la Marine Marchande

Article 554

L'embarquement à titre professionnel de mineurs âgés de moins de 15 ans est interdit à bord des navires sous pavillon Guinéen. En ce qui concerne les mineurs âgés de 15 à 18 ans:

a) sera considéré comme "mousse" tout marin âgé de moins de 16 ans;

b) sera considéré comme "novice" tout marin âgé de plus de 16 ans et de moins de 18 ans.

Article 555

Tout marin de nationalité guinéenne embarquant sur un bâtiment de mer sous pavillon guinéen se voit délivrer, suivant son niveau de formation professionnelle, soit un livret professionnel pour la navigation au long cours, soit une "carte professionnelle Maritime B" valable uniquement pour la navigation côtière et le cabotage national ou interafricain.

Article 556

Le "livret professionnel" et la "carte professionnelle B" portent mention des embarquements et des débarquements des Marins. Ils ne doivent contenir aucune appréciation sur les services effectués.

Article 557

tout marin guinéen qui vend ou prête son livret professionnel ou sa carte professionnelle maritime B est radié du Registre matriculaire des marins guinéens sans préjudice des poursuites pénales encourues.

Article 558

L'inscription sur le Registre matriculaire est effectuée à la demande du marin, qui dépose un dossier établissant qu'il remplit les conditions prévues à l'Article 553 de la présente Section. Le marin est soumis aux dispositions du présent Titre à compter de la date de son inscription sur le Registre matriculaire.

Article 559

L'inscription sur le Registre matriculaire des gens de mer peut être refusée à toute personne qui:

a) ne remplit pas une ou plusieurs des conditions prévues à l'Article 553 de la présente Section;

b) a subi une peine d'emprisonnement de plus de trois ans, sans sursis.

Article 560

La radiation d'un marin du Registre matriculaire des gens de mer peut être prononcée dans les cas suivants:

a) à la demande du marin lui-même, à condition qu'il soit libre de tout engagement maritime;

b) lorsqu'il cesse de remplir l'une des conditions exigées à l'Article 553 de la présente Section;

- c) en cas de condamnation à une peine d'emprisonnement de plus de trois ans, sans sursis
- d) lorsqu'il est privé du droit d'exercer la profession de marin à la suite d'une décision judiciaire ou par décision de l'Autorité Maritime;
- e) lorsque, au cours de sa carrière, il a fait l'objet de trois mesures de débarquement pour fautes disciplinaires graves dans l'exercice de ses fonctions;
- f) lorsque, sauf circonstances indépendantes de sa volonté, il n'a pas navigué pendant une période de deux ans, ou a refusé de naviguer;
- g) lorsqu'il s'est embarqué à bord d'un navire battant pavillon étranger sans l'autorisation prévue à l'Article 562 de la présente Section.

Article 561

En cas de refus d'inscription sur le Registre matriculaire ou en cas de radiation de ce même Registre, l'intéressé peut, dans les trois mois suivant la date de la notification de la décision par l'Autorité Maritime, intenter un recours auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 562

L'exercice de la profession de marin à bord d'un navire battant pavillon étranger, par une personne ayant la nationalité guinéenne, est soumis à l'autorisation préalable de l'Autorité Maritime.

2. Placement et enrôlement des gens de mer**Article 563**

Le recrutement des gens de mer s'effectue:

- a) soit par embauchage direct;
- b) soit par l'intermédiaire d'un bureau paritaire de placement maritime, dont l'organisation et le fonctionnement sont fixés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 564

Le placement des marins ne peut faire l'objet d'un commerce exercé dans un but lucratif par aucune personne, société ou établissement. Aucune opération de placement ne peut donner lieu, de la part des marins d'aucun navire, au paiement d'une rémunération quelconque, directe ou indirecte, à une personne, société ou établissement.

Article 565

Tout navire, sauf les navires de plaisance n'ayant pas de marin salarié à bord, doit obligatoirement être en possession d'un rôle d'équipage sur lequel doivent être portés tous les marins embarqués à bord.

Le rôle d'équipage doit indiquer, pour chaque membre d'équipage:

- a) nom et prénoms, le cas échéant le surnom;
- b) date et lieu de naissance;
- c) nationalité;
- d) numéro et lieu d'inscription sur le Registre matriculaire; conditions d'engagement;
- e) et fonctions exercées à bord.

Article 566

L'Autorité Maritime effectue les contrôles nécessaires en ce qui concerne:

- a) les visites médicales périodiques;
- b) les conditions de qualification requises;
- c) la validité des contrats d'engagement maritime des marins devant embarquer.

A l'issue de ces contrôles, elle appose son visa sur le rôle d'équipage et mentionne l'enrôlement sur le livret professionnel ou la carte professionnelle maritime B de chaque membre de l'équipage.

Article 567

Toute modification dans la composition de l'équipage ou tout changement de la fonction d'un ou plusieurs de ses membres pendant la période d'armement du navire doit être mentionné sur le rôle d'équipage et sur le livret professionnel ou la carte professionnelle maritime B du marin.

Ces documents doivent être visés par l'Autorité Maritime dans les conditions prévues à l'Article précédent.

Article 568

Si la modification dans la composition de l'équipage ou le changement de la fonction d'un ou de plusieurs de ses membres a lieu alors que le navire se trouve dans un port étranger, il doit être mentionné sur le rôle d'équipage et sur le livret professionnel ou la Carte Professionnelle Maritime B par un représentant diplomatique de la République de Guinée, dans les conditions prévues à l'Article 566 de la présente Section.

Lorsqu'il n'y a pas de représentant diplomatique dans le port étranger où se trouve le navire, le capitaine mentionne la modification ou le changement visé à l'alinéa précédent sur le livre de bord et en informe, dès que possible, l'Autorité Maritime.

Article 569

Tout navire doit avoir à son bord un équipage qualifié et en nombre suffisant pour assurer:

- a) la sécurité de la vie humaine en mer;
- b) les conditions de sécurité, d'hygiène et de travail à bord;
- c) la durée réglementaire du travail à bord;
- d) d'une manière générale, la bonne exécution de l'expédition Maritime.

Article 570

L'équipage du navire comprend: le capitaine, les officiers, les marins et le personnel du service général. Le pilote est considéré comme faisant partie de l'équipage pendant la durée de son service à bord.

Les effectifs et les qualifications requises des membres de l'équipage ainsi que les conditions du service à bord sont fixés par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande pour chaque catégorie de navire, selon son tonnage et le type de navigation à laquelle il est affecté.

Article 571

L'équipage est placé sous l'Autorité directe du capitaine à bord du navire. Le capitaine est nommé par l'armateur, conformément aux dispositions réglementaires relatives à sa qualification.

Article 572

Lorsque le navire se trouve dans un port étranger, et s'il y a urgence, le capitaine peut pourvoir au remplacement d'un marin ou compléter l'équipage par des marins étrangers.

Article 573

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrête, les limites dans lesquelles les mesures prévues à l'Article précédent pourront être prises par le capitaine d'un navire battant pavillon guinéen.

Section 2: Le Contrat d'Engagement Maritime**Article 574**

Tout marin embarqué à bord d'un navire doit obligatoirement avoir conclu un contrat d'engagement maritime avec l'armateur du navire ou son représentant.

Article 575

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 en vue d'une expédition maritime, sera considéré comme un contrat d'engagement maritime et régi par les dispositions du présent titre.

Article 576

Le contrat d'engagement maritime conclu entre un armateur ou son représentant et un marin est régi, en dehors des périodes d'embarquement du marin, par les dispositions de la législation du travail applicables en République de Guinée.

Un tel contrat n'est cependant valable que s'il est constaté par écrit et est soumis aux dispositions prévues à l'Article 578 de la présente Section.

Article 577

Les dispositions du présent Titre ne sont applicables qu'aux engagements conclus en vue d'un service à accomplir à bord d'un navire guinéen. Elles ne sont pas applicables aux marins engagés en République de Guinée en vue d'un service à effectuer à bord d'un navire étranger.

Article 578

La capacité de contracter un engagement maritime est soumise aux règles du droit commun sous réserve de l'application des dispositions de l'alinéa 2 du présent Article

Un mineur, ou toute autre personne n'ayant pas le plein exercice de ses droits civils, ne peut contracter un engagement maritime sans l'autorisation de la personne ou de l'autorité investie du droit de garde à son égard.

Article 579

L'autorisation donnée au premier embarquement par la personne ou l'autorité visée à l'alinéa 2 de l'Article précédent confère au mineur ou à toute autre personne n'ayant pas le plein exercice de ses droits civils, la capacité pour accomplir tous les actes se rattachant à un engagement maritime, notamment pour percevoir ses salaires.

Le retrait de l'autorisation visée à l'alinéa 2 de l'Article précédent ne peut être opposé aux tiers, et notamment à l'Autorité Maritime s'il n'a pas été porté à leur connaissance avant la conclusion du contrat d'engagement maritime.

Article 580

Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime s'il n'est libre de tout autre engagement maritime.

Article 581

La conclusion du contrat d'engagement maritime, les modifications éventuelles, sa dénonciation et sa résiliation doivent, sous peine de nullité, être effectuées par écrit.

Le contrat d'engagement maritime doit être rédigé conformément aux dispositions prévues dans la présente Section, en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectives.

Article 582

Le contrat d'engagement maritime est signé par l'armateur ou son représentant et par le marin.

La signature du contrat doit avoir lieu obligatoirement dans les bureaux de l'armateur ou de son représentant.

Article 583

L'armateur ou son représentant est tenu d'accorder au marin, et le cas échéant à son conseiller, avant la signature, toutes facilités pour examiner le contrat d'engagement et les dispositions légales qui le régissent.

Un exemplaire du contrat d'engagement doit être remis au marin lors de sa signature.

Article 584

L'Autorité Maritime doit s'assurer que les clauses et conditions du contrat d'engagement sont connues et comprises par les parties. Elle peut le cas échéant, convoquer les parties et procéder à une lecture à haute voix du contrat.

Chacune des parties au contrat peut demander à l'Autorité Maritime de viser le contrat d'engagement, après sa conclusion.

Après sa conclusion, le contrat d'engagement doit être visé par l'Autorité Maritime.

Article 585

L'Autorité Maritime est tenue de refuser le visa qui lui est demandé

conformément à l'alinéa 2 de l'Article précédent et de déclarer le contrat d'engagement nul s'il comporte des stipulations contraires aux prescriptions du présent Titre et des textes de réglementation ou à des dispositions d'ordre public.

Article 586

Une convention collective, conclue entre les représentants qualifiés des armateurs et des marins, peut déterminer dans le cadre des dispositions légales et réglementaires applicables, les obligations réciproques des armateurs et des marins résultant du contrat d'engagement en ce qui concerne notamment les conditions de travail les salaires et les avantages divers.

Le texte de la convention collective fait l'objet d'un dépôt au greffe du tribunal du travail

Article 587

Le texte des dispositions légales et réglementaires régissant le contrat d'engagement maritime, ainsi que le texte des conditions du contrat lui-même doivent être mis à la disposition du marin, s'il le demande, dans les bureaux de l'armateur et à bord de chaque navire.

Le texte de la convention collective régissant, le cas échéant, le contrat d'engagement, doit être communiqué, dans les mêmes conditions que celles prévues à l'alinéa précédent, au marin.

Article 588

Le contrat d'engagement doit comporter les indications suivantes:

- a) nom et prénoms, et le cas échéant le surnom du marin, la date et le lieu de naissance, la nationalité;
- b) le lieu et la date de la conclusion du contrat;
- c) la désignation du ou des navires à bord desquels le marin s'engage à servir;
- d) la zone et le genre de navigation effectuée par le ou les navires;
- e) le service auquel le marin est affecté et la fonction qu'il devra exercer;
- f) le lieu et la date auxquels le marin est tenu de se présenter à bord pour prendre son service;
- g) le montant des salaires et accessoires, ou la base de détermination des profits ainsi que le taux de rémunération des heures supplémentaires;
- h) les vivres alloués au marin;
- i) le terme du contrat et le mode de résiliation éventuel;
- j) la durée du congé annuel payé.

Article 589

Le contrat d'engagement maritime peut être conclu pour une durée déterminée, pour une durée indéterminée ou pour un voyage. Article 590

Article 590

Le contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée prend fin à l'expiration du terme pour lequel il a été conclu.

Un tel contrat peut comporter une clause prévoyant le report du terme qu'il fixe dans ce cas, le contrat peut être renouvelé une fois. La durée totale du contrat ne peut cependant excéder douze mois d'embarquement effectif.

Article 591

Lorsque le terme d'un contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée vient à échoir au cours d'un voyage, l'engagement du marin prend fin à l'arrivée du navire au premier port d'escale.

L'engagement est toutefois prolongé jusqu'à l'arrivée du navire dans un port de la République de Guinée, si le bâtiment doit y retourner dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du contrat d'engagement.

Article 592

Le contrat d'engagement conclu pour une durée indéterminée prend fin à l'expiration du délai de préavis, suivant la résiliation, prévu dans le contrat.

Le délai de préavis ne peut être inférieur à:

- a) trois mois pour les officiers;
- b) un mois pour les autres marins.

Article 593

La résiliation du contrat, faisant courir le délai de préavis prévu à l'Article précédent, résulte d'une déclaration écrite ou verbale qu'il est notifiée par la partie qui résilie le contrat d'engagement à l'autre partie.

Cette déclaration est mentionnée au journal de bord. lorsqu'elle est faite par écrit, elle donne lieu à la délivrance d'un reçu. Lorsqu'elle est verbale, elle doit être faite en présence de deux témoins qui contresignent le journal de bord.

Article 594

Le contrat d'engagement conclu pour un voyage prend fin le jour où le navire, après avoir atteint le port de destination, a terminé toutes les opérations de chargement ou de déchargement, ou bien à l'expiration d'un délai de trois jours suivant l'arrivée du navire au port de destination.

Le port de destination du navire doit être indiqué dans le contrat d'engagement maritime.

Article 595

En cas de décès du marin pendant la durée du contrat, ses salaires s'il est payé au mois, sont dus à ses héritiers jusqu'au jour de son décès.

Si le marin a été engagé pour la durée d'un voyage, et s'il est payé soit au forfait soit au profit et pour un voyage d'aller seulement, le total de ses salaires ou de sa part est dû s'il portait sur un voyage aller et retour, la moitié des salaires et de la part du marin est due s'il décède au cours du voyage d'aller ou au port de destination, et la totalité de ces salaires et parts est due en cas de décès du marin au cours du voyage de retour.

Article 596

Quelle que soit la nature du contrat d'engagement si le marin décède en défendant le navire ou en accomplissant, pour le salut du navire, un acte de dévouement, ses salaires sont dus en entier à ses héritiers, pour tout le voyage si le navire arrive à bon port et en cas de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité, jusqu'au jour de la cessation des services par l'équipage.

Article 597

La résiliation du contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée ne peut être faite par l'armateur ou son représentant dans les cas suivants:

- a) lorsque le marin se trouve en congé;
- b) pendant une période de maladie du marin;
- c) pendant les deux années avant que le marin ait atteint l'âge de la retraite;
- d) pendant la durée du service effectué dans les forces armées;
- e) pendant une absence au travail pour motifs justifiés et prévus par des dispositions légales, mais ne dépassant pas un mois.

Article 598

La résiliation du contrat d'engagement maritime peut être décidée par l'armateur ou par le capitaine en cas de motif légitime.

constituant, notamment, des motifs légitimes de résiliation du contrat d'engagement maritime:

- a) le fait, pour le marin, de ne pas se présenter à l'embarquement lors de la première réquisition de l'armateur ou de son représentant;
- b) l'arrestation du marin, suite à une inculpation pour crime ou pour délit, si le navire est en partance, ou si le navire n'est pas en partance, la détention du marin pendant plus de cinq jours.
- c) la désobéissance, dans les cas où elle constitue, d'après les dispositions de l'Arrêté ministériel visé à l'Article 773 du présent Code, une faute

grave contre la discipline;

d) l'ivresse à bord du navire, constatée au moins trois fois, dans les cas où elle constitue d'après les dispositions de l'Arrêté ministériel précité, une faute grave contre la discipline;

e) l'absence irrégulière du bord pendant plus de trois jours;

f) l'absence du bord ou la continuation de l'absence du bord, quelle qu'en soit la durée, si elle a lieu entre le moment auquel le capitaine a fixé le commencement du service par quarts en vue de l'appareillage, et celui auquel le capitaine a fixé la cessation du service par quarts, ou si le marin a quitté le bord étant aux arrêts;

g) le fait par le marin de se trouver dans l'impossibilité de reprendre son service pour le départ du navire, par suite de blessure ou de maladie, quelle qu'en soit la cause;

h) la prise, le naufrage, l'innavigabilité du navire sur lequel le contrat doit recevoir ou reçoit son exécution à moins de convention contraire, la rupture du contrat par les affrèteurs en cas d'affrètement total du navire.

Article 599

Le marin dont le contrat d'engagement maritime a été résilié dans les conditions prévues à l'alinéa 2 g) de l'Article précédent bénéficie d'un droit prioritaire à son engagement maritime au service du même armateur, pendant une période de six mois à compter de la date de la constatation de son aptitude à reprendre le travail.

Article 600

Le contrat d'engagement maritime peut être résilié par le marin, sans préavis, dans les cas suivants:

a) en cas d'inexécution par l'armateur de ses obligations, sous réserve qu'après enquête l'Autorité Maritime ait confirmé cette inexécution;

b) dans les cas où, à l'issue d'une visite médicale effectuée par les services médicaux compétents, il est constaté que l'exécution du travail prévu dans le contrat d'engagement maritime est devenue nuisible à la santé du marin.

Article 601

La résiliation du contrat d'engagement maritime sans préavis pour les raisons mentionnées aux Articles 598 à 600 de la présente Section ne peut avoir lieu entre le début et la fin du voyage en mer. On entend par voyage en mer, la période comprise entre le jour de la sortie du navire du port, et le jour de l'achèvement de toutes les opérations de chargement ou de déchargement dans le port de destination, y compris le retour du navire dans un port guinéen, si le port de destination se trouve à l'étranger.

L'Autorité Maritime peut cependant, pour motifs graves, et après enquête autoriser un débarquement immédiat du marin.

Article 602

Sous réserve des dispositions prévues à l'Article précédent, le contrat d'engagement maritime peut être résilié à tout moment en cas de consentement mutuel des parties.

Articles 603

Le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée déterminée ou pour une durée indéterminée ne peut être résilié que dans un port de la République de Guinée.

Lorsque le délai de préavis prévu à l'Article 592 de la présente Section s'achève pendant que le navire se trouve en mer, la validité du contrat est prorogée jusqu'à l'arrivée du navire dans un port de la République de Guinée et l'achèvement des opérations commerciales qu'il doit effectuer dans ce port.

Article 604

Le marin dont le contrat d'engagement maritime a été résilié pour un motif légitime n'a droit à aucune indemnité.

Il peut être condamné au versement de dommages et intérêts à l'armateur, si la rupture du contrat d'engagement lui a causé un préjudice.

Article 605

La résiliation par l'armateur ou son représentant d'un contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou d'un contrat à durée indéterminée, sans motif légitime, ouvre droit à une indemnité de résiliation, sauf en cas de faute grave du marin ou en cas de force majeure.

Article 606

En cas de résiliation du contrat d'engagement maritime, prononcée sans motif légitime par le capitaine ou l'armateur avant le commencement du voyage, le marin, quel que soit le mode d'engagement, conserve à titre d'indemnité les avances reçues; il est en outre payé pour les journées passées au service du navire.

A défaut de paiement d'une avance, le marin engagé au mois perçoit un mois de salaire tel qu'il avait été fixé dans le contrat d'engagement maritime. Le marin qui a été engagé au voyage perçoit un mois de salaire, tel qu'il peut être calculé en fonction de la durée présumée du voyage. Le marin qui a été engagé au profit a également droit à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord entre les parties au contrat ou à défaut, par les tribunaux.

Article 607

En cas de résiliation du contrat d'engagement maritime, décidée sans motif légitime par le capitaine ou par l'armateur après le début du voyage, le marin payé au mois perçoit le salaire stipulé pour le temps pendant lequel il a assuré son service et, en outre, à titre d'indemnité, la moitié du salaire, telle qu'elle peut être calculée d'après la durée présumée du voyage. Si le marin est payé au voyage, il perçoit l'intégralité des salaires stipulés dans le contrat d'engagement maritime.

Le marin rémunéré au profit a droit à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord entre les parties ou, à défaut, par les tribunaux. Cette indemnité sera calculée d'après le manque à gagner subi par le marin et l'état d'avancement du voyage.

Article 608

En cas de résiliation du contrat d'engagement maritime, pour motifs légitimes, par le marin celui-ci ne doit aucune indemnité à l'armateur.

Sont considérés, notamment, comme motifs légitimes:

- a) le non-paiement du salaire aux dates et dans les conditions fixées par la loi par la convention collective ou par le contrat;
- b) le fait d'avoir été victime d'un abus d'autorité de la part du capitaine, si cet abus d'autorité a été constaté et puni conformément à la législation pénale et disciplinaire en vigueur en République de Guinée;
- c) l'appel au service militaire ou l'engagement dans les Forces armées, de terre, de mer ou de l'air.

Article 609

Dans les ports de la République de Guinée, la résiliation du contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée peut être décidée par l'une seulement des parties au contrat; cette résiliation prend effet dès l'expiration du délai de préavis fixée au contrat. Ce délai doit être le même pour les deux parties et ne peut en aucun cas être inférieur à un jour ouvrable.

La résiliation du contrat d'engagement conclu pour une durée indéterminée est subordonnée, hors des ports guinéens, à l'autorisation de L'Autorité Maritime du représentant diplomatique de la République de Guinée, lorsqu'existent des conditions mettant en danger la navigabilité ou la sécurité du navire.

Article 610

Si le marin établit, soit qu'il a la possibilité d'obtenir le commandement d'un navire ou un emploi d'officier, ou tout autre emploi d'un rang plus élevé que celui qu'il occupe conformément aux stipulations du contrat d'engagement maritime, soit que par suite de circonstances intervenues depuis la date de son engagement, son départ présente pour lui un intérêt certain, il peut demander la résiliation du contrat d'engagement maritime.

En cas de demande par le marin de la résiliation de son contrat d'engagement, dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, il est tenu d'assurer, sans frais pour l'armateur, son remplacement par une personne

compétente, agréée par l'armateur ou son représentant. Le marin a droit, dans ce cas, aux salaires correspondant à la durée du service effectué à bord du navire.

Article 611

Lorsque la rupture du voyage entrepris par le navire est imputable aux chargeurs ou aux affréteurs, les marins rémunérés au profit perçoivent une part des indemnités allouées au navire et à l'armateur.

Cette part des indemnités sera calculée en fonction et dans les proportions du pourcentage du profit qui aurait été alloué aux marins.

Article 612 :

Si par suite d'un cas de force majeure, le voyage devient impossible avant d'avoir commencé, la non-exécution d'un tel voyage ne donne droit à aucune indemnité au profit des marins.

Les marins seront cependant rémunérés pour les journées passées au service du navire, dans les cas où le contrat d'engagement maritime a prévu la rémunération au mois ou au voyage.

Article 613

Si par suite d'un cas de force majeure, la continuation d'un voyage commencé devient impossible, les marins rémunérés au mois ou au voyage sont payés jusqu'au jour de la cessation de leurs services; les marins rémunérés au profit perçoivent la part leur revenant en vertu des stipulations du contrat d'engagement maritime, sur le profit réalisé pendant la partie du voyage qui a été effectuée.

Article 614

Le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée pour une durée déterminée ou pour un voyage prend fin de plein droit dans les cas suivants:

- a) décès du marin;
- b) condamnation du marin à une peine criminelle, sans obtention du sursis;
- c) détention préventive du marin pendant une période de plus de trois mois;
- d) non reprise du service à bord d'un navire de l'armateur pendant une période de plus de deux mois à compter du jour de la libération du marin de ses obligations de service dans les Forces armées.

Article 615

Le débarquement d'un marin à l'étranger est soumis à l'autorisation de l'Autorité Maritime.

Article 616

Le capitaine ne peut licencier un marin à bord d'un navire sans préavis, ni exiger son débarquement immédiat, sauf lorsqu'il constate l'existence d'un motif grave, de nature à mettre en danger la sécurité du navire ou à troubler la tranquillité à bord, et après autorisation accordée par l'Autorité Maritime.

La décision de licenciement et son motif doivent être consignés, sans délais, sur le livre de bord.

Article 617

Le marin peut, à l'expiration du contrat d'engagement maritime, demander à l'armateur ou à son représentant, la délivrance d'un Certificat contenant des indications relatives aux périodes de travail effectuées à son service, aux fonctions exercées à bord, et mentionnant que le marin est libre de toutes les obligations prévues à son contrat.

Le Certificat délivré par l'armateur ou son représentant ne doit contenir aucune appréciation sur la qualité du travail du marin, ni aucune indication sur les salaires qu'il a perçus.

Article 618

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrêté, les dispositions spéciales applicables aux capitaines de navires et aux marins âgés de moins de dix-huit ans en matière de conclusion et de résiliation du contrat d'engagement maritime.

Section 3: Obligations des Gens de Mer

Article 619

Le marin est tenu de se rendre sur le navire à bord duquel il doit effectuer son service, au jour et à l'heure qui lui ont été indiqués par l'armateur ou son représentant ou par le capitaine.

Article 620

Le marin doit accomplir son service dans les conditions prévues dans le contrat d'engagement maritime et conformément aux dispositions législatives et réglementaires et aux usages en vigueur.

Le marin est tenu, notamment, d'observer la discrétion professionnelle, de ne pas se livrer à d'autres activités lucratives et de prendre soins du navire et de son équipement.

Article 621

Sauf cas de force majeure et ceux où le salut du navire, des personnes embarquées à son bord ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont seul le capitaine est juge, le marin n'est pas tenu, en moins d'une convention en sens contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.

Article 622

Les marins engagés pour une durée indéterminée ou pour une durée déterminée sont tenus:

- a) de se mettre à la disposition de leur armement, dans les vingt quatre heures suivant la notification faite par l'armateur ou son représentant;
- b) de prendre leur service à bord de tout navire de l'armement, suivant leur qualification ou leur grade;
- c) d'exercer, à la demande de l'armement, toutes activités dans des emplois correspondant à leur qualification ou à leur grade, à terre ou à bord de navires désarmés;
- d) d'informer l'armement, dans les trois jours, de toute maladie ou de toute blessure subie, lorsqu'ils se trouvent à terre et de fournir des pièces justificatives

Article 623

Si pendant le voyage en mer l'effectif de l'équipage subit une diminution, chaque membre est tenu, à la demande du capitaine, d'accomplir un travail supplémentaire pour lequel il sera rémunéré.

Lorsque la diminution de l'effectif est de nature à entraîner des difficultés dans la conduite du navire ou un surmenage des membres de l'équipage, le capitaine doit compléter l'effectif à la prochaine escale du navire.

Article 624

Le marin est tenu de prendre part à toutes actions de sauvetage d'autres navires et de personnes se trouvant en danger en mer. Il doit également participer au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

Article 625

Le marin est tenu de prendre soin des instruments, des outils, et tous équipements unis à sa disposition par l'armement et de veiller à leur bonne conservation.

En cas de perte, de destruction ou de détérioration de ces instruments, outils ou équipements par la faute du marin, celui-ci est tenu d'indemniser l'armement pour le préjudice ainsi causé.

Article 626

Le marin est tenu d'apporter une attention particulière à l'observation des instructions et recommandations et des méthodes arrêtées dans son travail pour éviter, dans la mesure du possible, les accidents du travail.

Article 627

Le marin est tenu d'effectuer, en dehors de ses heures de service et sans pouvoir prétendre à une rémunération supplémentaire, le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste, de ses objets de couchage et, éventuellement, de ses ustensiles de cuisine.

Article 628

En l'absence d'une clause du contrat d'engagement l'y autorisant expressément, le marin ne peut embarquer à bord du navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur ou de son représentant.

En cas d'infraction aux dispositions de l'alinéa précédent, le marin contrevenant est tenu de payer le fret au taux le plus élevé et à l'époque de leur embarquement, pour des marchandises de même espèce que celles indûment chargées sur le navire et pour le même voyage, sans préjudice des dommages et intérêts pouvant être dus à l'armateur. Il est également responsable de tous dommages, amendes ou autres sanctions fiscales subies, par le navire du fait de l'infraction mentionnée au présent alinéa.

Article 629

En cas d'infraction aux dispositions de l'alinéa 1er de l'Article précédent, le capitaine a le droit de faire jeter à la mer les marchandises indûment chargées, et si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou la cargaison, ou à faire encourir des amendes ou des confiscations pour infractions aux lois et réglementations douanières ou sanitaires.

Article 630

Le marin est tenu de déclarer au capitaine les quantités exactes et la nature des denrées de consommation personnelle et les objets qui sont en sa possession. Il répond de toutes les conséquences dommageables pouvant résulter de fausses déclarations.

Article 631

Les objets et effets laissés à bord du navire par le marin décédé ou disparu, ou par le marin ayant quitté le navire pour cause de maladie ou pour toute autre cause, doivent faire l'objet d'un inventaire, dressé par le capitaine assisté de deux membres de l'équipage, et être remis sous scellés à l'armateur qui les transmet au marin débarqué ou aux ayants droit du marin décédé ou disparu.

Article 632

Le capitaine est tenu de mentionner dans le livre de bord tous les événements importants concernant l'équipage, et notamment les circonstances prévues aux Articles 621, 623, 624, 628, 630 et 631.

Section 4: Obligations de l'Armateur

Article 633

L'armateur est tenu:

- a) d'assurer la navigabilité et la sécurité du navire, de l'armer et de l'équiper avec des installations appropriées, conformément aux règlements et aux usages Maritimes;
- b) de mettre à bord du navire un équipage qualifié et suffisant;
- c) d'assurer à bord du navire le respect des prescriptions relatives à l'hygiène et à la sécurité du travail;
- d) d'éviter le surmenage des membres de l'équipage et de supprimer ou de restreindre, dans la mesure du possible, les heures supplémentaires;
- e) de mettre à bord une quantité suffisante, de bonne qualité, de vivres et de boissons ainsi que les médicaments nécessaires
- f) d'exécuter toutes ses obligations envers les marins conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur et aux usages.

1. Rémunération des gens de mer.

Article 634

Le marin est rémunéré conformément à sa qualification, à la fonction exercée à bord du navire, et au travail effectivement accompli.

Il peut percevoir une rémunération comprenant un salaire de base, des suppléments, des primes, ou composée de parts de profit. Le mode de rémunération peut également comporter, à la fois, des salaires et leurs accessoires et des parts de profit.

Article 635

Les taux de salaires de base et des suppléments ainsi que les primes et les

parts de profit, leur mode de calcul et les conditions de leur paiement sont fixés par une convention collective approuvée par l'Autorité Maritime.

Article 636

Pour l'application des dispositions du présent Code:

- a) tous les éléments de rémunération du marin prévus par les dispositions légales et réglementaires et par les contrats d'engagement Maritime, sont considérés comme salaires;
- b) pour le calcul des salaires et de leurs accessoires, par mois on entend un mois de trente jours;
- c) le taux journalier équivaut à 1/25ème du salaire mensuel de base;
- d) le taux horaire est constitué par 1/200ème du salaire mensuel de base.

Article 637

Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été engagé et comportant un salaire plus élevé que le sien, a droit à une augmentation de salaire calculée d'après la différence existant entre son salaire et le salaire afférent à la fonction qu'il a effectivement remplie, pour la durée de la période pendant laquelle il a exercé cette fonction.

Article 638

Lorsque le marin est payé au mois, il est, en cas de prolongation ou de raccourcissement de la durée du voyage, rémunéré en fonction de la durée effective des services accomplis à bord.

Article 639

Le marin rémunéré au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de son salaire en cas de prolongation du voyage, et à une indemnité en cas de retardement, à moins que la prolongation ou le retardement soit imputable à un cas de force majeure. En cas de raccourcissement du voyage, et quelle qu'en soit la cause, le marin ne subit aucune réduction de son salaire.

Article 640

Le marin rémunéré au profit a droit, en sus de sa part, à une indemnité en cas de retardement, de prolongation ou de raccourcissement du voyage, provenant du fait de l'armateur ou du capitaine, lorsqu'il établit avoir subi un dommage du fait de ce retardement, de cette prolongation ou de ce raccourcissement.

Article 641

Pendant les heures supplémentaires ordonnées par le capitaine en cas de nécessité, le travail du marin est rémunéré au tarif en vigueur en République Guinée pour les heures supplémentaires.

Lorsque, pour des raisons de sécurité du navire, le capitaine ordonne à un marin de prendre le travail en dehors de ses heures de service, en vue du renforcement d'un poste d'équipage, une rémunération supplémentaire de 25% du taux horaire de base doit lui être versée pour chaque heure de travail effectuée.

Article 642

Le capitaine du navire et les officiers responsables du pont, des machines et du service général, n'ont pas droit à une rémunération supplémentaire pour le travail effectué en dehors des heures normales de service.

Article 643

Les membres de l'équipage d'un navire, à l'exception de ceux engagés au service d'une entreprise de sauvetage, qui ont assisté un autre navire, ou participé à son sauvetage, ou prêté assistance avec un résultat utile, ont droit à une part de la rémunération allouée au navire à bord duquel ils sont embarqués, conformément aux dispositions des Articles 1212 et suivants du présent Code.

Article 644

En cas de rupture du contrat d'engagement maritime par le fait ou la faute de l'armateur ou de son représentant, le marin a droit, dans tous les cas, à une indemnité de licenciement équivalente

- a) à un mois de salaire, si le contrat d'engagement a été conclu pour un voyage;
- b) à la totalité du salaire, si le contrat d'engagement a été conclu pour une durée indéterminée;

c) à la totalité du salaire dû conformément au contrat d'engagement, si celui-ci a été conclu pour une durée déterminée;

d) en plus de l'indemnité prévue à l'alinéa b) ci-dessus, a un mois de salaire pour chaque année passée au service de l'armateur - si le marin ne satisfait pas la réintégration dans ses fonctions.

Article 645

En cas de décès du marin pendant la durée du contrat, ses salaires sont dus à ses ayants droit jusqu'au jour du décès. Si le contrat d'engagement a été conclu pour un voyage ou en cas de rémunération au profit, en cas de décès du marin, la totalité du salaire ou des montants prévus est due à ses ayants droit.

Article 646

Si le marin est tué pendant qu'il accomplissait un acte de dévouement pour la défense ou le salut du navire, le salaire est dû en entier pour tout le voyage, aux ayants droit, si le navire arrive à bon port, et quelle que soit la durée pour laquelle le contrat d'engagement a été conclu.

En cas de perte du navire, le salaire est dû aux ayants droit jusqu'au jour de la cessation des services par les autres membres de l'équipage.

Article 647

En cas de disparition du marin pendant un voyage en mer, ses salaires sont dus à ses ayants droit jusqu'au jour de la constatation du décès par jugement; le montant des salaires dus ne peut cependant être supérieur à:

- a) un mois de salaire quand le contrat d'engagement a été conclu pour un voyage ou pour une durée déterminée;
- b) trois mois de salaire quand le contrat d'engagement a été conclu pour une durée indéterminée.

Article 648

Le marin qui, étant de service, s'absente sans autorisation, ou qui est absent sans y avoir été autorisé au moment où il doit prendre son service, perd tout droit à ses salaires pendant la durée de son absence.

Article 649

Si le contrat d'engagement a été résilié à la suite du licenciement du marin pour une absence non autorisée, telle qu'elle est prévue à l'Article précédent, la moitié seulement des salaires dus est mise à la disposition du marin.

L'autre moitié de ces salaires peut être retenue par l'armateur pour sûreté des sommes auxquelles le marin pourrait être condamné à titre de dommages et intérêts, pour le préjudice causé. Si dans les trois mois qui suivent la fin du voyage, l'armateur n'a engagé aucune action en dommages et intérêts contre le marin, il devra lui verser la moitié des salaires qui a été retenue à titre de sûreté.

Article 650

Le marin qui est détenu comme suspect en raison d'une infraction à la législation pénale. Conserve le droit à la moitié de son salaire jusqu'au jour du jugement définitif, à condition que celui-ci ait été rendu dans les trois mois suivant l'arrestation du marin, et que, l'armateur n'ait pas résilié au cours de cette période le contrat d'engagement.

Si le marin est remis en liberté à la suite d'une ordonnance de non-lieu ou de son acquittement par le tribunal saisi il a droit au paiement de la seconde moitié de son salaire. Si le contrat d'engagement a été résilié à la suite de l'arrestation ou de la détention du marin, l'armateur est tenu de lui proposer la conclusion d'un nouveau contrat d'engagement.

Article 651

Le versement des salaires du marin payé au mois doit être effectué sur le territoire au plus tard dans les cinq jours suivant la fin du mois pour lequel le salaire est dû.

Le paiement des salaires dus au marin engagé en vertu d'un contrat conclu pour un voyage, doit être effectué conformément aux conditions prévues dans le contrat d'engagement ou, en l'absence de stipulation sur ce point, dans les trois jours suivant l'achèvement des opérations de chargement ou de déchargement du navire.

Article 652

Tout versement de salaire par l'armateur donne lieu à l'établissement et à la délivrance d'un bulletin de paye.

Le bulletin de paye doit mentionner tous les éléments de salaire ainsi que leurs montants respectifs, de même que les déductions légales effectuées.

Article 653

En cas de rémunération au profit, les parts de profit dues au marin sont payées conformément aux stipulations du contrat conclu entre l'armateur et le marin et, à titre subsidiaire, suivant les usages.

Article 654

Le paiement des salaires est effectué par l'armateur ou son représentant directement au marin ou aux personnes dûment autorisées par lui et, dans les cas prévus par la loi à ses ayants droit.

Le marin peut demander à l'armateur que le versement des salaires soit fait sur un compte bancaire ou postal ouvert au nom du marin sur le territoire national.

Article 655

Toute transaction entre l'armateur et le marin, sur le montant des salaires dus, est nulle à moins qu'elle ait été homologuée par l'Autorité Maritime.

Articles 656

Le marin ne peut déléguer ses salaires ou des parts de profit qu'en faveur d'une personne qui est légalement ou en fait à sa charge. Une telle délégation ne peut dépasser les deux tiers du montant total des salaires ou des parts de profit dus.

La délégation des salaires peut être donnée ou révoquée par le marin à tout moment, soit par écrit, la signature du marin étant dûment certifiée, soit en cours de voyage, par un télégramme ou une télécopie adressé à l'armateur et confirmé par le capitaine du navire à bord duquel le marin se trouve.

La délégation des salaires et sa révocation prennent effet dès leur notification à l'armateur.

Article 657

L'armateur est tenu de verser régulièrement aux délégataires, ou de leur faire parvenir, aux échéances prévues, le montant de la délégation. Il doit également effectuer les versements provisionnels demandés par le marin.

Article 658

Le marin a droit à des avances à valoir sur ses salaires. Le montant des avances susceptibles d'être versées ainsi que les conditions de leur paiement doivent être fixés dans un règlement intérieur établi par l'armateur et approuvé par l'Autorité Maritime.

Article 659

Le marin peut également obtenir, en cours de route, un acompte sur ses salaires. Tout versement d'un acompte doit être mentionné sur le livre de bord et suivi de la signature du marin ou de celle de deux membres de l'équipage.

Les acomptes versés ne peuvent être supérieurs à un tiers du montant total des salaires dus au marin au moment où un acompte est demandé, sous déduction des avances et délégations.

Article 660

Les avances et acomptes sur salaires sont également inscrits, au moment de leur versement, sur le rôle d'équipage.

Article 661

Les dispositions légales relatives aux parts de salaires non cessible et aux parts de salaires ne pouvant être saisies par décision de justice au profit d'une tierce personne, sont applicables aux marins.

Article 662

Sont insaisissables, pour quelque cause que ce soit:

- a) les vêtements des marins
- b) les instruments et autres objets appartenant aux marins lorsqu'ils sont

utilisés dans l'exercice de leur profession;

c) les sommes dues aux marins pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour rapatriement.

Article 663

Lors du paiement des salaires, l'Autorité Maritime peut, à la demande d'un créancier, et conformément aux procédures prévues dans la législation du travail, demander à l'armateur de retenir la partie saisissable des salaires et part de profits dus aux marins.

2: Approvisionnement des gens de mer**Article 664**

Les dispositions du présent paragraphe 2 sont applicables à tous les navires de mer utilisés à des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers et qui sont immatriculés sur le Registre des navires de la République de Guinée.

Les conventions collectives intervenues entre armateurs et représentants des marins ou, à défaut, l'Autorité Maritime, définissent quels navires ou quelles catégories de navires sont réputés navires de mer aux fins des dispositions du présent paragraphe 2.

Article 665

L'armateur est tenu de fournir au marin, à titre gratuit et pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage, la nourriture. Sur les navires affectés à la navigation côtière, l'armateur peut verser au marin une allocation équivalente.

La nourriture fournie doit être saine, de bonne qualité, en quantité suffisante, d'une valeur nutritive appropriée et suffisamment variée.

Article 666

Sur tout navire à bord duquel les marins sont nourris par l'armateur, il doit y avoir un cuisinier ayant une qualification suffisante, âgé de 18 ans au moins. Si l'équipage comprend plus de vingt personnes, le cuisinier ne peut être appelé à exercer une autre fonction à bord du navire.

Article 667

Il est interdit à toute personne d'introduire à bord du navire des boissons alcooliques.

Toute boisson alcoolique introduite à bord du navire, contrairement aux dispositions de l'aliéna précédent, est confisquée par le Capitaine pour être remise à l'Autorité Maritime, sans préjudice des sanctions disciplinaires ou pénales applicables.

Article 668

Tout navire de mer doit être muni d'installations, d'aménagements et d'équipements appropriés pour la réception et la conservation de vivres et de l'eau) de même que pour la préparation des repas et le service de cuisine et de table à bord

Le personnel affecté à l'approvisionnement au service de cuisine et de table à bord doit posséder les aptitudes professionnelles nécessaires.

Article 669

Un arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre de la Santé Publique fixe:

- a) la composition de la ration journalière minimum de la nourriture qui doit être fournie aux marins sur les différentes catégories de navires;
- b) le montant de l'allocation équivalent qui peut être versée, le cas échéant, par l'armateur et les conditions dans lesquelles les marins peuvent en bénéficier.

Article 670:

Un arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe les conditions dans lesquelles l'autorité Maritime est chargée:

- a) de l'élaboration et de l'application des règlements relatifs à l'approvisionnement des navires de mer en vivres et en eau, au service de table à bord, à la construction, à l'emplacement, à l'aération, au chauffage, à l'éclairage et à l'équipement de la cuisine et des autres locaux du bord

affectés au service général, y compris les cambuses et les compartiments frigorifiques;

b) de l'inspection, à bord des navires sous pavillon guinéen, des provisions en vivres et en eau ainsi que des locaux, aménagements et équipements destinés à la réception, à la conservation et à la préparation des denrées alimentaires;

c) de la délivrance du diplômes ou de certificats de capacité aux membres du personnel pour lesquels des qualifications déterminées sont exigées.

Article 671:

L'Autorité Maritime exerce les activités indiquées à l'article précédent en collaboration avec les armateurs et les organisations des gens de mer.

Article 672:

L'autorité Maritime fixe les conditions dans lesquelles, à des intervalles de temps déterminés, le capitaine ou un officier spécialement désigné par lui à cet effet, accompagné d'un membre de l'équipage du navire, procède à l'inspection:

a) des provisions en vivres et en eau;

b) des locaux et des équipements utilisés pour la réception et la conservation des vivres et de l'eau ainsi que des locaux, aménagements et équipements utilisés pour la préparation et le service des repas.

Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit.

Article 673:

Sur plainte écrite d'un quart au moins des membres de l'équipage, ou à la suite d'une plainte formulée par une organisation reconnue de gens de mer, relative à la fourniture des provisions en vivres et en eau ou au service de cuisine et de table à bord, l'Autorité Maritime peut procéder à une inspection.

Afin de ne pas retarder, le cas échéant, le départ du navire à la mer, la plainte visée à l'alinéa précédent doit être formulée dès que possible et au moins vingt-quatre heures avant l'heure fixée pour le départ du port.

Article 674

L'Autorité Maritime peut faire des recommandations à un armateur ou au capitaine d'un navire, en vue de l'amélioration du niveau du service de cuisine et de table à bord.

L'Autorité Maritime adresse tous les ans au Ministre chargé de la Marine Marchande un rapport sur les contrôles et inspections effectués en matière de fourniture des provisions en vivres et en eau et sur le service de cuisine et de table à bord des navires de mer.

Article 675

Tout armateur, capitaine ou membre de l'équipage qui ne se conforme pas aux dispositions prévues dans le présent paragraphe 2 et dans les textes de réglementation, encourt une peine d'amende de (300.000) Francs Guinéens à (600.000) Francs Guinéens.

Article 676

L'armateur doit assurer, sur les navires visés à l'Article 664 du présent paragraphe 2, la gestion d'un magasin d'approvisionnement afin de permettre aux marins d'effectuer de petits achats destinés à leur usage personnel.

Le magasin d'approvisionnement est géré pour le compte de l'armateur, la liste des marchandises qui y sont vendues et leur prix de vente sont fixés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 677

il est interdit à tout armateur:

a) d'exploiter à terre un magasin dans lequel sont vendues, directement ou indirectement, aux marins servant à bord de ses navires ou aux membres de leurs familles, des denrées ou marchandises de quelque nature que ce soit;

b) d'imposer aux marins servant à bord de ses navires, l'obligation de dépenser tout ou partie de leurs salaires dans des magasins désignés par lui.

Logement des gens de mer à bord

Article 678

Les dispositions du présent paragraphe 3 sont applicables à tous les navires de mer à propulsion mécanique, utilisés à des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers, et qui sont enregistrés sur le territoire de la République de Guinée.

Elles ne s'appliquent cependant pas:

a) aux navires ayant une jauge brute inférieure à 500 tonneaux;

b) aux remorqueurs et aux navires exclusivement utilisés dans la navigation en eaux portuaires.

Article 679

L'armateur est tenu de mettre à la disposition des marins, à bord du navire, des logements ou aménagements installés convenablement, ventilés, éclairés et chauffés. Les logements ou aménagements doivent être fournis en proportion du nombre de marins se trouvant à bord et être exclusivement réservés à leur usage.

Article 680

Les postes de couchage doivent être situés au dessus de la ligne de charge.

L'armateur est tenu de mettre à la disposition des membres de l'équipage des couchettes individuelles comprenant un sommier et un matelas, ainsi que des draps de lit et des couvertures. Il fournira également des serviettes de toilette et du savon.

Article 681

Les objets de couchage fournis par l'armateur sont placés sous la responsabilité des marins auxquels ils sont remis. Si un ou plusieurs de ces objets n'est pas rendu en bon état, compte tenu de l'usure normale, le marin responsable devra en rembourser la valeur, au prix coûtant, à l'armateur. Les objets de couchage et les serviettes de toilette doivent être changés, lavés et nettoyés aux frais de l'armateur, dans les délais fixés dans le règlement intérieur de l'armement.

Article 682

Toute cabine et tout poste de couchage doivent être aménagés et meublés de manière à en faciliter la bonne tenue et à assurer un confort raisonnable pour ses occupants.

Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe les conditions d'installation, l'équipement et la climatisation dont doivent être pourvus les cabines et postes de couchage à bord des navires de mer sous pavillon guinéen.

Article 683

Dans la mesure du possible, et pour autant que le type du navire, ses dimensions ou le service auquel il est affecté le permettent, les couchettes doivent être réparties de façon à séparer les quarts et à éviter qu'un homme de jour partage le même poste que des hommes prenant le quart

Article 684

Des installations sanitaires suffisantes, comprenant des lavabos, des baignoires et/ou des douches, seront aménagées à bord de tout navire. Des water-closets distincts seront également installés à bord de tout navire.

Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, pour chaque type de navire sous pavillon guinéen:

a) le nombre d'installations sanitaires pour les membres de l'équipage qui n'occupent pas des cabines ou postes comportant une installation sanitaire privée;

b) le nombre de water-closets et leur répartition entre les différentes catégories de membres de l'équipage.

Article 685

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe également, par Arrêté, les conditions dans lesquelles un ou des emplacements de superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et de l'effectif de l'équipage, seront prévus sur un pont découvert, emplacements auxquels

les membres de l'équipage auront accès lorsqu'ils ne sont pas de service.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixera aussi par Arrêté, les conditions dans lesquelles des locaux de récréation, situés dans un endroit approprié et meublés d'une façon convenable, seront prévus à bord des navires sous pavillon guinéen.

Article 686

L'Autorité Maritime inspecte tout navire et s'assure que les logements de l'équipage sont conformes aux conditions exigées dans les dispositions contenues dans le présent paragraphe 3 et dans les textes de réglementation, lorsque:

a) il est procédé à la première immatriculation du navire dans un port de la République de Guinée;

b) soit une organisation de gens de mer reconnue en République de Guinée et représentant tout ou partie de l'équipage, soit un quart au moins des membres de l'équipage auront adressé une plainte écrite à l'Autorité Maritime. Dans une telle hypothèse, la plainte devra parvenir à l'Autorité Maritime suffisamment tôt pour éviter tout retard au navire, et devra préciser également que les dispositions législatives ou réglementaires dont la violation ou le non respect est invoqué.

Article 687

Une infirmerie devra être prévue à bord de tout navire embarquant un équipage de quinze personnes ou plus et affecté à un voyage de plus de trois jours. L'Autorité Maritime pourra accorder des dérogations à cette dispositions en e qui concerne les navires affectés Exclusivement à la navigation côtière

L'infirmerie devra être assurée de telle sorte que l'accès en soit aisé, que ses occupants soient confortablement logés et qu'ils puissent recevoir, par tous temps, les soins nécessaires.

Article 688

Il est interdit d'affecter l'infirmerie à un usage autre que le traitement éventuel de malades.

Tout navire qui n'embarque pas de médecin doit être pourvu d'un coffre à médicaments, d'un type approuvé par l'Autorité Maritime, accompagné d'instructions aisément compréhensibles. L'équipage de tout navire doit avoir été préparé par l'armateur dans le domaine des premiers secours.

Article 689

Tout navire affecté à la navigation maritime est également tenu d'avoir une pharmacie de bord, dont le contenu est précisé par l'Autorité Maritime, compte tenu du nombre de personnes se trouvant à bord ainsi que de la nature et de la durée du voyage.

Des dispositions particulières doivent être prises pour assurer la garde par le capitaine, ou par tout autre officier désigné par lui, des médicaments dont Usage est réglementé.

Article 690

Toute pharmacie de bord doit contenir un livret d'instructions médicales approuvé par l'Autorité Maritime et donnant toutes explications sur l'usage du contenu de la pharmacie de bord.

Le Ministre chargé de la Marine marchande fixe, par Arrêté, les instructions relatives à l'entretien des pharmacies de bord et à leur contenu, ainsi que les inspections régulières de ces pharmacies par des personnes agréées par l'Autorité maritime.

4. Habillement des gens de mer

Article 691

L'armateur est tenu de fournir gratuitement, à chaque membre de l'équipage, des vêtements de travail et des vêtements de protection, suivant la nature du travail effectué à bord.

Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe la liste des vêtements de travail et de protection à fournir, les conditions de leur attribution et de leur utilisation, ainsi que la responsabilité encourue par les membres de l'équipage, en cas de perte ou de détérioration fautive de ces vêtements

Article 692

L'armateur est tenu de fournir chaque année, à tout marin engagé pour une durée indéterminées ou pour une durée déterminée ne pouvant être inférieure à un an, un uniforme complet. Le modèle et les caractéristiques de cet uniforme sont fixés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande.

Le Marin est tenu de rembourser la moitié du coût de l'uniforme qui lui est fourni conformément aux conditions prévues à l'aliéna précédent. L'armateur en fait l'avance et se fait rembourser, pour la partie incombant au marin, par des retenues sur son salaire, échelonnées sur six mois au plus.

5: Rapatriement des gens de mer

Article 693

Les dispositions prévues dans le présent paragraphe 5 sont applicables à tous les navires de mer immatriculés en République de Guinée et aux armateurs, capitaines, officiers et marins de ces navires. Elles ne s'appliquent cependant pas:

- a) aux navires de la Marine Nationale,
- b) aux navires de l'Etat n'ayant pas une affectation commerciale;
- c) aux navires exclusivement affectés au cabotage national;
- d) aux navires de plaisance;
- e) aux bâtiments ayant une jauge brute inférieure à 100 tonneaux.

Article 694

En vue de l'application des disposition, du présent paragraphe 2. Les termes suivants doivent être entendus ainsi qu'il est indiqué ci-après

a) le terme "capitaine" comprend toute personne ayant le commandement et la charge d'un navire, à l'exception des pilotes;

b) le terme "marin" comprend toute personne employée ou engagée à bord, à quelque titre que ce soit, et figurant au rôle d'équipage, à l'exception des capitaines et des pilotes.

Article 695

Tout membre de l'équipage de nationalité guinéenne, domicilié en République de Guinée, qui est débarqué à l'étranger en cours ou en fin de contrat, a le droit d'être rapatrié à son port guinéen d'embarquement.

Les frais de rapatriement du marin, qui est resté à l'étranger pour des raisons indépendantes de sa volonté, sont à la charge de l'armateur.

Article 696

Le rapatriement est considéré comme assuré lorsqu'il est procuré au marin un emploi convenable à bord d'un navire se rendant au port d'embarquement visé à l'alinéa 1er de l'Article précédent.

Lorsque le marin est rapatrié comme membre d'un équipage, il a droit à la rémunération des services accomplis pendant le voyage.

Article 697

Les frais de rapatriement comprennent toutes les dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture du membre de l'équipage durant le voyage. Ils comprennent également les frais d'entretien jusqu'au moment fixé pour son départ

Article 698

Les frais de rapatriement ne peuvent être mis à la charge du marin s'il a été débarqué ou délaissé à l'étranger en raison:

- a) d'un accident survenu au service du navire;
- b) d'un naufrage;
- c) d'une maladie qui n'est due ni à son fait volontaire ni à une faute de sa part;
- d) de congédiement pour une cause qui ne lui est pas imputable.

Article 699

Un membre de l'équipage, de nationalité étrangère, débarqué ou délaissé dans un port de la République de Guinée en cours ou en fin de contrat, a le droit d'être rapatrié soit dans le pays où il est domicilié, soit à son port d'engagement, soit au port de départ du navire, à son choix à moins que le contrat d'engagement ou une convention postérieure en ait convenu

autrement.

Si le contrat d'engagement a été résilié sans faute du membre de l'équipage, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur.

Les frais de rapatriement du marin débarqué pour passer en jugement ou pour subir une peine, sont à la charge de l'Etat.

6: Autres obligations de l'armateur

Article 700

Sous réserve des dispositions de l'Article 708 du présent paragraphe 6, le marin malade postérieurement à la date de son débarquement et avant tout autre embarquement, s'il est établi que la maladie a été contractée au service du navire.

Les dispositions prévues à l'alinéa précédent sont applicables au marin malade postérieurement à la date de son débarquement et avant tout autre embarquement, s'il est établi que la maladie a été contractée au service du navire.

Le marin blessé est tenu sauf cas de force majeure, d'en faire immédiatement la déclaration au capitaine.

Article 701

Les soins à donner au marin cessent d'être dus lorsque le marin est guéri ou lorsque la blessure est consolidée, ou encore lorsque l'état du malade a pris un caractère chronique.

Article 702

En cas de maladie, les salaires du marin sont versés pendant la période de temps pendant laquelle il a droit aux soins, dans les limites indiquées ci-dessous:

a) si le marin a été débarqué malade à l'étranger et s'il est rapatrié guéri ou dans un état ne justifiant pas son hospitalisation, jusqu'à son rapatriement;

b) si le marin est hospitalisé même après son rapatriement, jusqu'à sa sortie de l'hôpital;

c) si le marin est débarqué pour cause de maladie au port d'embarquement ou dans un port où l'obligation de rapatriement peut être considérée comme accomplie, et si son état ne justifie pas son hospitalisation ou qu'il ne peut être hospitalisé pour des raisons indépendantes de sa volonté, il bénéficie:

pendant les dix premiers jours suivant le débarquement, de son salaire de base effectif augmenté, s'il y a lieu, de l'indemnité de nourriture;

à partir du onzième jour d'une allocation égale à la moitié du salaire de base effectif majoré, s'il y a lieu, de la moitié de l'indemnité de nourriture.

Article 703

Ne pourra prétendre aux allocations prévues à l'Article précédent le marin qui aura refusé son hospitalisation si celle-ci est prescrite par le médecin. Il en sera de même si le marin quitte l'établissement où il est hospitalisé sans autorisation médicale.

Article 704

L'armateur pourra faire effectuer une contre-visite de tout marin malade non hospitalisé, par un médecin de son choix.

En cas de contestation sur l'état de santé du marin à la suite d'avis différents du médecin traitant et du médecin choisi par l'armateur, le litige sera porté devant la juridiction compétente, après tentative de conciliation dans les conditions prévues par l'Article 745 du présent Chapitre.

Article 705

Dans le cas où le marin est en mesure d'être pris en charge par un centre médico-social pour l'une des quatre affections suivantes: tuberculose, cancer, maladie mentale, poliomyélite, les obligations de l'armateur cesseront à son égard.

Article 706

En aucun cas la période pendant laquelle les salaires ou l'allocation visée dans les articles 700 et 702 du présent paragraphe sont alloués au marin

atteint de maladie, ne peut dépasser quatre mois à compter du jour où il a été laissé à terre.

Article 707

Les salaires visés dans les dispositions qui précèdent s'entendent des rémunérations fixés mentionnés au contrat d'engagement. Dans les cas où le contrat d'engagement ne prévoit pas de rémunération fixe, les salaires à allouer sont déterminés d'après le taux moyen des salaires des marins de commerce au port d'armement du navire.

Article 708

Les dispositions des articles 700 à 702 du présent paragraphe 6 ne sont applicables ni aux navires dont le tonnage brut est inférieur à 25 tonneaux, ni aux navires de pêche de moins de 10 tonneaux de jauge brute.

Les armements exploitant des navires d'un tonnage correspondant à celui indiqué à l'alinéa précédent sont tenus, à l'égard des marins qu'ils engagent et en ce qui concerne les obligations prévues dans le présent paragraphe 6, aux obligations fixées par la législation guinéenne relative à la responsabilité de droit commun des employeurs en matière d'accidents du travail.

Article 709

En cas de décès d'un marin, suite à une maladie ou à une blessure dont les frais de traitement sont à la charge du navire, celui-ci est tenu de supporter les frais de sépulture et de retour du corps au port d'embarquement ou au lieu du rapatriement tel qu'il est prévu à l'Article 695.

Le capitaine du navire est tenu d'effectuer, dès le décès du marin ou de sa disparition en mer, l'inventaire des biens, effets et valeurs laissés par le marin décédé à bord ou disparu en mer lors d'un voyage. Ces biens et effets sont immédiatement mis sous scellés et déposés dans des locaux fermés à clé, à bord dans un contenant scellé.

Dès l'arrivée du navire dans un port guinéen, les biens, effets et valeurs visés à l'alinéa précédent sont remis par le capitaine, accompagnés de l'inventaire, à l'Autorité Maritime qui lui en donne décharge.

Article 710

Lorsqu'un marin est débarqué pour cause de blessure ou de maladie dans un port étranger, le représentant diplomatique de la République de Guinée peut exiger le dépôt par le capitaine, à tout organisme ou banque qui lui sera désigné, et sous réserve de régularisation ultérieure, de la somme présumée nécessaire au traitement et au rapatriement du marin.

Article 711

Les dispositions des Articles 700 à 702 du présent paragraphe 6 ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel ou par une faute inexcusable du marin, ou encore si elle a été contractée par lui sous l'influence de l'ivresse, ou si elle résulte d'un acte d'indiscipline de sa part.

Cependant, les dispositions visées à l'alinéa précédent sont applicables en cas d'accident du travail même s'il est vérifié que cet accident est dû à une faute inexcusable de la victime.

Dans les cas visés aux deux alinéas qui précèdent, et lorsque les dispositions des Articles 700 à 702 ne sont pas applicables, le capitaine est néanmoins tenu de faire donner au marin tous les soins nécessaires jusqu'à ce que celui-ci puisse être confié à l'Autorité Maritime ou à un représentant diplomatique de la République de Guinée.

Article 712

Le capitaine est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires en vue d'assurer la sauvegarde des biens se trouvant à bord du navire et apparemment au marin malade ou blessé au cours du voyage, jusqu'au débarquement du marin.

Section 5: Travail Maritime

Article 713

Aucune prescription, dans la présente Section 5, ne peut porter atteinte aux dispositions prévues dans tout autre texte législatif ou aux stipulations contenues dans tout accord passé entre armateurs et gens de mer, qui assure à ces derniers des conditions plus favorables en ce qui concerne les conditions, l'organisation et la durée du travail à bord, ou les repos et

congés, ou les conflits du travail.

Article 714

Les dispositions de la présente Section sont applicables à tous les navires de mer à propulsions mécaniques, immatriculés en République de Guinée, et affectés à des fins commerciales au transport de marchandises, de passagers ou de pêche.

Elles ne sont toutefois pas applicables aux navires dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux.

Article 715

Les dispositions de la présente Section sont applicables à toutes les personnes qui sont employées dans une fonction quelconque à bord d'un navire de mer à l'exception:

- a) du capitaine;
- b) du pilote du navire;
- c) du médecin et du personnel infirmier exclusivement employé à des travaux d'infirmerie;
- d) des dockers itinérants qui ne sont pas membres de l'équipage;
- e) des personnes qui ne sont pas membres de l'équipage et qui sont employées pendant que le navire se trouve au port en vue de travaux de réparation, de nettoyage, de chargement ou de déchargement, ou des fonctions d'entretien, de surveillance ou de garde.

1 : Conditions-Organisation-Durée du travail à bord

Article 716

La durée de travail des gens de mer, quelle que soit la catégorie à laquelle ils appartiennent, ne peut excéder à bord des navires sous pavillon guinéen huit heures par jour, pour un total hebdomadaire de quarante heures par semaine.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrêté, les modalités d'application des dispositions prévues à l'alinéa précédent, compte tenu du genre de navigation effectuée par les navires de mer ou la catégorie de marins concernés. Il détermine, notamment, l'aménagement et la répartition des horaires de travail dans la semaine, afin de tenir compte de la continuité de l'activité du navire, des contraintes portuaires et des nécessités de la sauvegarde de la sécurité des biens et des personnes en mer et dans les ports.

Article 717

A bord de tout navire de commerce de plus de 200 tonneaux de jauge brute, il peut être embarqué un mousse ou un novice pour quinze membres de l'équipage ou fraction de quinze membres de l'équipage composant l'effectif du personnel du pont, et un mousse ou un novice pour chaque dizaine de membres de l'équipage en plus. Les officiers de pont, mais non les mousses ou novices déjà embarqués, entrent en compte pour le calcul de l'effectif de l'équipage.

Toutefois, en aucun cas, le nombre total de mousses ou de novices susceptibles d'être embarqués sur un navire ne peut être supérieur à cinq.

Sur les navires de commerce de plus de 200 tonneaux de jauge brute, il est interdit de faire faire aux mousses le service des quarts de nuit de 8 heures du soir à 4 heures du matin.

Article 718

Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande détermine, s'il y a lieu, les conditions dans lesquelles les prescriptions de l'Article précédent sont applicables sur les navires de commerce d'une jauge brute égale ou inférieure à 200 tonneaux et sur les navires de pêche.

Sur tous les navires il est interdit d'employer les mousses et les novices au travail des chaufferies et des soutes.

Article 719

Les mesures de contrôle des heures de travail et de repos et de la durée de

travail effectif, ainsi que les procédures suivant lesquelles des dérogations peuvent être accordées, sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

L'Arrêté visé à l'alinéa précédent, ainsi que l'Arrêté prévu à l'Article 716, sont pris après consultation des armateurs et des organisations représentatives des gens de mer.

Article 720

Les dispositions du présent paragraphe 1, relatives à la durée du travail à bord ne sont pas applicables

- a) au second capitaine et chef mécanicien
- b) au commissaire
- c) à tout autre officier chef de service qui ne prend pas le quart.

Article 721

Toute heure de travail effectuée en dépassement des limites journalières ou hebdomadaires prévues à l'article 716 alinéa 1er du présent paragraphe 1, sera considérée comme heure supplémentaire, pour laquelle le marin a droit à une majoration de salaire calculée suivant les règles prévues dans la présente Section.

Les heures de travail du capitaine et des officiers désignés à l'article 720 ne sont pas limitées et ne donnent droit à la majoration de salaire visée à l'alinéa précédent.

Article 722

La rémunération des heures de travail est majorée:

- a) de 25% pour les huit premières heures effectuées dans la semaine au-delà de la durée du travail fixée à l'article 716 alinéa 1er du présent paragraphe 1;
- b) de 50% pour les heures supplémentaires effectuées au-delà des huit premières; cette majoration ne peut cependant être cumulée avec les allocations spéciales qui ont pu être prévues par les conventions collectives conclues entre armateurs et organisations représentatives des gens de mer.

Article 723

Pour chaque jour de repos hebdomadaire ou jour férié légal, ou jour chômé et payé, passé en mer sur le navire, le marin a droit à un congé supplémentaire payé à terre.

Ce congé supplémentaire doit rejoindre, en quantité, au nombre de jours de repos hebdomadaire et de jour fériés légaux ou de jours chômés et payés, que le marin a passés en mer. Les jours fériés prévus dans la législation guinéenne, passés en mer par le marin, sont compensés chacun par deux jours de congés payés supplémentaires, et les jours de repos hebdomadaires par un jour.

Article 724

Est considéré comme étant en mer, tout navire qui a levé son ancre en rade ou qui se trouve à la sortie du port, jusqu'au moment de son arrivée dans une rade ou dans un port où des communications peuvent être établies avec la terre.

Le navire arrivé en rade ou au port, qui attend un pilote, un poste à quai, un contrôle sanitaire ou douanier ou règlement des formalités requises par les autorités administratives, est considéré comme un navire en mer. Le jour de l'entrée du navire au port et le jour de la sortie du port ou de la rade, sont considérés comme des jours passés en mer.

Article 725

N'est pas compris dans la durée normale du travail, ni considéré comme heures supplémentaires, le temps nécessaire à l'exécution des travaux énumérés ci-dessus:

- a) les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées;
- b) les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse;
- c) les appels, exercices d'incendie ou d'embarcations et exercices similai-

res du genre de ceux que prescrit la Conviction Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer;

d) les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires;

e) les travaux normaux et indispensables auxquels doivent procéder les officiers pour la détermination de la position du navire et pour les observations météorologiques;

f) le temps supplémentaire qu'exige la relève normale des quarts.

Article 726

Le travail, à bord des navires, du personnel du pont et du personnel des machines est effectué selon le système des quarts. Un quart dure quatre heures; l'interruption entre deux quarts dure huit heures.

Un quart effectué dans une zone portuaire peut durer huit heures. L'interruption entre deux quarts effectués en zone portuaire doit durer seize heures.

Article 727

Un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin lorsque l'engagement porte sur une durée supérieure à six jours. Sauf décision contraire du capitaine, le dimanche est le jour consacré au repos hebdomadaire.

Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire, les travaux énumérés à l'Article 727 du présent paragraphe 1 et dont le capitaine demande l'exécution.

Article 728

Le travail à bord des navires des gens de mer du service général est effectué selon un système comportant huit heures de travail et seize heures de repos.

Article 729

Le marin est tenu de se rendre à bord du navire, en vue d'exécuter le travail pour lequel il a été engagé au jour et à l'heure qui lui ont été indiqués par l'armateur ou son représentant.

Article 730

Le marin ne peut s'absenter du bord sans y avoir été autorisé.

Lorsqu'un marin est absent du bord, sans motifs justifiés, trois heures avant l'appareillage du navire, il peut être remplacé et n'a droit, dans ce cas, à aucune indemnité. L'absence du bord en cours de voyage, sans l'autorisation du capitaine, constitue une cause de résiliation du contrat d'engagement, même à l'étranger, si le marin ne se trouve pas à bord au moment de l'appareillage.

Article 731

Le jour et l'heure de la sortie du navire en mer, ou du changement de son mouillage au port dans lequel il se trouve, doivent être annoncés à l'équipage le plus tôt possible sur le tableau d'affichage à la coupée du navire. Cette annonce doit être conforme à la mention effectuée à cet égard sur le livre de bord.

Les membres de l'équipage sont tenus de se présenter à bord du navire trois heures avant l'heure de sortir du navire en mer, annoncée sur le tableau d'affichage.

Article 732

En dehors de son service au port, le marin a le droit de descendre à terre, si la sécurité du navire le permet. Les conditions dans lesquelles les membres de l'équipage qui ne sont pas de service peuvent descendre à terre sont déterminées par le capitaine; celui-ci doit assurer une répartition égale entre les membres de l'équipage du service de garde du navire au port.

En l'absence de relation directe entre le navire et la terre, le capitaine est tenu d'organiser les moyens de transport appropriés pour les membres de l'équipage autorisés à descendre à terre.

Article 733

Le marin est tenu, aussi bien au port qu'en mer, à bord comme à terre

d'exécuter les ordres de ses supérieurs en ce qui concerne le navire et la cargaison.

2: Repos et congés

Article 734

Sous réserve de dispositions plus favorables susceptibles d'être prévues dans les conventions collectives conclues entre armateurs et représentants qualifiés des gens de mer, tout marin a droit, après douze mois de travail continu, à un congé payé annuel à la charge de l'armateur, de vingt-quatre jours ouvrables pour chaque année de travail.

Les marins employés à bord des pétroliers ou à bord d'autres navires citernes transportant des cargaisons chimiques dangereuses, ont droit, après douze mois de travail continu, à un congé payé annuel, à la charge de l'armateur, de trente six jours ouvrables pour chaque année d'embarquement.

Article 735

Tout marin ayant effectuée au moins six mois de travail continu a droit en quittant son emploi pour chaque mois complet de travail accompli deux jours ouvrables de congé payé.

Le marin licencié sans qu'il y ait eu faute de sa part, avant d'avoir accompli six mois de travail continu, a droit, en quittant son emploi, à deux jours ouvrables de congé payé pour chaque mois complet de travail accompli.

Article 736

En vue de déterminer l'époque à laquelle le congé est dû:

a) les interruptions de service de courte durée qui ne sont pas imputables au fait ou à la faute de l'intéressé, et ne dépassant pas un total de six semaines dans une période de douze mois, ne sont pas considérées comme interrompant la continuité de la période de service qui les précède ou qui les suit;

b) la continuité du service n'est pas considérée comme interrompue par un changement quelconque dans la gérance ou la propriété du navire à bord duquel ou desquels le marin a servi.

Article 737

Lorsqu'un congé annuel est dû, il est octroyé après accord entre le marin et l'armateur, compte tenu des nécessités du service, sans toutefois que la période d'attente puisse excéder une durée de trois mois.

Le congé annuel dû peut être fractionné d'un commun accord à l'exception d'une période de douze jours ouvrables, qui doivent être utilisés par le marin sans interruption.

Article 738

Le congé annuel dû est accordé dans un port guinéen, après accord entre l'armateur et le marin.

A la demande du marin qui ne réside pas en République de Guinée, le congé annuel dû doit être accordé dans un port guinéen, après accord entre armateur et le marin.

A la demande du marin qui ne réside pas en République de Guinée, le congé annuel dû doit être accordé dans un port de l'Etat où le marin a été engagé, ou de l'Etat où il est domicilié.

Article 739

Tout marin qui prend un congé en vertu des Articles 734 et 735 doit recevoir, pour toute la durée dudit congé, sa rémunération habituelle.

La rémunération habituelle, payable conformément aux dispositions de l'alinéa précédent, doit comprendre une indemnité appropriée de nourriture; elle est calculée sur la base moyenne des salaires reçus par le marin pendant les trois mois ayant précédé le commencement de son congé.

Article 740

Tout accord portant sur l'abandon par le marin du droit au congé annuel, ou sur une compensation en espèces, est considéré comme nul.

Article 741

Le congé payé supplémentaire prévu à l'Article 723 de la présente Section

doit être alloué au marin à terre, en jours ouvrables, compte tenu des nécessités du service. Le congé supplémentaire peut d'un commun accord être déplacé fractionné, cumulé avec le congé annuel et, dans des cas exceptionnels, remplacé par une indemnité en espèce équivalente à la rémunération habituelle.

Pendant le congé supplémentaire, le marin doit recevoir sa rémunération habituelle calculée selon les modalités définies à l'Article 739 du présent paragraphe 2. Tout accord portant sur l'abandon des droits du marin au congé payé supplémentaire est considéré comme nul.

Article 742

Ne sont pas compris dans le congé annuel, ni dans le congé supplémentaire:

- a) les jours fériés légaux, chômés et payés;
- b) les interruptions dues à l'état de maladie du marin, certifié par un médecin agréé;
- c) les interruptions dues à la nécessité de soins d'un ou de plusieurs enfants du marin, de moins de sept ans d'âge, lorsque leur mère est atteinte, pendant le congé du marin, d'une maladie soudaine et grave, ou hospitalisée, et n'est plus capable de leur assurer les soins habituels. Une telle interruption du congé doit toujours être justifiée.

Article 743

Le marin qui quitte son service ou qui est licencié avant d'avoir pris les congés annuel supplémentaires qui lui sont dus, doit recevoir pour chaque jour de congé dû en vertu des dispositions qui précèdent, le montant de la rémunération prévue à l'Article 739 du présent paragraphe 2.

Article 744

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrêté, les modalités d'application des dispositions prévues dans le présent paragraphe 2.

3: Litiges entre armateurs et marins

Article 745

Les litiges relatifs aux conditions d'exécution des contrats d'engagement maritime régis par les dispositions du présent Code, et qui surviennent entre les armateurs ou leurs représentants, et les marins et officiers, à l'exception du capitaine, ou leurs représentants, sont soumis, en vue d'une conciliation préalable, à l'Autorité Maritime.

La tentative de conciliation faite par l'autorité Maritime se substitue à celle qui en vertu des dispositions du droit commun applicable en République de Guinée a lieu devant un juge.

Article 746

Si lors de la tentative de conciliation faite par l'Autorité Maritime, les deux parties ou l'une d'entre elles ne se présentent pas spontanément, l'Autorité Maritime peut les convoquer par voie administrative.

Article 747

En cas de conciliation entre les parties, l'Autorité maritime dresse un procès-verbal précisant les conditions et modalités de l'accord intervenu entre les parties au litige.

Les énonciations du procès-verbal constituent, en ce qui concerne les points qui y sont énumérés, un nouveau contrat régissant les rapports entre les parties en litige sur les points énoncés.

Article 748

En cas d'échec de la tentative de conciliation, l'Autorité Maritime dresse un procès-verbal de non-conciliation. Il est remis une copie de ce procès-verbal à chacune des parties en litige; le procès-verbal contient une permission, pour chacune des parties, de citer la partie adverse devant les juridictions compétentes.

CHAPITRE II

RÉGIME DISCIPLINAIRE ET PENAL DES GENS DE MER

Section 1 Dispositions générales

Article 749

Est soumise aux dispositions prévus dans le présent Chapitre :

a) toute personne, quelle que soit sa nationalité, qui a été inscrite sur le rôle d'équipage d'un navire immatriculé en République de Guinée et y ayant conservé son port d'attache, à partir du jour de son embarquement, et jusqu'au jour de son débarquement, quel que soit le lieu où le navire se trouve;

b) toute personne, quelle que soit sa nationalité, qui se trouve en fait à bord d'un navire immatriculé en République de Guinée et y ayant conservé son port d'attache, soit comme pilote, soit comme passager, soit en vue d'effectuer le voyage, pendant tout le temps de sa présence sur le navire;

c) toute personne, quelle que soit sa nationalité, qui bien que non présente à bord a commis une ou plusieurs des infractions prévues dans le présent Chapitre.

Article 750

Les membres de l'équipage, les passagers et toutes autres personnes qui ont été embarquées pour être rapatriées continuent à être soumis aux dispositions du présent Chapitre en cas de perte du navire, jusqu'à ce qu'ils aient pu être remis à l'Autorité Maritime de la République de Guinée ou aux autorités d'un Etat ayant conclu avec la Guinée des accords de réciprocité ou à des autorités étrangères.

Les dispositions de l'Article précédent et de l'alinéa 1er du présent article ne sont pas applicables aux militaires et aux marins des Forces Armées de la République de Guinée, embarqués à quelque titre que ce soit, sur un des navires visés à l'Article précédent ou à l'alinéa 1er du présent article, qui demeurent justiciables des tribunaux militaires pour toutes infractions prévues dans le présent Chapitre.

Article 751

L'Autorité Maritime peut demander, en cas de nécessité, l'intervention de la force publique pour procéder à l'arrestation de personnes ayant commis une ou plusieurs des infractions prévues au présent chapitre, ou pour effectuer la saisie de navires, d'embarcation, d'engins ou d'installations en relation avec ces infractions.

Lorsque des infractions prévues dans le présent Chapitre sont imputables à une ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage d'un navire étranger, ou se trouvant à bord de ce navire l'Autorité maritime peut, sans préjudice des mesures susceptibles d'être prise conformément à des dispositions du droit commun, arrêter le navire jusqu'à ce qu'un cautionnement, destiné à garantir l'exécution d'une éventuelle condamnation, ait été déposé auprès des autorités guinéennes compétentes.

Article 752

Le montant du cautionnement prévu à l'alinéa 2 de l'Article précédent est fixé par l'Autorité maritime, compte tenu de la nature de l'infraction ou des infractions constatées.

En cas de condamnation de membres de l'équipage d'un navire étranger ou de personnes se trouvant à bord d'un tel navire, non saisie d'exécution, le montant du cautionnement versé est acquis au Trésor Publics déduction faite des frais et des réparations civiles éventuellement dues à des victimes.

Article 753

Pour l'application des dispositions contenues dans le présent Chapitre les termes suivants doivent être entendus comme suit:

- a) "capitaine" désigne toute personne légalement chargée du commandement d'un navire ou, à défaut, la personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandement du navire;
- b) "officier" désigne le second, les lieutenants, le chef mécanicien, les officiers mécaniciens, les radiotélégraphistes ayant rang d'officier, le commissaire, le subrécargue, le médecin, les élèves officiers ainsi que toutes personnes portées comme officiers sur le rôle d'équipage;
- c) "maître" désigne un maître d'équipage, un premier chauffeur ou assimilé un radiotélégraphiste n'ayant pas rang d'officier et d'une façon générale toute personne portée comme maître ou chef de service sur le rôle d'équipage;
- d) "homme" d'équipage désigne toutes les autres personnes l'équipage qui sont, inscrites sur le rôle d'équipage soit pour le service du pont ou de la

machine soit pour le service général):

e) "passager" désigne les passagers, ainsi que toutes les personnes qui se trouvent en fait à bord du navire, en vue d'effectuer le voyage.

Article 754

Les dispositions du droit commun relatives aux circonstances atténuantes sont applicables aux infractions prévues dans le présent Chapitre. Il en est de même des dispositions relatives au sursis et à la récidive, sauf règles spéciales prévues dans le présent Chapitre.

Article 755

Les sommes perçues au titre des peines pécuniaires prévues dans le présent Chapitre sont versées au Trésor Public.

Article 756

Outre les peines prévues dans le présent Chapitre et les peines applicables conformément aux dispositions de la législation pénale en vigueur en République de Guinée les peines accessoires qui peuvent être prononcées sont les suivantes:

- a) pour les délits prévus dans le présent Chapitre: l'interdiction d'exercer une profession maritime, et
- b) pour les contraventions prévues dans le présent Chapitre: la suspension de l'exercice d'une profession maritime.

Article 757

L'interdiction définitive d'exercer une profession maritime prive définitivement le condamné de la capacité d'exercer une profession maritime. L'interdiction temporaire le prive de la capacité d'exercer une profession maritime pendant une durée qui ne peut être inférieure à six mois ni supérieure à cinq ans.

La suspension de l'exercice d'une profession maritime prive la personne condamnée du droit d'exercer une profession maritime pendant une durée qui ne peut être inférieure à quinze jours, ni supérieure à deux ans.

Article 758

Aucune poursuite ne peut plus être exercée, pour une infraction prévue dans le présent Chapitre, si la personne inculpée a déjà été jugée définitivement à l'étranger pour les mêmes faits, à condition toutefois qu'en cas de condamnation elle ait subi sa peine, bénéficié de la prescription ou obtenu sa grâce.

Article 759

En ce qui concerne les crimes et délits prévus dans le présent chapitre les délais de prescription, les délais d'exécution de la peine et ceux de l'action civile sont fixés conformément aux dispositions de la législation pénale applicable en République de Guinée

Les délais prévus à l'alinéa précédent ne commencent à courir qu'à partir du jour ou, postérieurement au moment où l'infraction a été commise, le navire a touché un port guinéen.

Section 2. Discipline à bord

I Autorité à bord

Article 760

L'autorité à bord du navire, sur les membres de l'équipage et sur toute autre personne embarquée, appartient au capitaine ou, à défaut, à la personne qui régulièrement et en fait, exerce le commandement du navire

Le capitaine est tenu d'assurer l'ordre et la sécurité à bord et veiller à la bonne exécution de l'expédition maritime. Il peut employer à cet effet tous les moyens nécessaires, prévus par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur en République de Guinée.

Article 761

Le capitaine peut faire arrêter, à titre préventif, pendant le voyage, toute personne se trouvant à bord du navire, dont il considère la conduite comme dangereuse pour la sécurité du navire, des personnes à bord ou de la cargaison transportée.

L'emploi de la force physique ou la détention préventive n'est autorisé que dans les cas où d'autres moyens apparaissent ou se sont avérés insuffisants.

Article 762

L'emploi de la force physique ou la détention préventive ne doivent cependant être utilisés que si le comportement ou l'attitude d'une personne à bord constitue une menace pour l'ordre et la sécurité du navire ou entrave l'exercice, par le capitaine et les membres de l'équipages de leurs fonctions.

Article 763

La détention d'une personne à bord prend fin avec l'arrivée du navire au premier port de la République de Guinée, ou dans un port du pays dont la personne détenue a la nationalité. Dans l'un de ces ports, le capitaine est tenu de remettre la personne détenue aux autorités compétentes, avec un rapport relatif à la détention à bord du navire et aux motifs pour lesquels elle a été décidée.

Article 764

Lorsque, pendant le voyage, un crime ou un délit a été commis à bord du navire, le capitaine peut, après enquête, décider la détention préventive de l'inculpé. Il peut également le faire transférer à bord d'un navire de la Marine Nationale de la République de Guinée ou le remettre aux autorités compétentes dans le premier port guinéen.

Le capitaine est tenu d'établir un procès-verbal dans lequel son consignés éléments de l'enquête effectuée ainsi que les preuves indices ou présomptions ayant provoqué la détention préventive de l'inculpé

Article 765

S'il est présumé qu'un membre de l'équipage détient à bord des objets ou des marchandises, en infraction avec les dispositions prévues à l'Article 628 du présent Code, le capitaine peut ordonner qu'une perquisition soit effectuée.

Si à la suite de la perquisition prévue à l'alinéa précédent, des marchandises ou des objets appartenant à un marin, et que celui-ci n'était pas autorisé à détenir à bord sont découverts, le capitaine peut décider leur confiscation et mise sous garde. Si ces objets ou marchandises menacent la santé ou la vie des personnes se trouvant à bord du navire, ou la sécurité du navire et de sa cargaison, ou s'ils sont susceptibles d'entraîner pour le navire des sanctions pour infractions aux lois douanières ou aux lois et règlements sanitaires, le capitaine a le droit de faire détruire lesdits objets ou marchandises.

Article 766

Tous les moyens mis en oeuvre par le capitaine et toutes les mesures prises par lui dans le cadre des dispositions prévues aux articles 761 à 765 du présent Chapitre, doivent obligatoirement être mentionnés sur le livre de bord

2. Relations à bord

Article 767

Les membres de l'équipage sont tenus de coopérer à bord du navire, d'observer les règles d'entraide et de vie commune, de veiller à ce que s'établissent à bord des relations de confiance et de respect mutuel, et de contribuer au maintien de l'ordre et à la sécurité du navire, dans l'intérêt commun de toutes les personnes engagées dans l'expédition maritime

Article 768

Le capitaine est le supérieur hiérarchique de tous les membres de l'équipage, il représente l'armateur à bord du navire. A ce titre, il veille à la bonne exécution des contrats conclus entre l'armateur et les membres de l'équipage, et leur donne les instructions nécessaires en ce qui concerne l'exécution du service à bord.

En cas d'absence du capitaine, ou en cas d'empêchement, il est remplacé par le second capitaine et, à défaut et dans l'ordre hiérarchique, par les officiers du pont, jusqu'à ce que l'armateur ait fait parvenir des instructions.

Article 769

Les officiers responsables du pont, des machines et du service général sont les supérieurs hiérarchiques des membres de l'équipage employés respectivement dans chacune de ces catégories

Pendant le service du quart ou de garde à bord du navire, l'officier de quart ou de garde des machines l'officier radio et les officiers responsables des

différentes catégories d'activités à bord sont tenus d'exécuter les ordres de l'officier de quart ou de garde du pont chacun d'eux dans le domaine de son activité.

Article 770

Le capitaine et tous les autres officiers à bord du navire doivent traiter les membres de l'équipage d'une manière juste et équitable, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur. Ils doivent veiller en particulier à la protection des mineurs et à leur formation professionnelle.

Les membres de l'équipage doivent le respect à leur supérieurs hiérarchiques; ils sont tenus d'obéir à leur instructions et doivent observer strictement les règlements de service à bord du navire.

Article 771

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe par arrêté, en tant que de besoins les modalités d'application des dispositions prévues dans la présente Section 2.

Section 3. Infractions disciplinaires

Article 772

Tout membre de l'équipage qui contrairement aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en République de Guinée, commet un acte préjudiciable au déroulement normal du service, à bord d'un navire battant pavillon de la République de Guinée, ou à terre, encourt des sanctions disciplinaires pour autant que l'acte incriminé n'est pas de nature à entraîner une responsabilité pénale.

Article 773

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par arrêté, le régime disciplinaire des gens de mer.

L'arrêté ministériel visé à l'alinéa 1er du présent article prévoit, notamment:

- a) les actes et comportements susceptibles d'être qualifiés d'infraction à la discipline à bord des navires ou à terre;
- b) les sanctions disciplinaires susceptibles d'être infligées par le capitaine;
- c) les sanctions et les peines d'amende susceptibles d'être prononcées par l'Autorité maritime.

Section 4. Délits l'autorité maritimes

Infractions concernant la sécurité de la navigation

Article 774

Tout capitaine qui, volontairement ou par négligence, prend la mer avec un navire en mauvais état de navigabilité, insuffisamment armée, équipé ou approvisionné, ou tout armateur qui met à la disposition d'un capitaine et d'un équipage un tel navire, est puni d'une amende d'un million (1.000.000) de Francs Guinéens à deux millions (2.000.000) de Francs Guinéens.

Tout capitaine qui, volontairement ou par négligence, prend la mer avec un navire en mauvais état de navigabilité, insuffisamment armée, équipé ou approvisionné et par ce fait met en danger le navire ou les personnes se trouvant à son bord, est puni d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans et d'une amende deux millions (2.000.000) de Francs Guinéens à quatre millions (4.000.000) de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 775

Si les faits mentionnés à l'Article précédent ont eu pour conséquence la perte du navire, ou s'ils ont entraîné, soit des blessures graves soit le décès d'une ou de plusieurs personnes, alors que ces conséquences étaient prévisibles, les peines encourues peuvent être portées jusqu'à cinq (5) ans d'emprisonnement et cinq millions (5.000.000) de Francs Guinéens d'amende.

Article 776

Toute personne embarquée qui détourne, détruit, endommage ou vend un objet utile à la navigation, à la manoeuvre, à la sécurité ou au chargement et au déchargement du navire, ou qui endommage ou vend des vivres embarqués pour le ravitaillement des personnes à bord, est punie d'un emprisonnement de 15 jours à 2 mois, et d'une amende de cinq cent mille (500.000), Francs Guinéens à un million (1.000.000) de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 777

Toute personne qui fait échouer, perdre ou détruire volontairement et dans une intention criminelle un navire, par quelque moyen que ce soit, est punie d'un emprisonnement de 1 mois à 3 ans.

Si les actes mentionnés à l'alinéa précédent ont entraîné, soit des blessures graves, soit le décès d'une ou de plusieurs personnes, la peine peut être portée de (5) ans à (20) ans d'emprisonnement.

Article 778

Tout personne qui empêche ou gêne la direction ou les manoeuvres nautiques d'un navire, ou qui enfreint l'ordre ou la sécurité à bord et met ainsi le navire et les personnes se trouvant à son bord en danger, est punie d'un emprisonnement de (6) mois à (2) ans.

Si les faits mentionnés à l'alinéa précédent ont eu pour conséquence la perte du navire ou s'ils ont entraîné soit des blessures graves ou le décès d'une ou de plusieurs personnes, alors que ces conséquences étaient prévisibles- la peine d'emprisonnement peut aller de cinq (5) ans à vingt (20) ans

Article 779

Tout capitaine, officier, pilote ou tout autre membre de l'équipage qui se rend coupable d'une infraction à des dispositions prévues dans les règlements maritimes ou de tout autre fait de négligence, et qui occasionne au navire sur lequel il est embarqué ou à un autre navire, soit un abordage, soit un échouement ou un heurt important contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave au navire ou à sa cargaison, est puni d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans, et d'une amende de 1 million de Francs Guinéens à 3 millions de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement

Si l'infraction, ou tout autre fait de négligence, mentionné à l'alinéa précédent, a eu pour conséquence la perte d'un navire ou s'il a entraîné, soit des blessures graves, soit le décès d'une ou de plusieurs personnes, la peine peut être portée de (5) à (20) ans d'emprisonnement.

Article 780

Tout capitaine qui après un abordage et pour autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, néglige d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger présenté par un abordage l'équipage et les passagers du navire abordé, est puni d'un emprisonnement de (6) mois à (3) ans, et d'une amende de (1) million de Francs Guinéens à (3) millions de Francs Guinéens ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si une ou plusieurs personnes ont péri par suite de la non exécution des obligations visées à l'alinéa précédent, la peine d'emprisonnement peut aller de cinq (5) ans à (20) ans.

Article 781

Tout capitaine qui alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre, est puni d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans, et d'une amende de 1 million de Francs Guinéens à 3 millions de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si la personne trouvée en mer a péri par suite de la non exécution de l'obligation visée à l'alinéa précédent, la peine peut être portée de (5) ans à (20) ans d'emprisonnement.

Article 782

Tout capitaine qui en cas de danger et avant d'abandonner son navire, néglige d'organiser le sauvetage de l'équipage et des passagers, est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à trois (3) ans, et d'une amende de 1 million de Francs guinéens à 3 millions de Francs Guinéens, ou de l'une

de ces deux peines seulement.

Article 783

Tout capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, en cas de danger, ne reste pas à bord le dernier est puni d'un emprisonnement de (1) an à (3) ans, et d'une amende de 1 million de Francs Guinéens à 3 millions de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Tout membre de l'équipage qui abandonne le navire en danger, sans l'autorisation du capitaine, est puni d'un emprisonnement de (6) mois à (3) ans, et d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à un million (1.000.000) de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 784

Tout capitaine, officier, pilote, ou tout autre membre de l'équipage qui néglige d'observer les règles dictées par les règlements maritimes sur la direction nautique d'un navire, sur la route à suivre, en particulier pendant la nuit ou dans de mauvaises conditions atmosphériques, ou les prescriptions de police maritime en vigueur dans des eaux maritimes, nationales ou étrangères, est puni d'une amende de (1000.000) de Francs Guinéens à (2000.000) de Francs Guinéens, si une telle infraction n'est pas sanctionnée par d'autres dispositions de la présente Section.

2. Infractions concernant l'ordre et la discipline à bord d'un navire

Article 785

Toute personne qui, sur un navire, exerce sans l'autorisation de l'Autorité maritime, et hors le cas de force majeure, soit le commandement de ce navire, soit toute autre fonction à bord, sans satisfaire aux conditions exigées par les dispositions du présent Code et les règlements maritimes, est punie d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans.

Article 786

Tout capitaine qui favorise, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du commandement à bord de son navire, est puni d'un emprisonnement de (6) mois à (2) ans.

Article 787

Tout capitaine qui n'assume pas l'obligation de diriger le navire qui lui est confié, ou qui néglige sciemment de le faire, est puni d'un emprisonnement de (3) mois à (1) an, et d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à un million (1.000.000) de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 788

Tout capitaine, officier, ou tout autre supérieur qui abuse de son autorité ou qui ordonne, autorise ou tolère un abus d'autorité vis-à-vis d'une personne embarquée, est puni d'un emprisonnement de (3) mois à (1) an, et d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à un million (1.000.000) de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 789

Tout membre de l'équipage qui, sauf le cas de force majeures rompt son engagement et abandonne son navire à l'étranger et par ce fait retarde considérablement la sortie de ce navire ou entraîne des frais ou des dépenses liés à ce retard, est puni d'un emprisonnement de (3) mois à (6) mois, et d'une amende de deux cent mille (200.000) Francs Guinéens à quatre cent mille (400.000) Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Tout membre de l'équipage qui abandonne un poste important pour la sécurité du navire ou de la navigation en mer est puni d'un emprisonnement de (6) mois à (1) an, et d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à un million (1.000.000) de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 790

Tout capitaine, officier ou autre membre de l'équipage qui inscrit frauduleusement sur les documents du bord des faits inexacts ou contraires à la vérité, est puni d'un emprisonnement de (15) jours à (3) mois.

Toute personne embarquée, autre que le capitaine et les officiers, qui commet ou tente de commettre, dans une intention coupable et à l'insu de l'armateur, un acte de fraude ou de contrebande de nature à entraîner une

condamnation pénale de l'armateur, est punie d'un emprisonnement de (3) mois à un (1) an.

Article 791

Tout capitaine, officier ou autre membre de l'équipage qui altère des marchandises faisant partie de la cargaison est puni d'un emprisonnement d'un (1) mois à (6) mois.

Tout capitaine qui, sans raison grave, arrêté ou réduit d'une matière importante la nourriture due à un membre de l'équipage ou à un passager ou, d'une autre manière, lui sert une nourriture avariée, est puni d'un emprisonnement de (2) mois à (6) mois, et d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à deux millions (2.000.000) de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 792

Toute personne embarquée qui altère volontairement des vivres, boissons ou autres objets de consommation, par l'addition ou le mélange de substances détériorant leur qualité, est punie d'un emprisonnement de (3) mois à (6) mois. S'il y a eu emploi de substances nocives, la peine peut être portée jusqu'à 1 an d'emprisonnement.

S'il en est résulté, pour une ou plusieurs personnes, une maladie grave ou la mort sans l'intention de la donner, la peine peut être portée jusqu'à (3) ans d'emprisonnement.

Article 793

Tout membre de l'équipage qui, après une sommation du capitaine ou d'un officier de réserve, refuse d'obéir à un cadre, ou résiste à un ordre concernant le service pour assurer la sécurité du navire, de la navigation, des personnes embarquées ou de la cargaison, de même que pour le maintien de l'ordre à bord du navire, lorsque la non exécution de cet ordre est de nature à entraîner des conséquences dommageables, est puni d'un emprisonnement de (6) mois à (2) ans.

Tout membre de l'équipage qui, dans le cas prévu à l'aliéna précédent, exécuté les ordres de son supérieur avec négligence et met ainsi en danger la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison, est puni d'un emprisonnement d'un (1) mois à (3) mois.

Article 794

Tout membre de l'équipage qui résiste par la force ou qui menace d'employer la force pour empêcher son supérieur d'employer les moyens réglementaires pour le maintien de la sécurité et de l'ordre à bord du navire ou qui agresse son supérieur pendant que ce dernier est dans l'exercice de ses fonctions, est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans.

Est puni de la même peine, tout membre de l'équipage qui, dans le cas prévu à l'aliéna précédent, commet un acte d'agression contre un autre membre de l'équipage qui assiste le supérieur pendant l'exercice de ses fonctions à bord du navire.

Si les faits mentionnés aux alinéas 1 et 2 du présent article ont été commis par deux ou plusieurs membres de l'équipage, de concert, la peine d'emprisonnement ne peut être inférieure à un (1) an pour chacun des coupables.

Article 795

Les personnes embarquées qui, collectivement et étant armées ou non, se livrent à des violences à bord ou se soulèvent contre l'autorité du capitaine, et refusent après sommation de rentrer dans l'ordre, sont punies d'un emprisonnement de (2) ans à (5) ans.

Toute personne embarquée qui se rend coupable de voies de fait contre le capitaine, sans qu'il en ait résulté une incapacité de travail de plus de sept (7) jours, est punie d'un emprisonnement de six (6) mois à trois (3) ans. Si les voies de fait ont occasionné une incapacité de travail de plus de sept (7) jours, le coupable est puni d'un emprisonnement d'un (1) an à (5) ans.

Article 796

Toute personne impliquée dans un complot ou dans un attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine, est puni d'un emprisonnement d'un (1) an à (5) ans.

Il y a complot dès lors que la décision d'agir a été prise par deux ou plusieurs personnes embarquées, après concertation.

Article 797

Dans tous les cas mentionnés aux articles précédents de la présente Section, dans lesquels il y a un acte d'agression contre le capitaine, la résistance de celui-ci et des personnes qui lui sont restées fidèles est considérée comme un acte de légitime défense.

Article 798

Tout armateur qui contrevient aux dispositions du présent Code et des textes pris pour leur application, en ce qui concerne le placement et l'emploi à bord d'un navire du capitaine, d'officiers et d'autres marins qualifiés, en quantité et dans les propositions établies, est puni d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à un (1.000.000) million de Francs Guinéens.

Tout armateur ou tout Capitaine qui contrevient aux dispositions législatives et réglementaires et aux prescriptions particulières sur l'inspection du travail maritime, relatives aux conditions du travail à bord des navires, est puni d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à un (1.000.000) million de Francs Guinéens.

Article 799

Tout capitaine qui, sans raison grave, a laissé un ou plusieurs membres de l'équipage à l'étranger, sans l'autorisation de l'Autorité maritime, est puni d'un emprisonnement de (6) mois à (2) ans, et d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à deux millions (2.000.000) de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 800

Tout capitaine qui ayant laissé à terre dans un port où l'Autorité maritime n'est pas représentée, soit par un représentant diplomatique de la République de Guinée, soit par toute autre personne, un membre de l'équipage malade ou blessé, et qui ne lui procure pas les moyens d'assurer son traitement et son rapatriement, est puni d'un emprisonnement d'un (1) an à (3) ans, et d'une amende d'un (1.000.000) million de Francs Guinéens à trois millions (3.000.000) de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Les mêmes peines sont encourues par le capitaine qui ayant laissé à terre, avant qu'il ait atteint son lieu de destination, un passager malade ou blessé, ne donne pas avis de cette mesure aux autorités consulaires de l'Etat dont le passager débarqué a la nationalité ou, à défaut, aux autorités maritimes locales.

Article 801

Toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire battant pavillon Guinéen ou un navire étranger qui, dans la limite des eaux territoriales de la République de Guinée, ne se conforme pas aux règlements ou aux ordres émanant de l'Autorité maritime, est punie d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an.

§ 3. Infractions concernant l'ordre de la navigation maritime de la République de Guinée.

Article 802

Toute personne qui arbore en mer le pavillon de la République de Guinée sur un navire qu'il n'est pas inscrit sur le Registre matriculaire de la Guinée, est punie d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans, et d'une amende d'un (1.000.000) à trois millions (3.000.000) de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 803

Le capitaine d'un navire guinéen qui n'arbore pas en mer sur ce navire le pavillon national, ou arbore un pavillon étranger, est puni d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an, et d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à un (1) million de Francs Guinéens, ou l'une de ces deux peines seulement.

Le capitaine d'un navire guinéen qui n'arbore pas le pavillon de la République de Guinée selon le modèle prescrit ou suivant la manière prévue dans la réglementation en vigueur, pour chaque catégorie de navires battant pavillon national, est puni d'une amende de deux cent mille (200.000) Francs Guinéens à cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens.

Article 804

Tout capitaine qui enfreint les prescriptions concernant l'obligation:

- a) de présenter le pavillon aux unités flottantes de la Marine Nationale;
- b) d'arborer le pavillon à l'entrée du navire dans le port;
- c) de tenir et de conserver à bord les documents prescrits;

est passible d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à un (1) million de Francs Guinéens.

Le capitaine d'un navire étranger qui, à l'entrée de ce navire dans un port de la Guinée, outre son pavillon national, ne hisse pas le pavillon de la République de Guinée d'une manière appropriée et conformément à la pratique maritime internationale, est puni d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à un (1) million de Francs Guinéens.

Article 805

Tout capitaine qui fait sortir le navire d'un port de la République de Guinée, en dépit de l'interdiction de l'Autorité maritime, des organes de l'inspection de la sécurité de la navigation maritime des organes des douanes nationales, est puni d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de cinq cent mille (500.000) Francs Guinéens à un (1) million de Francs Guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 806

Le propriétaire ou l'armateur non propriétaire d'un navire, qui enfreint les obligations prévues dans les dispositions du présent Code et des textes de réglementation pris pour leur application, et omet notamment:

a) d'inscrire le navire au Registre des navires ou de le faire radier de ce Registre;

b) de fournir les indications et les documents requis pour l'immatriculation au Registre ou la radiation du navire du Registre;

c) d'aviser en temps utile l'Autorité maritime de toutes les modifications dans la propriété ou dans l'utilisation du navire;

est passible d'une amende d'un (1) million (1.000.000) de Francs Guinéens à trois (3) millions de Francs Guinéens.

Le propriétaire qui transfère la propriété d'un navire sous pavillon Guinéen ou de sa part sur ce navire à un étranger, sans l'autorisation préalable de l'Autorité maritime, est puni d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an, et d'une amende dont le montant peut être fixé jusqu'à la valeur du navire ou de la part de ce navire cédée à un étranger.

4 Piraterie en mer

Article 807

On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants:

a) tout acte illicite de violence, de détention ou de déprédation qui est le fait de l'équipage ou des passagers d'un navire privé, agissant à des fins privées, et qui est dirigé:

- soit contre un autre navire, ou contre des biens ou des personnes se trouvant à son bord, en haute mer;
- soit contre un navire, des biens ou des personnes à son bord, en un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

b) tout acte de participation volontaire à l'exploitation d'un navire, lorsque l'intéressé a connaissance de faits dont il découle que ce navire est un navire pirate;

c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes visés aux alinéas a) et b) ci-dessus, ou commis dans l'intention de les faciliter.

Article 808

Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article précédent, perpétrés par un navire de guerre ou un navire d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître, sont assimilés à des actes commis par un navire privé.

Article 809

Sont considérés comme navires pirates, les navires dont les personnes sous le contrôle desquelles ils se trouvent effectivement, entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 807 ci-dessus. Il en est de même des navires qui ont servi à commettre de tels actes tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendu coupables.

Article 810

L'Etat de la République de Guinée est habilitée à saisir, aussi bien en haute mer qu'en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat un navire pirate ou un navire capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains des pirates, à appréhender les personnes et à saisir les biens se trouvant à son bord.

Les personnes poursuivies pour piraterie sont entendus sur procès verbal et déférés devant les tribunaux guinéens.

Le navire pirate ainsi que les biens s'y trouvant à son bord et qui n'auront pas été restitués à leur légitime propriétaire de bonne foi seront confisqués au profit de l'Etat.

Toute personne convaincue de piraterie sera punie de la peine de travaux forcés à temps (trois à vingt ans).

Article 811

En application des dispositions prévues à l'alinéa 1er de l'article précédent, seuls les bâtiments de la Marine Nationale ou les navires affectés à un service public et dûment autorisés à cet effet peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie.

Article 812

Seront poursuivis et jugés comme pirates:

a) tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire guinéen, commettant un ou plusieurs des actes de piraterie prévus à l'article 807 du présent Code, soit envers des navires battant pavillon de la République de Guinée, ou des navires d'un Etat avec lequel la Guinée n'est pas en état de guerre, soit envers les équipages ou toutes personnes et les biens se trouvant à bord de ces navires;

b) tout individu se trouvant à bord d'un navire étranger et qui, hormis le cas d'état de guerre, commet un ou plusieurs des actes de piraterie prévus à l'article 807 du présent Code envers des navires guinéens, leurs équipages ou toutes autres personnes et les biens se trouvant à bord de ces navires;

c) le capitaine et les officiers de tout navire, quel qu'il soit, ayant des actes d'hostilités ou de violence sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont ils sont ressortissants.

Article 813

Sera poursuivi et jugé comme pirate, tout citoyen de la République de Guinée qui, ayant obtenu commission d'une puissance étrangère pour commander un navire armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires guinéens, leurs équipages, les autres personnes et les biens se trouvant à leur bord.

Article 814

Sera poursuivi et jugé comme pirate:

a) tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire battant pavillon Guinéen qui, par fraude ou violence envers le capitaine, s'empare dudit navire;

b) tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire battant pavillon Guinéen qui le livre à des pirates.

Article 815

Les individus ayant commis un ou plusieurs des actes de piraterie prévus à l'article 807 du présent Code et qui auront été poursuivis comme pirates, encourrent les peines suivantes:

un emprisonnement de quinze (15) ans à vingt ans (20) ans pour le capitaine et les officiers; un emprisonnement de dix ans (10) ans à 15 (ans) pour les autres membres de l'équipage.

Tout individu poursuivi comme pirate pour les faits prévus à l'article 807

du présent Code, et reconnu coupable encourt une peine de cinq ans (5) ans à dix ans (10) ans d'emprisonnement

Article 816

Dans les cas prévus aux alinéas a) et b) de l'article 812 du présent Code, s'il a été commis des déprédations et violences sans homicides ni blessures, les peines suivantes sont prononcées:

- cinq (5) ans d'emprisonnement pour le capitaine et les officiers;
- trois (3) ans d'emprisonnement pour les autres membres de l'équipage.

Si ces déprédations et violences ont été précédés, accompagnés ou suivies d'homicides ou de blessures, une peine de vingt (20) ans d'emprisonnement sera indistinctement prononcée contre le capitaine, les officiers et les hommes d'équipage.

Tout individu ayant commis les actes d'hostilité ou de violence visé à l'alinéa c) de l'article 812 du présent Code, encourt une peine de dix (10) ans à quinze ans (15) ans d'emprisonnement.

Article 817

Dans le cas prévu à l'alinéa a) de l'article 814 du présent Code, les peines encourues sont les suivantes:

- a) quinze ans (15) ans d'emprisonnement pour les officiers du navire;
- b) dix ans (10) ans d'emprisonnement pour les hommes d'équipages;
- c) pour les officiers et les hommes d'équipage si les faits visés à l'article 814 alinéa d) ont été précédés, accompagnés ou suivi d'homicides ou de blessures, une peine de vingt (20) ans d'emprisonnement.

Dans le cas prévu à l'alinéa b) de l'article 814 du présent Code, les officiers et les hommes d'équipage encourrent une peine de 15 années d'emprisonnement.

Article 818

En cas de saisie ou de capture d'un navire pirate, sa vente est ordonnée par le tribunal compétent. Le produit de la vente est versé au Trésor Public.

5. Dispositions particulières**Article 819**

En cas de condamnation d'un marin à une peine d'emprisonnement, en raison d'une sortie en mer avec un navire se trouvant en danger en mer, d'un abandon injustifié d'un poste important la sécurité du navire ou de la navigation maritime, ainsi que pour toutes autres raisons qui pourront être considérées comme graves par le tribunal ayant à juger l'infraction, celui-ci pourra également prononcer à l'encontre du marin jugé coupable une peine additionnelle d'interdiction ou de suspension des fonctions exercées à bord de navires de mer, ainsi qu'une peine additionnelle de privation du droit d'exercer la profession de marin.

Article 820

Lorsque les infractions prévues aux articles 774, 798, 802 et 806 du présent code ont été commises par une personne morale, les peines prévues sont applicables aux personnes qui ont effectivement agi au nom de cette personne morale ou à celles qui auraient dû agir pour elle.

Article 821

Les crimes et délits non mentionnés dans la présente Section et qui ont été commis à bord d'un navire ou à terre par des gens de mer ou par toutes autres personnes embarquées à bord d'un navire, sont punis conformément aux dispositions du droit commun.

Les dispositions du droit commun, relatives notamment à la prescription de l'action publique et de l'action civile, à l'exécution des peines et à la légitime défense, sont applicables aux contraventions, délits et crimes prévus dans la présente Section.

Section 5. Compétence et procédure**§ 1. Compétence en matière disciplinaire et de contraventions****Article 822**

L'Autorité maritime, l'armateur et le capitaine sont compétents pour apprécier et connaître des fautes contre la discipline commises par les gens de mer à bord d'un navire ou à terre.

Article 823

En cas de faute grave contre la discipline ou en cas de récidive, l'Autorité maritime est compétente pour connaître de la faute commise. Elle est également compétente en cas de recours contre une sanction disciplinaire prise par le capitaine ou l'armateur.

Les crimes et délits commis par des gens de mer ou par toute personne embarquée à bord d'un navire sont de la compétence exclusive des juridictions de droit commun, suivant les dispositions de la législation pénale en vigueur en République de Guinée.

Article 824

Les conditions dans lesquelles l'Autorité maritime a compétence en matière disciplinaire, ainsi que les règles de procédure à suivre, sont fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

§ 2. Procédure en matière de crime et de délits**Article 825**

Les crimes et délits commis par des marins ou par toute autre personne embarquée à bord d'un navire, sont recherchés et contestés, soit d'office, soit sur la plainte de toute personne intéressée, par:

- a) l'Autorité maritime de la République de Guinée;
- b) les agents assermentés de la Marine Marchande;
- c) les officiers de police judiciaire;
- d) les capitaines des navires à bord desquels les crimes et délits ont été commis.

Article 826

Les procès-verbaux relatifs à la recherche et à la constatation de crimes et de délits commis à bord de navires, doivent être signés par les autorités ou personnes désignées à l'article précédent et transmis aux juridictions compétentes. Ils font foi de leur contenu jusqu'à preuve du contraire.

Article 827

Lorsque le crime ou le délit a été commis par le capitaine ou avec sa complicité, l'Autorité maritime procède, dès qu'elle a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire; le procès-verbal de cette enquête est transmis à la juridiction compétente.

Article 828

La juridiction compétente, saisie conformément aux dispositions prévues dans les deux articles précédents, procède au classement des crimes ou des délits commis à bord de navires et engage les poursuites conformément aux dispositions de la législation en vigueur en République de Guinée.

Les crimes ou délits commis à bord de navires sont jugés par les juridictions compétentes, conformément aux règles de procédure pénale en vigueur en République de Guinée.

Article 829

En cas d'urgence, lorsqu'il s'agit des faits prévus dans les articles 779, 780, 784 et 801 du présent Code et imputables à une ou plusieurs personnes, appartenant à l'équipage d'un navire étranger, l'Autorité maritime peut, sans préjudice des mesures prises sur le plan judiciaire, retenir le navire jusqu'au dépôt d'un cautionnement, destiné à garantir l'exécution des condamnations susceptibles d'être prononcées et dont elle fixe le montant.

En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement est acquis au Trésor Public, déductions faites des frais encourus et des réparations civiles.

CHAPITRE III**RÉGIME SOCIAL DES GENS DE MER****Section 1. Dispositions Générales****Article 830**

Toute personne de nationalité guinéenne exerçant la profession de marin est obligatoirement affiliée au régime général d'assurances sociales en vigueur en République de Guinée.

Les étrangers autorisés à embarquer sur des navires battant pavillon Guinéen sont de même affiliés au régime général d'assurances sociales en vigueur en République de Guinée.

Article 831

Le bénéfice des assurances sociales est assuré aux marins et à leurs ayants-droit à la condition générale que les marins réunissent les conditions de navigation, d'affiliation et de cotisation au régime général d'assurances sociales en vigueur en République de Guinée.

Article 832

Les armateurs et tous autres employeurs bénéficiant des services des marins sont tenus au paiement d'une cotisation calculée en fonction des salaires versés aux marins, conformément aux règles prévues dans le régime général d'assurances sociales applicable en République de Guinée.

Section 2. Assurances sociales et allocations familiales**§ 1. Maladie et accidents en cours de navigation****Article 833**

Le marin a droit à une assistance à la charge de l'armateur et par la suite à la charge du régime général d'assurances sociales, en cas de maladie ou s'il est blessé dans un accident survenu au cours ou à l'occasion du service à bord du navire, ou lors d'un travail effectué à terre pour le compte de l'armateur pendant la durée du contrat d'engagement maritime.

Article 834

Pour l'application des dispositions du présent Chapitre, l'assistance à la charge de l'armateur comprend:

- a) le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques en qualité et quantité suffisantes;
- b) la nourriture et, en cas de nécessité, le logement.

Article 835

L'accident du travail maritime s'entend d'un événement violent et soudain, ayant une cause extérieure, survenu au cours ou à l'occasion du travail afférent à la profession de marin et entraînant, pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux.

Article 836

Est assimilé à l'accident du travail maritime, l'accident survenu au marin dans l'une des circonstances suivantes:

- a) du fait ou à l'occasion d'un travail effectué à terre ou à bord d'un navire, pour le compte de l'armateur, par un marin appartenant au personnel de l'armateur;
- b) du fait ou à l'occasion du travail effectué par un marin, ayant antérieurement accompli au moins dix ans de navigation, employé d'une façon permanente par un établissement ou une entreprise à caractère maritime établi en République de Guinée;
- c) au cours d'un stage de perfectionnement ou de spécialisation professionnelle ordonné par l'armateur;
- d) pendant le trajet entre la résidence du marin et le lieu de l'embarquement ou du travail ou inversement, dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu pour un motif dicté par l'intérêt personnel ou indépendant de l'exercice de l'emploi.

Article 837

Les soins à donner au marin cessent d'être dus lorsque:

le marin est guéri, ou lorsque la blessure est consolidée, ou lorsque l'état du marin a pris un caractère de maladie chronique.

Article 838

Le marin qui est obligé de cesser son travail à la suite de blessures ou de maladie contractée pendant le service à bord du navire est débarqué et

hospitalisé au port où se trouve le navire ou au premier port touché par le navire.

Le débarquement du marin et son hospitalisation sont décidés après avis du médecin du bord ou de tout autre médecin agréé par l'Autorité Maritime déclarant que l'état du malade requiert son débarquement.

Article 839

Les dispositions des articles 833 à 838 ne sont applicables ni aux navires d'un tonnage inférieur à 25 tjb, ni aux navires de pêche d'un tonnage inférieur à 10 tjb. Les armateurs exploitant (de tels navires sont tenus, à l'égard des marins qu'ils engagent, aux obligations prévues dans la législation guinéenne du travail en matière de responsabilité des employeurs en cas d'accidents du travail.

Article 840

Si un marin décède à la suite de maladies ou du fait de blessures dont les frais de traitement sont à la charge du navire, celui-ci est également tenu de supporter les frais de sépulture et de retour du corps au port d'armement ou au lieu de l'apatriement prévu à l'article 846 du présent Code.

Article 841

En cas de décès ou de disparition d'un marin en mer, le capitaine est tenu d'effectuer l'inventaire des biens, effets, et valeurs laissés par le marin décédé à bord ou disparu en cours de voyage.

Ces biens et effets sont immédiatement mis sous scellés et déposés dans des locaux fermant à clé, où leur garde peut être assurée dans des conditions satisfaisantes. Les valeurs doivent être déposées dans le coffre du bord, dans un contenant scellé.

Article 842

Dès l'arrivée du navire dans un port guinéen, les biens, effets et valeurs visés à l'article précédent sont remis, accompagnés de l'inventaire fait par le capitaine, à l'Autorité maritime, qui en donne décharge.

Article 843

Lorsqu'un marin est débarqué dans un port étranger à la suite de blessures ou de maladie contractée à bord du navire, le représentant diplomatique de la République de Guinée peut exiger du capitaine le dépôt, auprès d'un organisme ou caisse qu'il lui désignera, de la somme présumée nécessaire au traitement et au l'apatriement du marin blessé ou malade.

Article 844

Les dispositions des articles 838 à 843 du présent Chapitre ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été causée par un fait intentionnel ou par une faute inexcusable du marin, ou si elle a été contractée par lui sous l'influence d'un état d'ivresse ou si elle résulte d'un acte d'indiscipline du marin.

Les dispositions visées à l'alinéa précédent sont cependant applicables en cas d'accident du travail, même s'il est établi que cet accident est dû à une faute inexcusable de la victime.

Article 845

Le capitaine est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires en vue d'assurer la garde des biens se trouvant à bord et qui appartiennent à un marin blessé ou malade, jusqu'au moment du débarquement du marin.

Article 846

Sous réserve des dérogations prévues à l'article suivant, le marin débarqué pour cause de blessure ou de maladie, ou débarqué en fin de contrat hors d'un port Guinéen, doit être rapatrié aux frais du navire.

Le port de rapatriement doit être:

- a) le port d'engagement, pour les marins guinéens;
- b) le port d'engagement ou un port du pays dont relève le malade ou le blessé, pour les marins étrangers, suivant les stipulations qui ont été prévues dans le contrat d'engagement maritime.

Article 847

Les frais de rapatriement des marins débarqués ne sont pas à la charge de l'armateur dans les cas suivants:

a) en cas de congédiement du marin pour motif légitime, au sens donné à ces termes par les dispositions de l'article 598 du présent Code;

b) en cas de congédiement décidé par l'Autorité Maritime.

2. Maladie et accidents en dehors des périodes de navigation

Article 848

Pour avoir droit au bénéfice des assurances sociales, au titre d'une maladie ou d'un accident survenu en dehors d'une période de navigation, le marin doit répondre aux conditions d'affiliation et de cotisation prévues dans le régime général d'assurances sociales.

3. Prestations familiales

Article 849

Pour conférer à sa famille le bénéfice des prestations familiales, le marin doit répondre aux conditions d'affiliation et de cotisation prévues par le régime général d'assurances sociales.

Sections 3. Pensions

1. Pensions de retraite

Article 850

Le marin a droit à une pension de retraite d'ancienneté lorsqu'il remplit la double condition de cinquante ans d'âge et de vingt cinq années continues de navigation auprès d'un armateur tel qu'il a été défini à l'article 852 du présent Code.

Toutefois, si le marin continue après l'âge de cinquante ans à naviguer ou à accomplir d'autres services dans le cadre de son contrat d'engagement maritime, validables pour les droits à pension, l'entrée en jouissance de la pension de retraite est reportée à l'âge de cinquante-cinq ans ou à la cessation de l'activité, si celle-ci est antérieure.

3. Pensions d'invalidité

Article 851

Après consolidation de la blessure, ou stabilisation de l'état de santé résultant d'un accident professionnel, le marin qui a été blessé a droit à une pension d'invalidité s'il est atteint d'une invalidité permanente d'au moins dix pour cent, évaluée d'après le barème en vigueur pour les accidents du travail.

TITRE VII

L'ARMATEUR-LE CAPITAINE-LES AUXILIAIRES DE L'ARMATEUR

CHAPITRE I : L'ARMATEUR

Article 852

Sera considérée comme armateur, toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un ou de plusieurs navires en son nom, soit à titre de propriétaire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du ou des navires.

L'armateur peut exploiter le ou les navires en agissant individuellement, ou en copropriété, ou par une société d'armement constituée conformément au droit commun.

Article 853

L'armateur est tenu de déclarer au Registre d'immatriculation de la République de Guinée tout navire qu'il a l'intention d'exploiter. Cette déclaration doit être accompagnée des documents prescrits par les dispositions prévues au Chapitre II du Titre V du présent Code.

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 vers duquel l'usage de ce navire lui est attribué.

Article 854

L'armateur peut établir en République de Guinée et à l'étranger des succursales ou désigner des consignataires de navires 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 et non accomplies par le capitaine du navire.

Article 855

L'armateur nomme et révoque le capitaine du navire. Sous réserve des dispositions prévues dans le Chapitre II du présent Titre, il détermine librement ses attributions.

L'armateur est responsable de ses propres faits et des faits de ses préposés terrestres et maritime, dans les conditions prévues par les dispositions applicables du droit commun, sauf la limitation de sa responsabilité définie dans les dispositions du Chapitre IV du Titre V du présent Code.

Article 856

L'armateur est tenu de s'assurer que les navires qu'il exploite répondent aux exigences prévues dans le présent Code et dans toutes autres dispositions législatives ou réglementaires applicables, en ce qui concerne l'état de navigabilité, la sécurité, 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.

CHAPITRE II

LE CAPITAINE ET LE SUBRECARGUE

Section 1. Le capitaine

Article 857

Le commandement du navire est exercé par le capitaine. Le capitaine est nommé par le propriétaire du navire ou en cas d'affrètement, par l'armateur, conformément à la convention conclue entre le propriétaire et l'affrètement.

Article 858

Le capitaine est tenu de se trouver à bord du navire pendant toute la durée du voyage en mer et d'exercer personnellement le commandement, sauf dans les cas où, pour des raisons de service, il est obligé de descendre du navire dans les ports ou pour tous autres motifs admis par les usages maritimes.

Article 859

Le contrat d'engagement du capitaine, conclu avec le propriétaire du navire ou l'armateur ou son représentant, prend effet à compter de l'inscription du capitaine au rôle d'équipage.

Article 860

Le propriétaire ou l'armateur peut résilier à tout moment le contrat d'engagement; il n'est pas tenu d'observer un délai de préavis. Le propriétaire ou l'armateur qui résilie le contrat d'engagement du capitaine n'est pas tenu de verser une indemnité.

Article 861

En cas d'absence du capitaine, pour quelque cause que ce soit, le second capitaine prend toutes les décisions nécessaires et qu'il ne paraît pas possible d'ajourner.

Si le capitaine quitte le navire, il est tenu de le notifier au second capitaine ou, si aucun officier du pont n'est présent, à tout membre de l'équipage et de lui laisser les instructions appropriées.

Article 862

En cas de décès ou de maladie du capitaine, ou en cas de survenance de toute autre cause l'empêchant d'assumer le commandement du navire pendant le voyage, la direction du bâtiment est assurée par le second capitaine, jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un nouveau capitaine.

Le propriétaire du navire ou l'armateur doit être informé sans délais de la survenance de tout fait ayant pour effet d'empêcher le capitaine d'exercer le commandement du navire.

Article 863

Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine représente de plein droit l'armateur pour l'exécution de tous actes relatifs aux besoins normaux du navire et de l'expédition maritime.

Le capitaine a également le droit, dans les cas prévus à l'alinéa précédent, de contracter des emprunts au nom de l'armateur et de faire, au nom de celui-ci des opérations de crédit. Le capitaine n'a cependant un tel droit que dans les conditions suivantes:

- l'emprunt ou l'opération de crédit est indispensable en vue du paiement de frais de réparation du navire, ou pour compléter les effectifs de l'équipage, ou pour payer l'approvisionnement ou en vue de la protection de la cargaison ou, d'une manière générale, afin de permettre la continuation de l'expédition maritime, et
- l'armateur a été avisé mais n'a pas fourni les moyens nécessaires ou n'a pas donné les instructions appropriées, ou bien les communications avec l'armateur n'ont pas été possibles.

Article 864

Si les conditions prévues à l'alinéa 2 de l'article précédent ne sont pas réunies, le contrat conclu par le capitaine en vue de procéder à un emprunt ou pour des opérations de crédit, reste cependant valable à l'égard de tiers ayant contracté de bonne foi avec le capitaine.

Le capitaine ne peut prendre d'autres engagements qu'en vertu d'un mandat exprès de l'armateur. Lorsque les communications avec celui-ci sont impossibles, le navire se trouvant à l'étranger, les représentants diplomatiques de la République de Guinée peuvent toute fois autoriser le capitaine à contracter un emprunt ou à faire des opérations de crédit en vue d'effectuer une ou plusieurs des opérations visées à l'alinéa 2 a) de l'article précédent.

Article 865

Le capitaine est tenu, au cours de l'expédition, de veiller à la protection des intérêts des ayants droit à la cargaison et d'agir en la matière conformément aux instructions de l'armateur.

En cas d'urgence, et hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine peut prendre au nom de l'armateur toutes les dispositions conservatoires pour sauvegarder les droits de l'armateur, des passagers et des ayants droit à la cargaison. Le capitaine est réputé, dans une telle hypothèse, avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et des ayants droit à la cargaison.

Article 866

En cas de litige concernant le navire ou l'exécution de l'expédition maritime, hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine représente l'armateur en justice, aussi bien en qualité de demandeur que de défendeur, à moins que l'armateur n'ait désigné un autre représentant.

Le capitaine peut, de même, recevoir tous actes judiciaires ou extrajudiciaires adressés à l'armateur.

Article 867

Avant le début du voyage, le capitaine est tenu de s'assurer que le navire est en bon état de navigabilité, qu'il est convenablement armé, équipé et approvisionné, et qu'il est dans l'état approprié pour la réception, le transport et la conservation de la cargaison.

En cours de voyage, le capitaine doit s'assurer que le navire est maintenu en bon état de navigabilité et veiller également à la sécurité des personnes embarquées et à la conservation de la cargaison.

Article 868

Le capitaine est tenu de s'assurer que le chargement et l'arrimage des marchandises, ainsi que leur déchargement, sont effectués en tenant dûment compte de la stabilité du navire, de son état de navigabilité et de sa sécurité.

Le capitaine veille en particulier à ce que le navire ne soit pas surchargé, et à ce que les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement, ainsi que le voyage en mer, soient effectués avec la célérité usuelle.

Article 869

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

En cas d'infraction à l'interdiction prévue à l'alinéa précédent, le capitaine est tenu de payer à l'armateur une indemnité égale au double du fret

correspondant aux marchandises ainsi chargées.

Article 870

Le capitaine seul est responsable de la conduite et des manoeuvres du navire. Il doit conduire le navire conformément aux principes de l'art de la navigation et selon les règles et usages maritimes internationaux en vigueur, en respectant les réglementations nationales applicables dans les eaux territoriales des Etats.

Le capitaine est tenu de conduire personnellement son navire à l'entrée et à la sortie des ports, rades, canaux et rivières, ainsi qu'à l'intérieur des ports, et dans toutes les circonstances où la navigation présente des difficultés particulières. La présence, même obligatoire, d'un pilote à bord ne dispense pas le capitaine de cette obligation.

Article 871

Le capitaine est tenu d'avoir à bord:

- a) le certificat de nationalité du navire;
- b) le rôle d'équipage;
- c) les chartes-parties et les manifestes commerciaux;
- d) les titres de sécurité et autres documents attestant l'exécution des visites prescrites par les dispositions du présent Code et les textes réglementation;
- e) les documents de douane concernant le navire et sa cargaison;
- f) tous autres documents prescrits par les dispositions du présent Code et les textes réglementation.

Article 872

Le capitaine est tenu de s'assurer que le livre de bord et les journaux de la machine et de la radio sont régulièrement tenus.

Article 873

Les inscriptions doivent y être effectuées quotidiennement et singées chaque jour par le capitaine.

Article 874

Le capitaine reçoit délégation des Autorités Publiques de la République de Guinée pour assurer le maintien de l'ordre sur le navire et veiller à la sécurité à bord, à la sauvegarde des passagers, de l'équipage et de la cargaison transportée.

Dans le cadre de la délégation reçue des Autorités Publiques, le capitaine exerce des fonctions de police et, à ce titre, il a compétence pour:

- a) maintenir l'ordre à bord du navire et sanctionner les fautes commises à bord par les membres de l'équipage ou les passagers;
- b) procéder à une instruction préalable conformément aux dispositions applicables du Code de Procédure Pénale en vigueur en Guinée, si une infraction pénale est commise à bord. Le pouvoir d'investigation ainsi conféré au capitaine prend fin lorsque le capitaine doit rendre compte à l'Autorité maritime des mesures prises, et en cas d'arrivée dans un port étranger, il doit en aviser le représentant diplomatique de la République de Guinée.

Dans l'exercice de ses fonctions de police, le capitaine est tenu de se conformer aux dispositions prévues au Chapitre II du Titre VI du présent Code.

Article 875

En sa qualité d'officier de l'état civil, le capitaine consigne dans le livre de bord les actes de naissance et de décès survenus à bord du navire, pendant un voyage en mer.

Lorsqu'une personne décède à bord, le capitaine procède à l'inventaire de ses biens et des documents qu'elle détenait, en présence de deux officiers.

En cas de disparition d'une personne se trouvant à bord le capitaine procède à une enquête et en mentionne les résultats sur le livre de bord.

Article 876

En cas de survenance des événements décrits dans l'article précédent, lors d'un voyage en mer, le capitaine est tenu de prendre les mesures suivantes:

- a) en cas de naissance à bord, à la première escale effectuée par le navire, il remet une copie certifiée conforme de l'acte de naissance à l'Autorité maritime si le navire fait escale en République de Guinée, ou au représentant diplomatique de la République de Guinée, s'il fait escale à l'étranger;
- b) en cas de décès à bord, il remet aux Autorités désignées à l'alinéa a) ci-dessus une copie certifiée conforme de l'acte de décès, ainsi que les biens et les documents que détenait la personne décédée. Si le capitaine a dressé testament à la demande de la personne décédée à bord, il remet aux mêmes Autorités le testament dressé à bord;
- c) en cas de disparition à bord d'une personne, en cours de voyage, le capitaine fait rapport aux Autorités désignées à l'alinéa a) ci-dessus sur l'enquête effectuée et sur ses résultats, tels qu'ils ont été consignés dans le livre de bord.

Article 877

Le capitaine est tenu de veiller à l'exécution des visites imposées par les dispositions du présent Code et les textes de réglementation. Le capitaine est également tenu de prendre les mesures appropriées, en vue de préserver le navire de tous dommages, et de veiller à la sécurité des passagers se trouvant à bord et à la conservation de la cargaison transportée.

Article 878

En cas de nécessité absolue, le capitaine peut sacrifier les installations et équipements du navire, ainsi que la cargaison, ou engager toutes dépenses exceptionnelles en vue de sauver le navire, les personnes embarquées et les marchandises se trouvant à bord, du danger commun.

Article 879

Le capitaine est tenu d'utiliser les services d'un pilote ou d'un remorqueur, lorsque les réglementations nationales applicables ou la sécurité du navire l'exigent.

En cas de danger sérieux pour le navire en mer, le capitaine doit demander l'assistance d'un ou de plusieurs autres navires.

Article 880

Si les moyens mis en oeuvre en vue de sauver le navire ont échoué, et que le navire est menacé de perte totale, le capitaine est tenu de prendre toutes mesures en son pouvoir afin de sauver les personnes se trouvant à bord, et en premier lieu les passagers.

Dans la mesure du possible, le capitaine doit également veiller à sauver le livre de bord les journaux des machines et de la radio et tous autres documents, et tenter de préserver le navire et sa cargaison. A moins que sa vie soit mise en danger, le capitaine ne doit pas quitter le navire aussi longtemps que subsistent des possibilités de sauver le bâtiment et sa cargaison.

Article 881

Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec tout ou partie de l'équipage, est tenu de se présenter à l'Autorité maritime dans le premier port de la République de Guinée qu'il atteint, ou au représentant diplomatique de la République de Guinée, s'il arrive dans un port étranger, afin d'y faire rapport sur les circonstances du naufrage et de le faire vérifier par les membres de l'équipage qui se sont sauvés avec lui.

L'Autorité maritime ou le représentant diplomatique peut procéder à toutes vérifications jugées utiles, notamment par l'audition de passagers sauvés ou de toutes autres personnes présentes sur les lieux lors du naufrage.

Article 882

Les obligations du capitaine en cas d'abordage ou de sauvetage et d'assistance maritimes sont prévues par les dispositions des Chapitres I et II du Titre X du présent Code.

Article 883

S'il se produit, en cours de voyage, des événements exceptionnels intéressant le navire, les personnes se trouvant à son bord et la cargaison transportée, le capitaine doit, dans les quatre heures de son arrivée au premier port, en faire un rapport circonstancié et le déposer auprès des autorités compétentes de ce port, qui lui en délivrent récépissé. En ce qui cas, et sauf nécessité pour le navire ou pour la cargaison, le capitaine ne peut commencer le déchargement des marchandises avant d'avoir fait son rapport, répondu aux demandes d'explications et satisfait aux vérifications ordonnées par les autorités compétentes.

Article 884

Les autorités compétentes visées à l'article précédent sont:

- a) en République de Guinée, les représentants de l'autorité Maritime du port où le navire s'est rendu;
 - b) à l'étranger, le représentant diplomatique de la République de Guinée.
- Si le navire s'est arrêté dans un port où il n'y a pas de représentant diplomatique, le capitaine doit se conformer aux procédures prescrites en la matière par les dispositions applicables au port étranger où il s'est arrêté.

Article 885

Si au cours du voyage, le capitaine est obligé de faire une escale imprévue, il est tenu de déclarer les causes de cette relâche aux autorités compétentes désignées à l'article précédent.

Article 886

Le capitaine est tenu d'exercer ses activités professionnelles avec la diligence d'un Capitaine consciencieux. Il a l'obligation de rendre compte de ses activités à l'armateur chaque fois que celui-ci l'exige. Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

Section 2. Le subrécargue**Article 887**

Le subrécargue est un mandataire de l'armateur ou de l'affrètement, à bord du navire.

Sur les navires destinés au transport de marchandises par mer, il veille à la bonne exécution des 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 dirige les opérations de pêche, de transformation et de commercialisation des produits de la pêche.

A bord des navires affectés à l'exécution de croisières maritimes, le subrécargue veille à ce que soient assurés aux passagers toutes prestations et services autres que le transport maritime.

Article 888

Le subrécargue a rang d'officier.

Il est soumis à l'autorité du capitaine, dans les conditions prévues à l'article 760 du présent Code.

Article 889

Le subrécargue est librement choisi par l'armateur ou l'affrètement; Son contrat d'engagement est soumis aux dispositions des articles 574, 575, 578, 581, 693 à 699 du présent Code.

Le contrat d'engagement du subrécargue ne peut être résilié que par l'armateur ou l'affrètement qui l'a choisi.

Article 890

L'armateur ou l'affrètement ne confie au subrécargue aucune fonction ou attribution à bord comportant une participation aux fonctions exercées par le Capitaine du navire, en matière administrative, disciplinaire ou nautique.

Le contrat d'engagement du subrécargue précise quelles sont les fonctions commerciales qui sont attribuées au subrécargue et retirées au capitaine. Celui-ci est présumé avoir conservé toutes celles de ses attributions qui n'ont pas été expressément confiées au subrécargue.

Article 891

Un exemplaire du contrat d'engagement du subrécargue, signé par l'armateur ou par l'affrètement ainsi que par le capitaine et le subrécargue, doit être annexé au rôle d'équipage.

Les fonctions commerciales qui peuvent être attribuées au subrécargue consistent, entre autre à :

- a) fixer les mouvements du navire sur le plan commercial, et déterminer en particulier les escales et relâches;
- b) assister le capitaine lors de la signature des connaissements;
- c) prendre réception et délivrer la cargaison transportée;
- d) vérifier le bon état des marchandises lots de leur chargement et de leur déchargement, et prendre ou recevoir toutes réserves utiles à leur sujet;
- e) veiller à la bonne conservation des marchandises en cours de transport, et notamment contrôler régulièrement la température dans les cales frigorifiques du navire;
- f) veiller à ce que les stipulations prévues dans la charte partie soient respectées, en ce qui concerne notamment la vitesse du navire, la consommation des soutes et les fonctions exercées en matière commerciale par le capitaine et l'équipage;
- g) payer certaines dépenses concernant la cargaison ou les passagers tenir des livres de comptes au sujet des opérations financières effectuées;
- h) vendre tout ou partie du produit de la pêche.

Article 892

Le subrécargue répond de sa gestion envers l'armateur ou l'affrètement qui l'a nommé, dans les mêmes conditions qu'un mandataire salarié.

L'armateur ou l'affrètement est civilement responsable à l'égard des tiers pour tous actes dommageables accomplis par le subrécargue dans l'exercice de ses fonctions, dans les limites des dispositions prévues au Chapitre IV du Titre V du présent Code.

CHAPITRE III: LES AUXILIAIRES DE L'ARMATEUR**Section 1: Le consignataire du navire****Article 893**

Est considérée comme consignataire du navire, toute personne physique ou morale; qui, en vertu d'un mandat de l'armateur, de l'affrètement ou du capitaine, s'engage à effectuer, moyennant une rémunération, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition maritime, des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port.

Article 894

Un navire ne peut faire escale dans un port de la République de Guinée si son armateur n'est pas représenté auprès des autorités portuaires par un consignataire résidant en République Guinée.

Le consignataire ayant pris en charge les intérêts du navire à son entrée au port sera tenu de conserver la représentation de l'armateur jusqu'au départ dudit navire du port ou jusqu'à la désignation d'un autre consignataire.

Article 895

Les activités de consignataire du navire peuvent comprendre, entre autres:

- a) la réception des marchandises au port de chargement et leur livraison au port destination, au lieu et place du capitaine;
- b) la conduite administrative du navire auprès de l'Autorité maritime;
- c) la conclusion des contrats de manutention, de remorquage et de pilotage;
- d) l'assistance au navire pendant son séjour dans le port;
- e) la fourniture des fonds nécessaires au capitaine;
- f) le paiement des droits, des frais et de toutes autres charges ou taxes dues l'occasion de l'escale du navire dans les ports.

Article 896

Le consignataire du navire peut recevoir de l'armateur ou du capitaine toutes autres missions en relation avec l'exploitation commerciale du navire.

Article 897

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

Toutes actions contre l'armateur, consécutives à l'exécution des activités énumérées à l'article 895 ci-dessus, peuvent être portées devant le tribunal du domicile du consignataire qui a exécuté ces activités.

Article 898

Le consignataire du navire doit exécuter avec soin les opérations et activités prévues dans le contrat de consignation. Il est tenu, notamment, de défendre les intérêts de l'armateur, de suivre ses ordres et instructions et de le tenir informé sur le déroulement des opérations effectuées pour son compte.

Le consignataire du navire doit rendre compte à l'armateur, dans les délais convenus, des sommes perçues et dépensées, et prendre toutes mesures utiles en vue de sauvegarder les droits de l'armateur envers des tiers.

Article 899

Le consignataire du navire répond solidairement avec l'armateur ou l'affrèteur de l'exécution des obligations de ce dernier, en ce qui concerne:

- a) le paiement des droits de port et des taxes diverses ainsi que des prestations fournis dans l'intérêt du navire;
- b) le paiement des dépenses résultant de l'exécution des consignes données par les autorités portuaires dans l'exercice de leur pouvoir de police, qu'elles aient été engagées par le consignataire ou d'office par les autorités portuaires;
- c) la réparation des dommages causés aux installations portuaires ou à tous autres équipements et installations de l'Etat et des collectivités locales sur le domaine public maritime, jusqu'à concurrence du montant du fond de limitation de responsabilité du propriétaire de navire;
- d) le paiement des salaires de l'équipage, dans les limites et les conditions prévues par les contrats d'engagement, et après justification de l'exercice des créances de salaires.

Article 900

Avant l'arrivée du navire au port, le consignataire de navire est tenu d'obtenir de l'armateur ou de l'affrèteur la garantie de pouvoir disposer des sommes nécessaires pour l'exécution des obligations prévues à l'article précédent.

Le consignataire doit présenter aux autorités portuaires une attestation certifiant qu'il a obtenu la garantie visée à l'alinéa précédent et indiquant sous quelle forme cette garantie a été fournie. En l'absence d'une telle attestation, les autorités portuaires peuvent interdire au navire l'entrée des ports de la République de Guinée.

Article 901

Le montant de la rémunération du consignataire du navire est fixé dans la convention conclue par les parties, ou conformément aux tarifs applicables, ou à défaut, suivant les usages.

Les fonds fournis par le consignataire au capitaine et les dépenses faites par lui à l'occasion du séjour du navire au port, doivent lui être remboursés par l'armateur dans les délais convenus. Le consignataire du navire peut demander à l'armateur de lui fournir des acomptes pour couvrir les frais résultant de la prise en charge des intérêts du navire pendant son séjour au port.

Article 902

Le consignataire du navire est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses activités, dans les termes du droit commun.

En cas de pertes ou d'avaries subies par les marchandises dont il assure la garde ou la manutention, le consignataire du navire n'est toutefois responsable que dans les conditions prévues par les articles 1168 à 1170 et 1174 du présent Code.

Article 903

Le contrat de consignation du navire peut être résilié dans les conditions prévues par la convention conclue entre les parties ou, à défaut, suivant les usages applicables au port où le consignataire exerce ses activités.

Article 904

Toute action relative à l'exécution du contrat de consignation de navires est prescrite par deux ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance.

Article 905

L'exercice des activités de consignataire de navire dans les ports de la République de Guinée est soumis à l'autorisation préalable du Ministre chargé de la Marine Marchande, qui fixe par Arrêté les conditions d'accès et d'exercice des fonctions de consignataire de navires.

De même, en ce qui concerne les conditions d'accès et d'exercice des activités de consignataire de la cargaison dans les ports de la République de Guinée, régies par les articles 906 à 912 du présent Code, une autorisation préalable du Ministre chargé de la Marine Marchande doit également être obtenue. Les conditions d'accès et l'exercice des activités de consignataire de la cargaison sont fixées dans l'Arrêté visé à l'alinéa 1er du présent article.

Section 2. Le consignataire de la cargaison**Article 906**

Est considérée comme consignataire de la cargaison, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droit à la cargaison, s'engage moyennant une rémunération à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandants, de payer le fret pour les marchandises s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires.

Article 907

Le consignataire de la cargaison doit exécuter de façon soignée ses obligations, telles sont prévues dans le contrat de consignation, veiller aux intérêts des ayants droit à la marchandise et prendre les mesures appropriées en vue de la sauvegarde de leurs droits.

Lorsque la représentation des ayants droit aux marchandises lui est confiée, le consignataire de la cargaison est habilité à ester en justice en leur nom.

Article 908

Lorsque l'état ou la quantité des marchandises dont il prend livraison ne correspondent pas aux indications figurant sur les connaissements ou dans d'autres documents de transport le consignataire de la cargaison doit prendre des réserves contre le transporteur ou son représentant, dans les conditions et les délais prévus par la législation applicable.

Faute de ces réserves, le consignataire de la cargaison est considéré, jusqu'à preuve du contraire, avoir reçu les marchandises dans l'état et pour la quantité décrits dans le connaissement ou dans tout autre document de transport.

Article 909

Le montant de la rémunération du consignataire de la cargaison est fixé dans la convention conclue entre les parties, ou conformément aux tarifs applicables ou, à défaut, suivant les usages.

Le consignataire de la cargaison a droit au remboursement par ses mandants, dans les délais convenus, des dépenses qu'il a faites à l'occasion des opérations habituelles et nécessaires, en vue de la réception des marchandises. Il peut demander à ses mandants qu'ils lui fournissent des acomptes pour le paiement du fret et des frais relatifs aux opérations nécessaires à la réception des marchandises.

Article 910

Le consignataire de la cargaison est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses activités dans les termes du droit commun.

En cas de pertes ou d'avaries subies par les marchandises dont il a pris livraison, le consignataire de la cargaison n'est toutefois responsable que dans les conditions prévues par les articles 1168 à 1170 et 1174 du présent Code.

Article 911

Le contrat de consignation de la cargaison peut être résilié dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 903 du présent Code, relatif à la résiliation du contrat de consignation du navire.

Article 912

Toute action relative à l'exécution du contrat de consignation de la cargaison est prescrite par deux ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance.

Section 3. Le courtier maritime**Article 913**

Est considéré comme courtier maritime, toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat et moyennant une rémunération déterminée, s'engage à intervenir en tant qu'intermédiaire en vue de la conclusion de contrats d'achat et de vente de navire, de contrats d'affrètement et de transports maritimes, et de tous autres contrats relatifs au commerce ou à la navigation maritimes.

Article 914

Le mandat du courtier maritime doit être établi par écrit et définir clairement les droits et les obligations du courtier.

En concluant un contrat en tant qu'intermédiaire, le courtier maritime est tenu d'agir dans les limites des pouvoirs qui lui ont été conférés, et conformément aux instructions de son mandat. Il a le droit de recevoir et de payer au nom de son mandat toutes les sommes à percevoir ou dues en vertu du contrat conclu, sauf stipulation contraire dans le mandat.

Article 915

Le courtier maritime peut s'engager à représenter, à leur demande, les deux parties contractantes à condition toutefois d'informer chacune des parties qu'il représente également l'autre. Dans son rôle d'intermédiaire, le courtier est alors tenu d'agir impartialement et de prendre en considération les intérêts des deux parties.

Article 916

Le montant de la rémunération ou commission du courtier maritime est fixé dans la convention conclue par les parties, ou conformément aux tarifs applicables ou, à défaut, suivant les usages.

Le courtier maritime n'a cependant droit à une rémunération que si le contrat a été conclu par ses soins.

Article 917

Le courtier maritime est responsable de ses actes dans les termes du droit commun.

Il est tenu de rendre compte de toute somme qui lui a été confiée immédiatement après l'exécution de l'ordre reçu de son mandant.

Article 918

Toute action relative à l'exécution du contrat conclu entre le courtier maritime et son mandant est prescrite par deux ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance.

Section 4: l'Agence Maritime**Article 919**

Est considérée comme agence maritime, toute personne physique ou morale qui est particulièrement spécialiste dans l'organisation des transports qui comportent une partie maritime.

Article 920

L'agence maritime peut être l'agent officiel d'une ou plusieurs compagnies de navigation. Peut accomplir l'ensemble des opérations complémentaires ou accessoires du transport maritime.

Article 921

L'agence maritime apporte aux compagnies de navigation le fret dont elle dispose 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 922

En raison de la diversité des fonctions de l'agence maritime, il y a lieu de tenir compte, dans chaque cas, des conditions dans lesquelles elle a traité avec son client, de l'initiative qui lui a été laissée, de l'étendue des obligations qu'elle a contractées. Suivant le cas, on lui reconnaîtra la qualité juridique de commissionnaire de transport, avec les droits et obligations correspondants, ou à celle de simple mandataire.

Article 923

En raison de son organisation et des facilités dont elle dispose, l'agence maritime peut, en matière de rémunération, soumettre des prix forfaitaires à ses clients. Suivant sa qualité juridique, elle peut être soumise aux règles de rémunérations spécifiques énoncées pour chaque type d'activité.

Article 924

L'agence maritime qui a pris l'engagement d'embarquer des marchandises sur un navire déterminé est responsable, sauf preuve d'un cas de force majeure, des conséquences de l'inexécution de cet engagement.

Article 925

L'exercice des activités d'agence maritime est soumis à l'autorisation préalable du Ministre chargé de la Marine Marchande qui fixe par arrêté les conditions d'accès et d'exercice des fonctions d'agence maritime

Section 5: Le Commissionnaire de Transport**Article 926**

Est considéré comme commissionnaire de transport, toute personne physique ou morale qui se charge complètement de l'exécution du transport de bout en bout en l'organisant à sa guise et sous sa responsabilité. Il choisit librement les transporteurs et autres professionnels dont le concours est nécessaire pour la réalisation de l'opération dont il s'est chargé et traite avec eux en son propre nom.

Le niveau des honoraires est fixé à partir du barème approuvé par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 927

Les services de commissionnaire de transport sont effectués conformément aux stipulations d'un contrat écrit. Les conditions dans lesquelles ce contrat est conclu et les principales stipulations qu'il doit contenir sont fixées d'accord partie entre le commissionnaire et son client

Article 928

Le commissionnaire de transport est rémunéré par le prix de transport en général forfaitaire convenu avec son client, sur lequel il indemnise les transporteurs ou autres professionnels dont il a requis les services.

Article 929

Le prix de transport est fixé sur la base du barème approuvé par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 930

Le commissionnaire de transport dispose, sur les marchandises qu'il détient de bonne foi d'un privilège spécial qui garantit toutes ses créances sur son commettant même afférentes à des opérations antérieures.

Article 931

Le commissionnaire de transport est tenu à l'égard de son client d'une obligation de résultat par la bonne exécution du transport de bout en bout; il endosse automatiquement de ce fait, la responsabilité de tout ce qui sera constaté d'anormal à l'arrivée de la marchandise.

Article 932

Garant de la réussite d'une opération qu'il fait pour l'essentiel exécuter par des tiers, le commissionnaire de transport répond des responsabilités de son propre fait et du fait des tiers intermédiaires prestataires de service auxquels il a fait recours pour l'exécution du transport dont il s'est chargé, il dispose du droit de recours contre ces tiers intermédiaires.

Article 933

Le commissionnaire de transport ne répond que du transport dont il est chargé; il ne saurait en conséquence, n'être tenu responsable d'avaries constatées à l'issue d'un transport effectué après la fin de ses obligations

telles que définies par le contrat.

Article 934

Les obligations du commissionnaire de transport se terminent avec la livraison, c'est à dire la prise de possession effective et totale par le destinataire ou son représentant qualifié.

Article 935

L'exercice des activités de commissionnaire de transport est soumis à l'autorisation préalable du Ministre chargé de la Marine Marchande qui fixe par arrêté les conditions d'accès et d'exercice des fonctions de commissionnaire de transport.

Section 6: Le Transitaire Maritime

Article 936

Est considéré comme transitaire, toute personne physique ou morale qui assume essentiellement la fonction d'agent de liaison entre le transport maritime et un ou plusieurs autres modes de transport. Il reçoit les marchandises, les entrepose parfois, et réexpédie au port ou au point frontière. Il, exécute sa mission en conformité avec les instructions de son mandant. Le transitaire agissant uniquement en cette qualité est juridiquement un simple mandataire.

Article 937

Pour rémunération, le transitaire se fait rembourser les avances qu'il a faites pour son mandant et y ajoute ses honoraires d'intervention déterminés en fonction des usages et services rendus. Le niveau des honoraires est fixé à partir du barème approuvé par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 938

Le transitaire a un droit de rétention sur les marchandises qu'il détient, mais uniquement pour les créances afférentes à ces marchandises elles mêmes. Sa responsabilité n'est engagée que s'il commet une faute personnelle dans l'accomplissement de son mandat. Cette faute pouvant résider dans la violation des obligations générales de conseil et d'exécution fidèle des instructions et des obligations particulières de réception et de réexpédition des marchandises qui sont mises à sa charge.

Article 939

Le transitaire n'est responsable que si il est établie à son encontre une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage.

Article 940

Il appartient au demandeur de rapporter la preuve de la faute personnelle du transitaire, et bien entendu celle de la relation de cause à effet entre cette faute et le préjudice qu'il invoque.

Article 941

En sa qualité de simple mandataire, le transitaire n'est pas garant des transporteurs ou autres intermédiaires participant à l'exécution du transport.

Article 942

Dans le cas où un transitaire fait appel à des tiers pour l'exécution de tout ou partie de sa mission, il répond des fautes de ces tiers chaque fois qu'il apparaît que sa substitution a été opérée sans l'autorisation au moins tacite ou implicite du commettant.

Article 943

Lorsqu'il ressort des documents de la cause ou des circonstances de fait, qu'il avait reçu pouvoir de ne pas accomplir les opérations obéit de son mandat, le transitaire ne répond pas des fautes de ces substitués, à moins que, celui dont il a fait choix soit notoirement incapable ou insolvable.

Article 944

Le transitaire est tenu à un devoir de conseil et d'exécution fidèle des instructions. L'exécution des instructions ne doit pas pour autant être passive et inintelligente pour les opérations dont il est un spécialiste, c'est à dire les conditions de transport, d'entreposage, de dédouanement ou de réexpédition.

Article 945

A la réception de la marchandise, le rôle du transitaire ne se réduit pas au seul contrôle de l'identité de celle-ci et à l'accomplissement de simples

formalités administratives. Si sa mission ne comporte pas l'obligation de procéder à un véritable agrégat, ni à l'ouverture systématique des colis et à l'examen de leur contenu, il lui appartient néanmoins de vérifier l'état de la marchandise, son poids et son volume lors de la livraison, de faire constater éventuellement les avaries apparentes et, d'une manière générale de conserver les droits de son mandant, notamment à l'encontre de l'expéditeur, du transporteur et de l'assureur maritime. Le transitaire doit opérer exactement comme si les marchandises qui demeurent sous sa garde entre le moment où il les reçoit du premier transporteur et le moment où il le remet au second.

Article 946

L'exercice des activités de transitaire est soumis à l'autorisation préalable du Ministre chargé de la Marine Marchande, qui fixe par arrêté les conditions d'accès et d'exercice des fonctions de transitaire.

TITRE VIII

EXPLOITATION COMMERCIALE DU NAVIRE

CHAPITRE I

AFFRETEMENTS PAR CHARTE-PARTIE ET TRANSPORTS SOUS CONNAISSEMENT

Section 1: Dispositions Générales

Article 947

Par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur, totalement ou partiellement, un navire déterminé; l'affréteur s'engage à payer au fréteur une rémunération appelée fret.

Le navire peut être mis à la disposition de l'affréteur:

soit en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages déterminés (affrètement au voyage)

soit pour un temps défini (affrètement à temps)

Article 948

Par le contrat de transport de marchandises par mer, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre; le chargeur s'engage à payer la rémunération appelée fret.

Au sens des dispositions du présent Chapitre, sera considérée comme transporteur toute personne qui contracte avec un chargeur en vue d'un transport de marchandises par mer, qu'elle soit propriétaire, armateur ou affréteur du navire.

Article 949

La conclusion et le contenu des contrats d'affrètement se prouvent par la charte-partie.

La conclusion et le contenu des contrats de transport de marchandises par mer se prouvent par le connaissement ou par d'autres documents écrits.

Article 950

Dans le trafic maritime international, le contrat d'affrètement est régi par la loi du pavillon du navire, à moins que les parties n'en aient convenu autrement.

Les dispositions des articles 996 à 1073 du présent Chapitre sont applicables aux transports de marchandises sous connaissement effectués au départ ou à destination d'un port de la République de Guinée, sauf si ce transport est soumis aux dispositions d'une convention internationale à laquelle la République de Guinée est partie.

Article 951

Les droits et obligations des parties à un contrat d'affrètement sont définis dans les chartes-parties et, à défaut, par les dispositions du présent Chapitre.

Les droits et obligations des parties à un contrat de transport de marchandises par mer sont définis dans le connaissement ou dans d'autres

documents écrits et par dispositions des Articles 996 à 1073 du présent Chapitre.

Article 952

En cas d'affrètement total, l'affrèteur peut, avec l'accord du fréteur, sous-fréteur le navire à un ou plusieurs sous-affrêteurs.

Les contrats de sous-affrètement ainsi conclus ne modifient pas les conditions du contrat d'affrètement intervenu entre le fréteur et l'affrèteur.

Article 953

Le changement de propriétaire ou de fréteur du navire au cours de l'affrètement ne produit pas d'effets sur l'exécution de la charte-partie.

Le fréteur qui a conclu un contrat d'affrètement demeure cependant responsable, avec le nouveau propriétaire ou fréteur du navire, de toutes les obligations résultant du contrat d'affrètement.

Article 954

L'affrèteur ou le chargeur est responsable à l'égard du fréteur ou du transporteur et des propriétaires des autres marchandises transportées sur le navire, des pertes ou dommages résultant d'une violation des prescriptions légales et réglementaires, en particulier de celles relatives à une interdiction d'importation, d'exportation, ou de transit de marchandises de contrebande ou autre.

Le fréteur ou le transporteur peut à tout moment décharger de telles marchandises dans un port quelconque; il a droit à la totalité du fret du pour leur transport.

Article 955

Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret et des autres charges stipulées dans le contrat d'affrètement.

Article 956

Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elle sont dangereuses.

Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur, le chargeur doit l'informer du caractère dangereux de ces marchandises et, le cas échéant, indiquer quelles sont les précautions à prendre.

Article 957

Si le chargeur manque à l'obligation prévue à l'alinéa 2 de l'article précédent, et si le transporteur n'a pu d'une autre manière avoir connaissance du caractère dangereux des marchandises:

a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et les propriétaires des autres marchandises du préjudice résultant de l'embarquement des marchandises dangereuses; et

b) ces marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans que le chargeur ou le propriétaire de ces marchandises puisse prétendre à une indemnisation.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

Section 2: Affretements par Charte-Partie

1: Dispositions générales

Article 958

Le contrat d'affrètement total ou partiel donne lieu à l'établissement d'une charte-partie.

Celle-ci doit contenir, entre autres, les mentions suivantes:

- a) le nom du navire, son tonnage, sa nationalité et son port d'immatriculation;
- b) les noms et domiciles du fréteur et de l'affrèteur;
- c) si l'affrètement est total ou partiel et, dans ce dernier cas, l'indication des cales ou autres espaces mis à la disposition de l'affrèteur;

d) l'indication du voyage ou des voyages à effectuer;

e) les lieux de chargement et de déchargement, s'ils sont convenus au moment de l'établissement de la charte-partie;

i) la nature de la cargaison et son importance;

g) la durée des périodes de temps accordées pour le chargement et le déchargement de la cargaison, ainsi que le mode de calcul des staries, des surestaries et des contre surestaries et leur taux;

h) le taux de fret, son mode de calcul ainsi que la date et le lieu de son paiement.

Article 959

Les rapports entre le fréteur et l'affrèteur sont régies par les dispositions prévues dans la charte-partie, même si en vertu de celle-ci un ou plusieurs connaissements ont été émis.

Article 960

La prescription des actions nées du contrat d'affrètement est d'un an. Le délai de prescription court à partir du jour de l'expiration du contrat ou de l'interruption définitive de son exécution. L'interruption et la suspension de la prescription ont lieu conformément au droit commun.

2: Affrètement au voyage

Article 961

Par le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur s'engage à mettre, totalement ou partiellement, un navire armé, équipé et apte à l'usage stipulé dans la charte-partie, à la disposition de l'affrèteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages. L'affrèteur s'engage à payer le Fret suivant les modalités prévues dans la charte-partie.

Article 962

Le fréteur qui a conclu un contrat d'affrètement au voyage conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

Article 963

Le fréteur est tenu de présenter à la date et au lieu convenus et de maintenir le navire désigné en bon état de navigabilité pendant le voyage, convenablement armé, équipé et approvisionné muni des documents nécessaires et à tous égards apte à accomplir les opérations prévues dans la charte-partie. Il doit également veiller au bon état des conteneurs et autres engins qu'il fournit pour la réception, le transport et la conservation des marchandises.

Le fréteur est également tenu de prendre toutes les mesures nécessaires en vue de l'exécution de ces voyages prévus dans la charte-partie. Il doit notamment fournir le navire dans les délais stipulés.

Article 964

Si le navire n'est pas en état de navigabilité lors de son arrivée au port de chargement, l'affrèteur peut refuser de commencer le chargement. Jusqu'à ce que le navire soit mis en bon état de navigabilité.

L'affrèteur peut résilier le contrat d'affrètement si le délai requis pour mettre le navire en état de navigabilité est tel que l'affrèteur n'a plus intérêt à l'exécution du contrat.

Article 965

La résiliation du contrat d'affrètement peut également être demandée par l'affrèteur en cas de retard du navire à l'arrivée au port de chargement, si le retard est tel que l'affrèteur n'a plus intérêt à l'exécution du contrat. Lorsque le contrat d'affrètement prévoit la date précise à laquelle le navire devra être prêt au chargement, l'affrèteur peut résilier le contrat si le navire est mis à sa disposition après la date stipulée.

Article 966

Le fréteur répond des pertes et des dommages subis par les marchandises transportées .. exécution de la Charte-partie.

Le fréteur peut néanmoins se libérer de cette responsabilité en pouvant:

- soit qu'il a satisfait à ces obligations de fréteur; soit que les pertes ou les dommages ne proviennent pas d'un manquement à ses obligations;

- soit que les pertes ou les dommages sont dus à une faute nautique du capitaine, de l'équipage ou du pilote.

Article 967

Lors de la désignation des ports de déchargement, l'affrèteur devra veiller à n'indiquer que des places où le navire pourra demeurer en sécurité, toujours à flot, qu'il pourra quitter sans encombre avec la cargaison et auxquelles il pourra se rendre dans les mêmes conditions.

La Charte-partie peut stipuler que la désignation des ports de chargement et de déchargement pourra être faite dans un délai déterminé après la signature du contrat d'affrètement. Si aucune date précise n'a été stipulée, cette désignation doit être faite en temps utile, pour permettre au navire de rejoindre le port de chargement désigné, ou le port le plus proche où il pourra demeurer en sécurité, toujours à flot, dans les délais stipulés à la Charte-partie.

Article 968

Le fréteur peut résilier le contrat d'affrètement et exiger le paiement d'un faux fret si le port de chargement n'a pas été indiqué ou si l'indication n'a pas été faite en temps utile; il en est de même si le port de chargement désigné par l'affrèteur n'est pas sûr.

Article 969

Si le lieu de chargement n'a pas été fixé dans la Charte-partie, le Fréteur doit présenter le navire au lieu désigné par l'affrèteur.

A défaut de désignation, en temps utile du lieu du chargement par l'affrèteur, le fréteur présente le navire au lieu qui est fixé par les autorités du port.

Article 970

Le fréteur est tenu d'informer l'affrèteur que le navire est arrivé au lieu de chargement et qu'il est prêt à charger. Cet avis ne peut être donné à l'affrèteur que lorsque le navire se trouve au port de chargement ou à l'entrée de celui-ci.

L'avis que le navire est prêt à charger est à délivrer pendant les heures de bureau à la personne désignée par l'affrèteur. Tout avis remis en dehors des heures de bureau est considéré comme délivré à la première heure de reprise du travail dans les bureaux.

Article 971

Le temps accordé pour la préparation du chargement court jusqu'au début de la reprise du travail le jour ouvrable qui suit celui de la délivrance de l'avis que le navire est prêt à charger. Les staries commencent à courir à l'expiration du temps accordé pour la préparation du chargement, mais pas avant qu'il ait été indiqué que le navire était prêt à charger.

L'avis que le navire est prêt à charger est considéré comme reçu au plus tard au moment où le chargement commence. Si le chargement de la cargaison est commencé avant l'expiration du temps accordé pour la préparation du chargement, il y a lieu de décompter le temps effectivement utilisé pour le chargement.

Article 972

Le fréteur ne peut refuser l'exécution d'opérations de remorquage dans le port ou le déplacement du navire d'un poste de chargement à un autre, quel que soit le chargement qui a été convenu, si l'affrèteur le demande et rembourse les frais résultant des opérations ainsi effectuées.

Article 973

L'affrèteur est tenu de mettre à bord du navire la quantité de marchandises qui a été indiquée dans la Charte-partie; à défaut, il est tenu de payer le fret prévu pour cette quantité.

L'affrèteur peut remplacer les marchandises prévues dans la Charte-partie, à condition que le fréteur, et les autres affrêteurs en cas d'affrètement partiel, y consentent. Le fret payé par l'affrèteur ne peut cependant être inférieur à celui qui a été stipulé dans la charte-partie.

Article 974

Lorsqu'en cas d'affrètement total l'affrèteur charge sur le navire une quantité de marchandises inférieure à celle stipulée dans la Charte-partie, le fréteur peut compléter la cargaison par d'autres marchandises, si

l'affrèteur y consent. Dans ce cas, le fret dû par l'affrèteur est réduit, proportionnellement à la quantité de marchandises fournies par le fréteur.

L'affrèteur a également droit à une réduction convenable du fret et à la réparation du dommage subi, si le fréteur ne met pas à sa disposition les parties du navire prévues par la Charte-partie.

Article 975

Le fréteur a droit au paiement d'un faux fret, correspondant à la moitié du montant du fret stipulé dans la Charte-partie, lorsqu'à l'issue de la période de jours de planche convenue aucune partie de la cargaison n'a été chargée à bord du navire.

Article 976

Sauf stipulation contraire, l'affrèteur effectue le chargement et le déchargement de la cargaison; il y procède dans les délais prévus dans la charte-partie.

L'arrimage des marchandises incombe au fréteur.

Article 977

Le navire est mis à la disposition de l'affrèteur, pour le chargement de la cargaison, pendant les jours de planche ou staries; ce délai ne donne pas lieu à rémunération. Le délai de jours de planche est calculé en jours et heures ouvrables, à partir du lendemain du jour où l'avis visé aux articles 942 et 943 a été valablement donné.

Un délai supplémentaire peut être stipulé dans la Charte-partie, il donne lieu au paiement de surestaries.

Les articles 951 à 955 ci-après ne trouvent application que dans la mesure où il n'en a pas été convenu autrement dans la Charte-partie, ou si les règlements locaux ou les usages du port de chargement ne prévoient pas de dispositions différentes.

Article 978

Les dispositions de l'article 951 relatives aux staries, aux surestaries et aux contre-surestaries s'appliquent aussi bien au chargement qu'au déchargement de la cargaison.

Article 979

Les jours de planche ou staries ne commencent à courir qu'à partir du moment où l'avis mentionné aux articles 942 et 943 a été valablement adressé à l'affrèteur.

Leur durée est déterminée dans la charte-partie et, à défaut, par les règlements ou usages en vigueur au port de chargement.

Article 980

La période des jours de planche est calculée en jours, heures et minutes; les dimanches, jours fériés et toutes périodes de temps qui sont considérées comme non ouvrables au port de chargement ne sont pas décomptés.

Le décompte des jours de planche est suspendu tant que le navire ne peut pas recevoir de marchandises à bord du fait du fréteur. Il en est de même lorsque, par suite d'un cas de force majeure, d'un ordre des autorités du port ou en raison de circonstances atmosphériques, le chargement de la cargaison doit être interrompu. Les interruptions dues au remorquage ou au déplacement du navire dans le port, ou dans la présentation de la cargaison le long du navire, n'ont pas pour effet un arrêt du décompte des jours de planche, à moins qu'elles ne soient imputables au navire.

Les calculs effectués conformément aux alinéas 1 et 2 du présent article donnent lieu à l'établissement d'une feuille de décompte.

Article 981

La période de surestaries commence à courir dès l'achèvement de la période des jours de planche. La durée des surestaries est fixée dans la Charte-partie et, à défaut, elles comportent une période de temps équivalente à celle des jours de planche.

Le mode de calcul des surestaries est prévu dans la Charte-partie et, à défaut, elles sont calculées par jours, heures et minutes et comprennent les dimanches, jours fériés et toutes périodes de temps qui sont considérées comme non ouvrables au port de chargement. Le décompte des jours,

heures et minutes peut être suspendu en cas de retard imputable au fréteur, par suite de dispositions prises par lui à son propre avantage ou en raison d'empêchements du navire.

Article 982

La rémunération due au fréteur pour les surestaries est fixée dans la Charte-partie. En l'absence de stipulations sur ce point, les surestaries sont fixées au port de chargement, d'après celles qui seraient dues pour un navire de même tonnage, d'un type identique et pour une cargaison du même genre. En cas de doute, les surestaries comprennent également les frais qui, pour le fréteur, résultent de l'exploitation et de l'immobilisation du navire.

La rémunération due pour les surestaries doit être versée par l'affréteur jour par jour.

Article 983

Si le chargement du navire n'a pas été effectué ou achevé à la fin de la période de surestaries, le fréteur peut, au choix, soit résilier le contrat d'affrètement, soit faire partir le navire avec la partie de la cargaison déjà chargée; il a droit, dans ce dernier cas, au fret sur le vide.

La Charte-partie peut cependant prévoir les conditions dans lesquelles un délai supplémentaire, appelé contre-surestaries, est accordé par le fréteur à l'expiration de la période de surestaries, en vue de permettre l'achèvement du chargement de la cargaison. Dans ce cas, le fréteur ne peut faire partir le navire avec un chargement incomplet avant l'expiration de ce délai supplémentaire.

A défaut de convention entre les parties, la rémunération due au fréteur pour les contre-surestaries est égale à celle des surestaries, majorées de cinquante pour cent.

Article 984

Sauf convention contraire, le fréteur est tenu de payer à l'affréteur une prime de célérité si le chargement ou le déchargement du navire a été effectué par l'affréteur avant l'expiration de la période de jours planche stipulée dans la Charte-partie.

Si le taux de cette prime n'a pas été fixé dans la Charte-partie, il est égal à la moitié de la rémunération due pour les surestaries. Les jours non ouvrables sont exclus du calcul des heures et des jours épargnés pour le fréteur.

Le montant de la prime de célérité est déductible de celui des surestaries dues par l'affréteur.

Article 985

Le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine, conformément aux stipulations prévues dans la Charte-partie.

Il doit accomplir le voyage dans les délais et par la route qui ont été stipulés dans la Charte-partie et, à défaut, dans les délais usuels et par la route ordinaire.

Article 986

Le déroulement du navire effectué afin de sauver des vies humaines, ou en vue de prendre des mesures raisonnables pour sauver des biens en mer, ne sera pas considéré comme une violation du contrat d'affrètement.

Le fréteur est tenu d'informer sans délais l'affréteur de tout retard ou détournement lors de l'exécution du transport.

Article 987

Le transport de la cargaison est à effectuer sans transbordement, à moins que l'affréteur ou le porteur du connaissement y ait consenti. Un tel transbordement peut cependant être effectué sans l'accord préalable de l'affréteur ou du porteur du connaissement, s'il est rendu nécessaire en vue de la poursuite du transport de la cargaison ou en raison d'avaries au navire.

Le fréteur a droit, dans ce cas au paiement d'un fret de distance, calculé dans les conditions prévues à l'article 1006, à moins que l'interruption du voyage soit imputable à des faits dont il répond.

Article 988

Si le navire ne peut pas entrer dans le port de destination ou ne peut y décharger sa cargaison, à la suite d'un événement de force majeure ou pour toute autre cause non imputable au fréteur celui-ci est tenu d'en aviser immédiatement l'affréteur.

Si l'affréteur n'a pas donné au fréteur, dans un délai raisonnable, les instructions nécessaires quant au lieu de déchargement de la cargaison, le fréteur peut ordonner au capitaine, soit de décharger les marchandises dans le port sur le plus proche, soit de ramener la cargaison au port de chargement. Dans tous les cas, l'affréteur est tenu de payer le fret de distance.

Article 989

Le fréteur peut refuser le déchargement de la cargaison si le fret et la rémunération due au titre des surestaries et des contre-surestaries ne lui ont pas été payés par l'affréteur.

Article 990

Dans le cas visé à l'article précédent, le fréteur peut faire consigner les marchandises et, après en avoir avisé préalablement l'affréteur, les faire vendre avec le consentement de l'autorité judiciaire, à moins que l'affréteur fournisse une caution suffisante.

Article 991

Si l'affréteur ou son représentant ne se présente pas au lieu de déchargement, refuse de décharger les marchandises, ou retarde le navire de telle sorte que les opérations de déchargement ne puissent être terminées avant l'expiration du délai de déchargement, le fréteur a le droit de faire débarquer les marchandises et de les faire déposer en lieu sûr pour le compte et aux risques de l'affréteur. Il doit aviser sans délai l'affréteur de la mise en dépôt des marchandises.

Article 992

Si les opérations de déchargement et de mise en dépôt visées à l'article précédent dépassent le délai de déchargement et les surestaries prévus dans la Charte-partie, le fréteur a droit à une indemnité pour le retard subis calculée dans les mêmes conditions que celle due pour les contre-surestaries pendant le chargement, conformément aux dispositions de l'article 955 alinéa 3.

Article 993

Le fréteur a le droit de faire vendre les marchandises mises en dépôt dans les conditions prévues à l'article 962 pour couvrir tous les frais supportés à l'occasion des opérations visées aux articles 963 et 964 et pour obtenir une indemnisation pour le retard subi.

Article 994

Le contrat d'affrètement est résilié sans préjudice de part ni d'autre si avant le départ du navire et sans qu'il y ait une faute de l'une ou de l'autre partie à ce contrat:

- a) le navire a été perdu ou est devenu irréparable à la suite d'un accident;
- b) le navire a été réquisitionné ou arrêté par les autorités portuaires ou a fait l'objet d'une saisie judiciaire;
- c) une interdiction de commercer a été décidée par le pays dans lequel le navire doit se rendre;
- d) un événement de force majeure rend l'exécution du voyage impossible.

Article 995

Lorsqu'un événement de force majeure ne rend l'exécution du contrat d'affrètement que momentanément impossible, le contrat d'affrètement demeure en vigueur et aucune indemnité n'est due en raison du retard, à condition toutefois que l'obstacle de force majeure puisse être écarté dans un délai raisonnable et sans qu'il soit porté préjudice aux intérêts des parties.

Article 996

L'affréteur peut résilier le contrat d'affrètement avant le début du chargement; il doit dans ce cas indemniser le fréteur pour préjudice qu'il a subi. L'indemnité due ne peut être supérieure au montant du fret.

Article 997

En cas de résiliation du contrat d'affrètement par le fréteur, celui-ci doit veiller à la conservation en bon état des marchandises et à leur acheminement à destination, si l'affréteur ne lui a pas donné d'instructions précises à leur sujet.

Article 998

En cas d'interruption du voyage, à la suite de la résiliation du contrat d'affrètement, l'affréteur est tenu au paiement d'un fret de distance si les marchandises ont été transportées sur une partie du voyage stipulé et conservées en bon état.

Le fret de distance correspond à la partie du fret qui est due, proportionnellement à la partie du voyage stipulé qui a été effectuée, et compte tenu des frais exposés: de la durée du voyage et des risques encourus par le navire et la cargaison.

3: Affrètement à temps**Article 999**

Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire armé, équipé et apte à l'usage stipulé dans la Charte-partie, pour une durée de temps déterminée. L'affréteur s'engage à payer le fret suivant les modalités prévues dans la Charte-partie.

Article 1000

La Charte-partie à temps doit contenir, entre autre, les indications suivantes:

- a) les éléments d'individualisation du navire;
- b) les noms et domiciles du fréteur et de l'affréteur
- c) les activités commerciales auxquelles le navire pourra être employé et les zones géographiques dans lesquelles il pourra entreprendre la navigation;
- d) le montant du fret et les modalités de son paiement;
- e) la durée pour laquelle le contrat d'affrètement est conclu;
- f) le lieu et la date auxquels le navire devra être mis à la disposition de l'affréteur.

Article 1001

Le fréteur s'engage à présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir le navire désigné en bon état de navigabilité pendant toute la durée du contrat, conformément aux stipulations de la Charte-partie; il doit notamment assurer le navire, payer les salaires et accessoires des salaires de l'équipage, fournir l'approvisionnement et toutes les prestations ordinairement requises afin que le navire puisse accomplir les opérations prévues à la Charte-partie.

Article 1002

Si le navire ne se trouve momentanément plus en état de navigabilité ou dans l'état qui a été stipulé dans la Charte-partie, le fréteur doit sans délai remettre le navire en état de navigabilité ou dans l'état prévu dans le contrat d'affrètement. L'affréteur n'est pas tenu au paiement du fret pour toute période pendant laquelle il n'a pu utiliser le navire, si son immobilisation a été supérieure à vingt-quatre heures.

Article 1003

Les frais de carénage du navire, de réparation des dommages et ceux relatifs à toutes autres mesures nécessaires pour maintenir le navire en état de navigabilité ou dans l'état prévu dans un contrat d'affrètement, sont à la charge du fréteur.

L'affréteur est tenu d'accorder au fréteur le temps nécessaire à l'exécution des travaux mentionnés à l'alinéa précédent. Lorsque des opérations d'entretien ou de réparation du navire dépassent une durée de vingt-quatre heures consécutives, l'affréteur est en droit de suspendre le paiement du fret.

Article 1004

Le fréteur est responsable de tout dommage résultant d'un retard qui lui

est imputable ou de la perte du navire ou du fait qu'il est devenu irréparable, à moins qu'il ne prouve que ces événements sont survenus sans aucune faute ou négligence de sa part ou des personnes dont il a à répondre.

Si le navire ne peut plus être remis en état de navigabilité et n'est plus commercialement utilisable, l'obligation de paiement du fret, à la charge de l'affréteur, cesse au jour où le navire n'a plus été mis à sa disposition, conformément aux stipulations de la Charte-partie.

Article 1005

Si le fréteur ne met pas, dans les délais et au lieu convenus à la Charte-partie, le navire à la disposition de l'affréteur, celui-ci peut résilier le contrat et demander des dommages et intérêts pour le préjudice subi. Le fréteur peut éviter sa responsabilité en établissant que la nonprésentation du navire est due à une cause qui ne lui est pas imputable ou que le retard est insignifiant.

Si le fréteur a informé l'affréteur que le navire ne serait pas mis à sa disposition dans les délais stipulés à la charte-partie, l'affréteur doit, dans un délai stipulé à la charte-partie, l'affréteur doit, dans un délai raisonnable, indiquer s'il compte faire usage de la faculté de résiliation qui lui est accordée.

Article 1006

Le fréteur conserve la gestion nautique du navire; à ce titre, le capitaine et les membres de l'équipage demeurent ses propres et sont tenus de suivre ses instructions.

Le fréteur est tenu de faire effectuer au navire les voyages demandés par l'affréteur, dans les conditions prévues à la Charte-partie. Il peut cependant refuser l'exécution de tout voyage susceptible d'exposer le navire et les personnes se trouvant à son bord à des risques qui ne pouvaient raisonnablement être prévus lors de la conclusion du contrat d'affrètement. Le fréteur peut également refuser le chargement à bord du navire de cargaisons inflammables, d'explosifs et de toutes, autres marchandises dangereuses.

Article 1007

Le fréteur n'est responsable des dommages subis par les marchandises transportées à bord du navire que s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de fréteur, telles qu'elles sont définies à l'article 973. Il ne répond pas des conséquences dommageables des fautes nautiques du capitaine ou de l'équipage. L'affréteur supporte seul la contribution du fret à l'avarie commune.

Article 1008

La gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur. Celui-ci est tenu de supporter tous les frais inhérents à l'exécution des voyages prévus, en particulier les frais de combustibles, en quantité et qualité nécessaires, ainsi que le paiement des heures supplémentaires effectuées par l'équipage.

L'affréteur est tenu d'indemniser le fréteur pour tous dommages et intérêts que celui-ci a été tenu de verser à la suite de pertes ou de dommages à des marchandises, résultant de fautes ou d'omissions dans leur chargement, et n'entrant pas dans les obligations du capitaine ou de l'équipage, telles qu'elles sont prévues à la Charte-partie.

Article 1009

Le capitaine et les membres de l'équipage sont tenus de suivre les instructions de l'affréteur en ce qui concerne la gestion commerciale du navire, dans les limites des dispositions prévues dans la Charte-partie.

Pour tous les droits et obligations résultant de la gestion commerciale du navire, le capitaine agit pour le compte de l'affréteur. Tous actes juridiques effectués par le capitaine en qualité de représentant de l'affréteur engagent ce dernier.

Article 1010

Si dans l'exercice des droits et obligations définis à l'Article précédent, le capitaine n'a pas déclaré clairement aux tiers avec lesquels il contracte qu'il agit pour le compte de l'affréteur, celui-ci est responsable solidairement avec le fréteur des obligations contractées par le capitaine.

En cas de signature de connaissements par le capitaine, celui-ci sera réputé les avoir signés pour le compte du transporteur.

Article 1011

L'affrèteur est responsable des dommages causés, au navire du fait de son exploitation commerciale, l'usure normale étant exceptée.

Si le navire devient inapte à l'usage stipulé dans la Charte-partie, par suite d'une faute ou négligence de l'affrèteur ou de ses préposés dans l'exploitation commerciale, le fréteur conserve son droit au paiement du fret pour le temps pendant lequel le navire est inapte à l'usage prévu.

Article 1012

Le fret commence à courir à partir du jour où le navire est mis à la disposition de l'affrèteur et cesse de courir au jour prévu au contrat, suivant les conditions fixées dans la Charte-partie. Sauf convention contraire des parties, le fret est payable par périodes d'un mois; le fret payé d'avance n'est pas acquis à tout événement.

Article 1013

Si l'affrèteur ne paie pas le fret convenu à l'échéance, le fréteur peut résilier le contrat et exiger de l'affrèteur des dommages et intérêts en réparation du préjudice résultant de la perte du fret et pour tous autres dommages subis.

En cas de perte ou de destruction du navire, ou s'il est devenu irréparable, le contrat d'affrètement est résilié. L'affrèteur doit le fret jusqu'au jour de la perte ou de la destruction du navire ou jusqu'au jour auquel ont été reçues les dernières nouvelles du navire.

Si la perte ou la destruction du navire est imputable à l'acheteur, celui-ci reste tenu au paiement du fret convenu dans la Charte-partie. Le fréteur a également droit à une indemnisation pour les pertes et dommages qu'il a subis.

Article 1014

Si le navire effectue, pendant la période pour laquelle il est agité, une assistance ou un sauvetage en mer, l'affrèteur et le fréteur ont droit au remboursement des frais qui en ont résulté. La rémunération afférente à l'assistance ou au sauvetage, après déduction des frais exposés, sera partagée par part égales entre le fréteur et l'affrèteur, à moins qu'il n'en soit convenu autrement dans la Charte-partie.

Article 1015

Le contrat d'affrètement prend fin à l'expiration de la période pour laquelle il a été conclu. Le navire doit être restitué au fréteur à la date et au lieu stipulés dans la Charte-partie, dans l'état où il a été remis à l'affrèteur, l'usure normale étant exceptée.

Si la durée du dernier voyage dépasse la date convenu pour l'échéance du contrat, ce dernier est prolongé jusqu'à l'arrivée du navire au port où il doit être restitué au fréteur. Celui-ci a droit, pour la période de prolongation de l'affrètement, au fret qui avait été stipulé dans la partie, à moins qu'il n'en ait été convenu autrement.

L'affrèteur doit indiquer en temps utile au fréteur la date et le port de la restitution du navire.

Article 1016

L'affrèteur peut, dans la limite des droits qui lui sont reconnus dans la Charte-partie, conclure avec un tiers un contrat de sous-affrètement, pour la totalité ou pour des espaces utiles ou de la capacité de charge du navire, pendant tout ou partie de la période pour laquelle l'affrètement à temps a été conclu.

L'affrèteur reste cependant responsable envers le fréteur des obligations stipulées dans la Charte-partie.

4. Affrètement coque nue

Article 1017

Pour l'application des dispositions de la présente Section 2, la location d'un navire sans armement ni équipement ou avec un armement et un équipement incomplet, coque nue, est assimilée à un affrètement

Article 1018

Par le contrat d'affrètement coque nue, le fréteur s'engage à mettre un navire sans armement ni équipement, ou avec un armement et un équipement incomplets, à la disposition de l'affrèteur, pour une durée déterminée. L'affrèteur s'engage à payer le loyer convenu entre les parties au contrat.

Article 1019

Le fréteur s'engage à mettre le navire en bon état de navigabilité et apte aux opérations pour lesquelles il a été affrété, à la disposition de l'affrèteur, à la date et au lieu convenus dans la Charte-partie.

Article 1020

Pendant la durée du contrat, le fréteur doit veiller au maintien en bon état du navire; il doit notamment entreprendre les réparations nécessaires et le remplacement des parties du navire atteintes de vice propre ou usées.

Article 1021

L'affrèteur est tenu d'assurer, d'équiper complètement ou partiellement le navire, de le maintenir en bon état de navigabilité et apte aux opérations pour lesquelles il a été affrété. L'entretien du navire, les réparations et les remplacements autres que ceux indiqués à l'article précédent sont à la charge de l'affrèteur. Il supporte également tous les frais d'exploitation et en particulier les frais de combustible.

L'affrèteur recrute le capitaine et les membres de l'équipage, paie leurs salaires et les accessoires de ces salaires, ainsi que leur nourriture et toutes autres dépenses annexes.

Article 1022

L'affrèteur a la gestion nautique et commerciale du navire. Il doit l'utiliser conformément à sa destination normale et aux stipulations du contrat d'affrètement.

En cas d'immobilisation du navire par suite d'un vice propre, d'un cas de force majeure, ou par suite de toute circonstance non imputable à l'affrèteur, le paiement du loyer est suspendu pendant la période où le navire n'est plus à sa disposition, à condition que l'immobilisation dépasse vingt-quatre heures.

Article 1023

A l'expiration du contrat d'affrètement l'affrèteur doit restituer le navire, à la date et au lieu stipulés, dans l'état où il l'a reçu, l'usure normale du navire étant exceptée.

En cas de retard dans la restitution du navire, le fréteur a droit au paiement du fret qui avait été stipulé dans le contrat d'affrètement, pour la période comprise entre la date de l'expiration du contrat et celle de sa restitution au fréteur, à moins qu'il n'en ait été convenu autrement.

Section 3: Transports sous Connaissement

1: Disposition Générales

Article 1024

Dans la présente Section 3.

a) le terme "transporteur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur;

b) les termes "transporteurs substitué" désigne toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée;

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

d) le terme "destinataire" désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises

e) le terme "marchandises" doit s'entendre également des animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur;

f) les termes "contrat de transport par mer" désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un et, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre.

Toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins des dispositions de la présente Section 3 que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer,

g) le terme "connaissance" désigne un 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 dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur;

h) l'expression "par écrit" doit s'entendre également des communications par télégramme, télex ou télécopie notamment.

Article 1025

A moins que les dispositions d'une convention internationale à laquelle la République de Guinée est partie contractante s'appliquent, les dispositions de la présente Section 3 sont applicables à tous les contrats de transport de marchandises par mer lorsque:

a) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé en République de Guinée; ou

b) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé en République de Guinée; ou

c) l'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé en République de Guinée; ou

d) le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis en République de Guinée; ou

e) le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Section 3 régiront le contrat.

Article 1026

Les dispositions de la présente Section 3 s'appliquent, conformément à celles de l'article précédent, quelle que soit la nationalité du navire du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Article 1027

Les dispositions de la présente Section 3 ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissance est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Section 3 pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissance, si ce dernier n'est pas l'affrètement.

Article 1028

Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Section 3 régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions de l'article précédent s'appliquent.

2: Responsabilité du transporteur

Article 1029

Au sens des dispositions prévues dans la présente Section 3, la responsabilité du transporteur, en ce qui concerne les marchandises, couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

Article 1030

Aux fins des dispositions prévues à l'article précédent, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur:

a) à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains:

i) du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou

ii) d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;

b) jusqu'au moment où il en effectue la livraison:

i) en remettant les marchandises au destinataire; ou

ii) 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 considéré applicables au port de déchargement; ou

iii) en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement

Article 1031

Dans les deux articles qui précèdent, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

Article 1032

Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 1002 ci-dessus, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

Article 1033

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

Article 1034

L'ayant droit aux marchandises peut les considérer comme perdues si elles n'ont pas été livrées, comme il est prescrit à l'article 1002 ci-dessus, dans les soixante jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme aux dispositions de l'article précédent.

Article 1035

Le transporteur est responsable

a) des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires;

b) des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

Article 1036

Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pique des Transports Maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

Article 1037

En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsa-

ble des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport

Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, les circonstances de faits, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

Article 1038

Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies humaines ou des mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

Article 1039

Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 1040

La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises, conformément aux dispositions des articles 1007 à 1011 de la présente Section 3, est limitée à la somme par colis ou autre unité de chargement ou au montant par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable, qui sont fixés à l'article 6 -1 a) de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, de 1978.

Article 1041

La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions des articles 1007 à 1011 ci-dessus est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

Article 1042

En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des deux articles précédent ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'article 1012 en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

Article 1043

Aux fins des dispositions de l'article 1012 la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après:

a) lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qui est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement;

b) lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

Article 1044

Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par les dispositions de la présente Section 3 sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

Article 1045

Si l'action prévue à l'article précédent est intentée contre un préposé ou

mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu des dispositions de la présente Section 3.

Sous réserve des dispositions prévues dans les deux articles suivants, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées à l'alinéa 1er du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Section 3.

Article 1046

Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 1012 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 1047

Nonobstant les dispositions de l'article 1017, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 1012 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 1048

Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en portée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.

Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en portée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en portée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.

Article 1049

Lorsque les marchandises ont été transportées en portée contrairement aux dispositions de l'alinéa 1er de l'article précédent, ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu de l'alinéa 2 de l'article précédent, invoquer un accord pour le transport en portée, il est responsable, nonobstant les dispositions de l'article 1004, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en portée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions des articles 1012 à 1015 ou des articles 1018 et 1019 de la présente Section 3, suivant le cas.

Article 1050

Un transport effectué en portée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale est considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 1018.

Article 1051

Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Section 3.

Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

Article 1052

Toutes les dispositions de la présente Section 3 régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des articles 1017 et 1019 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.

Article 1053

Tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des dispositions de la présente Section 3 ou renonce à des droits qui lui sont conférés par les dispositions de la Section 3 est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cet accord, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

Article 1054

Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont imposables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne

peut dépasser les limites de responsabilité prévues par les dispositions de la présente Section 3.

Article 1055

Aucune disposition des articles 1023 à 1026 ci-dessus ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 1056

Nonobstant les dispositions de l'article 1023, lorsqu'un contrat de transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport.

Cependant, toute stipulation limitant ou excluant la responsabilité prévue à l'alinéa 1er du présent article est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu des articles 1058 et 1059. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.

Article 1057

Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions de l'Article 1024, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

3: Responsabilité du chargeur**Article 1058**

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages, à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou leur négligence.

Article 1059

Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

Article 1060

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.

Si le chargeur manque à l'obligation prévue à l'alinéa 1er du présent article, et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises:

a) le chargeur est responsable envers le transporteur envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites mar-

chandises; et b) 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.

Article 1061

Les dispositions de l'article précédent ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

Si dans les cas où les dispositions de l'alinéa 2 b) de l'article précédent ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions des articles 1004 à 1011.

4: Documents de Transport**Article 1062**

Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit émettre un connaissement ou tout autre document similaire.

Article 1063

Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi guinéenne ou avec la loi du pays où le connaissement est émis, si cette émission a lieu hors de la République de Guinée

Article 1064

Le connaissement doit contenir, entre autre, les indications suivantes:

- a) 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 des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;
- b) l'état apparent des marchandises;
- c) le nom et l'établissement principal du transporteur;
- d) le nom du chargeur;
- e) le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;
- f) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;
- g) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;
- h) le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;
- i) le lieu d'émission du connaissement;
- j) la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;
- k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;
- l) une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Section 3 qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire;
- m) l'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;
- n) la date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties.

Article 1065

Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications prévues à l'article précédent, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement.

Si le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document donnant droit à des marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissement "embarqué".

Pour satisfaire à la demande d'un connaissement "embarqué" de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenus dans un connaissement "embarqué".

Article 1066

Le défaut d'une ou de plusieurs des indications visées dans les deux articles précédents n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées à l'article 996 alinéa g) de la présente Section 3.

Article 1067

Si le connaissement contient 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 transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou, si un connaissement "embarqué" a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord, ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

Article 1068

Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom ne fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

Article 1069

A l'exception des indications pour lesquelles une réserve autorisée en vertu de l'article 1039 ci-dessus a été faite, et dans les limites de cette réserve:

a) le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

b) la preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises données au connaissement.

Article 1070

Un connaissement qui ne mentionne pas le fret, comme prévu à l'alinéa k) de l'article 1036, ou n'indique pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire.

Le transporteur n'est toutefois pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

Article 1071

Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement.

Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

Article 1072

Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur, ou par une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

Article 1073

La lettre de garantie ou l'accord mentionné à l'article précédent est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées à l'article précédent, a l'intention de léser un tiers, y compris un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises données au connaissement. Si dans le cas visé à l'alinéa précédent, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu de l'Article 1043 ci-dessus.

Article 1074

Dans le cas de lésion intentionnelle, visé à l'article précédent, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Section 3, de tout préjudice subi par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises données au connaissement.

Article 1075

Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par lui et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

S: Droits et Actions

Article 1176

A moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.

Article 1077

Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions de l'article précédent ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de quinze jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

Article 1078

Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celle-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis.

Article 1079

Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de soixante jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné en vertu de l'alinéa 1er du présent article et des articles 1048 à 1050, a le même effet que s'il avait été donné au transporteur et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.

Article 1080

Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au chargeur par le

transporteur ou le transporteur substitué dans les 90 jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après :

celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément aux dispositions de l'article 1002, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou le transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

Article 1081

Aux fins des dispositions des articles 1048 à 1052, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement.

Article 1082

Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu des dispositions de la présente Section est présente si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

Article 1083

Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.

Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

Article 1084

La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

Article 1085

Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévue aux articles 1054 à 1056 ci-dessus, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi guinéenne au cas où les poursuites sont engagées en République de Guinée, ou par la loi d'un autre Etat où les poursuites sont engagées. Ce délai ne pourra toutefois pas être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 1086

Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu des dispositions de la présente Section 3, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi Guinéenne, si ce tribunal se trouve en République de Guinée, ou au regard de la loi d'un autre Etat dans lequel ce tribunal est situé, et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

- a) l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;
- b) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu
- c) le port de chargement ou le port de déchargement;
- d) tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.

Article 1087

Nonobstant les dispositions de l'article précédent, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu en République de Guinée où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation guinéenne.

Cependant, dans le cas visé à l'alinéa 1er du présent article, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées à l'article précédent pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie

suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur.

Le tribunal du port ou lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est insuffisante.

Article 1088

Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu des dispositions de la présente Section ne peut être engagée en un lieu non spécifié dans les deux articles précédents.

Article 1089

Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu des articles 1058 et 1059 ci-dessus ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée.

Aux fins des dispositions prévues dans les articles 1058 à 11060, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action.

Aux fins des dispositions prévues dans les articles 1058 à 1060, le renvoi d'une action devant un autre tribunal en République de Guinée, ou devant le tribunal d'un autre Etat, conformément à l'article 1059, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

Article 1090

Nonobstant les dispositions des articles 1056 à 1061, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer est valable.

Article 1091

Sous réserve des dispositions des articles 1064 à 1066 ci-après, les parties peuvent prévoir, par accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu des dispositions de la présente Section sera soumis à l'arbitrage.

Article 1092

Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlent de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissance émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissance le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du connaissance.

Article 1093

La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :

- a) soit en un lieu sur le territoire de la République de Guinée ou est situé :
 - i) l'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou
 - ii) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou
 - iii) le port de chargement ou le port de déchargement.
- b) soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissaire.

L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles prévues dans la présente Section 3.

Article 1094

Les dispositions prévues à l'article précédent sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissaire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.

Aucune disposition des articles 1065 et 1073 et de l'alinéa 1er du présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.

6 : Dispositions supplémentaires**Article 1095**

Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer, dans un connaissement ou dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Section 3. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure.

Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

Article 1096

Nonobstant les dispositions de l'article précédent, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues dans les dispositions de la présente Section.

Article 1097

Lorsqu'un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Section qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

Article 1098

Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu des articles 1067 à 1069 ci-dessus ou de l'omission de la mention visée à l'article précédent, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément aux dispositions de la présente Section 3, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises.

En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée.

Article 1099

Aucune disposition dans la présente Section 3 ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation maritime guinéenne relative au règlement des avaries communes.

Article 1100

A l'exception des dispositions prévues aux articles 1054 à 1057, les dispositions de la présente Section 3 qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

Article 1101

Les dispositions de la présente Section 3 n'affectent aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant de conventions internationales ou de dispositions du droit maritime guinéen concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

CHAPITRE II TRANSPORT DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES PAR MER

Article 1102

Les dispositions du présent Chapitre, à l'exception des articles 1082 et 1083, 1086, 1095 et 1097 à 1118 s'appliquent seulement si les parties au contrat de passage n'en ont pas convenu autrement.

Article 1103

Les dispositions du présent Chapitre ne s'appliquent pas aux bâtiments de la Marine Nationale et aux navires exclusivement affectés à un service public.

Section 1: Le Contrat de Passage Généralités**Article 1104**

Par le contrat de passage, le transporteur s'engage à transporter par la voie maritime, 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 1105

Sera considérée comme passager toute personne qui est transportée par la voie maritime en vertu d'un contrat de passage.

Les dispositions des Sections 1 et 4 du présent Chapitre ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins. Sera considéré comme transport bénévole au sens du présent article, le transport maritime d'une personne ne donnant lieu, à aucune rémunération et pour l'exécution duquel le transporteur n'a conclu aucun contrat ou convention quelconque avec le passager.

Elles s'appliquent au transport gratuits lorsqu'ils sont effectués par une entreprise de transports maritimes. Sera considéré comme transport gratuit au sens du présent article, le transport maritime d'une personne effectué à la suite d'une offre faite par un transporteur, à autre publicitaire; dans un but social ou pour tout autre motif, et ne donnant pas lieu au paiement d'une rémunération.

Article 1106

Seront considérés comme bagages:

- a) les objets dont le passager conserve la garde ou le contrôle ou qu'il a dans sa cabine; ils sont désignés comme bagages de cabine;
- b) les bagages ou colis contenant des effets personnels du passager, enregistré avant le début du voyage et transportés dans les cales du navire; ils sont désignés comme bagages de cale.

Les dispositions relatives aux bagages ne s'appliquent pas aux objets ou colis pour lesquels un connaissement a été émis par le transporteur maritime.

Article 1107

Le terme "bagage" désigne également le véhicule qui est transporté conformément aux stipulations du contrat de passage.

Les bagages ou colis que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci sont considérés comme bagages de cabine.

Article 1108

Seront considérées comme faisant partie du "transport" les périodes suivantes:

- a) en ce qui concerne le passager et ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire;
- b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire, si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou ses préposés ou mandataires et n'ont pas encore été rendus au passager;
- c) en ce qui concerne les bagages de cale et les véhicules transportés en vertu du contrat de passage, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou ses préposés ou mandataires, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, ses préposés ou ses mandataires.

Article 1109

Si le contrat de passage a été conclu en vue du transport du passager sur un navire nommément désigné, le transporteur n'est pas autorisé à effectuer le transport avec un autre navire.

Section 2: Exécution du Contrat de Passage**Article 1110**

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

Le billet de passage peut être nominatif ou au porteur. Il prouve la conclusion du contrat de passage et constitue une présomption que le prix du passage a été payé.

Si le transporteur ne délivre pas de billet de passage, il ne peut pas invoquer la limitation de sa responsabilité prévue aux articles 1105 et 1106.

Article 1111

Le billet de passage doit contenir les indications suivantes:

- a) lieu et date de l'émission du billet
- b) port d'embarquement et port de destination
- c) nom et adresse du transporteur qui conclut le contrat de passage;
- d) nom et adresse du passager, si le billet de passage est nominatif;
- e) nom du navire;
- f) date de l'embarquement et, le cas échéant, du débarquement;
- g) condition générales applicables, au contrat de passage,

h) montant du prix du passage.

Article 1112

Si le billet de passage est nominatif, il ne peut être cédé à un tiers sans le consentement du transporteur.

La cession du billet de passage n'est plus possible après le commencement du voyage.

Article 1113

Si le transport des passagers est effectué par un navire de moins de dix tonneaux de jauge brute ou par un bâtiment effectuant des services portuaires ou des services réguliers dans des zones côtières délimitées par l'Autorité maritime, un ticket de passage peut être délivré par le transporteur.

Les dispositions de l'article 1083 ne sont pas applicables au ticket de passage; celui-ci devra cependant indiquer, dans tous les cas, le nom et l'adresse du transporteur, le service effectué et le prix du passage.

Article 1114

Lors de la réception des bagages de cale et de véhicules transportés en vertu du contrat de passage, le transporteur délivre un récépissé.

La restitution des bagages de cale et des véhicules s'effectue contre remise du récépissé.

Si le transporteur ne délivre pas de récépissé pour des bagages de cale ou des véhicules, il ne peut invoquer la limitation de responsabilité prévue à l'article 1106.

Article 1115

Le passager doit se présenter à l'embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage.

En cas de renonciation au voyage, signifiée au transporteur au moins huit jours avant la date d'embarquement stipulée, le passager a droit à la restitution du prix du passage déjà payé. Le transporteur est cependant en droit de conserver un quart du montant du prix du passage, ou d'en exiger le paiement au passager défaillant s'il ne parvient pas à conclure un contrat de passage avec un autre passager.

Article 1116

En cas de décès, ou de maladie, ou pour toute autre cause non imputable au passager, survenant avant le commencement du voyage et empêchant l'embarquement du passager, le contrat de passage peut être résilié, selon le cas, à la demande du passager ou de ses ayant droit. La demande de

résiliation doit être faite avant la date fixée pour l'embarquement.

En cas de survenance des mêmes événements après le commencement du voyage, le transporteur a droit au paiement de la totalité du prix du voyage.

Article 1117

Le transporteur et le passager peuvent résilier le contrat de passage, sans dommages et intérêts de part ni d'autre, si au cours du voyage prévu le passager, le navire ou son équipage est susceptible d'être exposé à un risque de guerre, de blocus, d'émeutes, de troubles civils, de piraterie ou autre intervention de forces armées. La partie au contrat de passage qui veut utiliser cette possibilité de résiliation doit en aviser l'autre partie dans les délais les plus brefs.

La résiliation est possible pour les deux parties au contrat de passage même lorsque l'événement mentionné à l'alinéa précédent n'est que temporaire, mais que ses conséquences leur paraissent insupportables.

Article 1118

Si le départ du navire du port d'embarquement n'a pas lieu ou s'il est retardé de plus de trois jours après la date indiquée sur le billet de passage, le passager a le droit de résilier le contrat de passage. Si le navire devant transporter le passager est utilisé principalement pour le transport de marchandises, le délai indiqué ci-dessus est porté à sept jours.

En cas de résiliation le passager a droit au remboursement du prix de passage déjà payé

Article 1119

Si le départ du navire du port où le voyage doit commencer n'a pas lieu, ou s'il est retardé de plus de trois jours pour une cause non imputable au transporteur, chaque partie peut résilier le contrat de passage, sans dommages et intérêts de part ni d'autre.

En cas de résiliation, le transporteur est tenu de rembourser au passager le prix du passage déjà payé. S'il ne peut établir que l'événement ayant empêché ou retardé de plus de trois jours le départ du navire ne lui est pas imputable, le passager peut également demander la réparation du préjudice éventuellement subi.

Article 1120

En cas de modification importante des horaires prévus, de l'itinéraire fixé dans le contrat de passage ou des escales prévues, le passager peut demander la résiliation du contrat et des dommages et intérêts pour le préjudice subi le cas échéant.

Article 1121

Si, pour une raison quelconque, le voyage est interrompu ou si le navire ne peut rejoindre le port de débarquement prévu dans des délais raisonnables, le transporteur est tenu, si le passager le lui demande, soit au remboursement de la fraction du prix de passage correspondant à la partie du voyage non effectuée, soit de la faire transporter, ainsi que ses bagages et aux frais du transporteur, jusqu'au port de débarquement prévu ou à tout autre port convenu, par le premier navire approprié ou par un autre moyen de transport de passagers.

Article 1122

Si le passager interromp le voyage pour une cause qui ne lui est pas imputable ou en raison de la survenance de l'un des événements prévus à l'article 1089, ou dans l'hypothèse visée à l'article 1093, le transporteur a droit à une partie du prix de passage convenu, proportionnellement à la distance parcourue par le navire.

Si le transporteur a reçu un paiement supérieur au montant qui lui est ainsi dû, il est tenu de rembourser le trop-perçu au passager.

Article 1123

Le passager est tenu de respecter strictement les règles relatives au maintien de l'ordre et à la sécurité à bord du navire.

Article 1124

Le transporteur a un droit de rétention sur les bagages du passager si le montant du prix du passage ou toutes autres dépenses incombant au passager n'ont pas été payés. Il peut faire mettre en dépôt ces bagages, aux frais et risques du passager, jusqu'à ce que les créances résultant du

contrat de passage aient été payées ou aient fait l'objet d'une garantie.

Si les créances du transporteur ne font pas l'objet d'un paiement ou d'une garantie dans le délai d'un mois, le transporteur a le droit de faire procéder à la vente aux enchères publiques des bagages retenus, ou de recourir à tout autre mode qui lui paraîtra approprié, afin de couvrir, outre les frais, ses créances envers le passager.

Section 3: Responsabilité du Transporteur

Article 1125

Le transporteur est tenu de mettre et de conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage à entreprendre. Il doit également prendre les soins nécessaires pour assurer la sécurité des passagers et de leurs bagages.

Les bagages ne doivent pas être transportés sur le pont, à moins qu'il en ait été convenu autrement ou que leur transport en pontée soit usuel.

Article 1126

Le voyage doit être effectué dans des délais raisonnables. Le dévotement du navire n'est autorisé que dans le but de sauver ou de tenter de sauver des vies humaines ou des biens en mer ou pour tout autre motif raisonnable.

Article 1127

Le transporteur doit veiller à ce que le passager soit logé et nourri convenablement pendant le voyage, conformément aux stipulations du contrat de passage. En cas maladie du passager durant le transport, le transporteur doit prendre les mesures nécessaires afin de lui faire assurer les soins appropriés.

Article 1128

Si tout ou partie du transport convenu est confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, dans les conditions prévues au présent Chapitre, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, assujetti aux dispositions du présent Chapitre et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

Article 1129

Tout accord spécial avec un passager, en vertu duquel le transporteur assure des obligations qui ne sont pas imposées dans le présent Chapitre, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par des dispositions du présent Chapitre, a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

Article 1130

Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésion corporelles d'un passager et de la perte ou des dommages survenus aux bagages, si le fait générateur du préjudice subi a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

Il en est de même si le fait générateur du préjudice subi a eu lieu pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escale, ainsi qu'en cas de préjudice subi par le passager du fait d'un retard dans l'exécution du transport.

La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport ou pendant des opérations d'embarquement ou de débarquement, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

Article 1131

La faute ou la négligence du transporteur de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, est présumée, sauf preuve

contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager ou la perte ou les dommages survenus aux bagages de cabine résultent directement ou indirectement d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire.

En ce qui concerne la perte ou les dommages survenus aux autres bagages, la faute ou la négligence en question est présumée, sauf preuve contraire, quelle que soit la nature de l'événement générateur. Dans tous les autres cas, la preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

Article 1132

Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 1133

La responsabilité du transporteur en cas de décès ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à un montant établi par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande. Si l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

Article 1134

La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant maximum fixé par Arrêté, par passager et par transport.

La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci est limitée, dans tous les cas, à un montant maximum fixé par Arrêté, par véhicule et par transport.

La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux alinéas 1 et 2 ci-dessus est limitée, dans tous les cas, à un montant maximum fixé par Arrêté, par passager et par transport.

Article 1135

Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas des montants déterminés, fixés par Arrêté, en cas de perte ou de dommages causés à véhicule et en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Les sommes ainsi fixées seront déduites du montant de la perte ou du dommage.

Article 1136

Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse, de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 1105 et 1106.

Article 1137

Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés dans le présent Chapitre, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu du présent Chapitre.

Article 1138

Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 1105 et 1106 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de décès ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.

En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge du transporteur soit du transporteur substitué, en vertu des dispositions du présent Chapitre, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenu pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

Article 1139

Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 1109, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 1105 et 1106, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire, ne peut dépasser ces limites.

Article 1140

Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 1105 et 1106, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

Article 1141

Le transporteur n'est pas responsable en cas de pertes ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté. Une telle convention doit être constatée par écrit.

Article 1142

Lorsque le passager a connaissance de la nature dangereuse de ses bagages, ou sait qu'ils peuvent constituer un danger pour le navire ou les marchandises se trouvant à son bord, ou pour l'équipage ou les autres passagers, il est tenu d'en aviser le transporteur avant le commencement du voyage. Il en est de même si des bagages, autres que des bagages de cabine, doivent faire l'objet de soins particuliers.

Article 1143

Le transporteur peut interdire au passager d'emmener à bord des bagages de nature dangereuse ou susceptibles de constituer un danger pour le navire ou les marchandises, ou pour l'équipage ou les passagers. Si de tels bagages ont été amenés à bord et que le transporteur n'a pas eu connaissance de leur nature, il peut les débarquer, les rendre inoffensifs ou les détruire, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation. Il en est de même si le transporteur ayant eu connaissance de la nature des bagages, ceux-ci présentent par la suite un danger pour le navire ou les marchandises, ou pour l'équipage ou les passagers et ne peuvent plus être gardés à bord.

Article 1144

Si le transporteur a subi un préjudice imputable aux bagages d'un passager, celui-ci sera responsable des dommages causés s'il est établi qu'il ils sont dus à sa faute ou à sa négligence ou à celle d'une personne dont il répond.

Article 1145

Toutes stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé le décès ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par les articles 1105 et 1106, sauf celle prévue à l'article 1107, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat, qui demeure soumis aux dispositions du présent Chapitre.

Article 1146

Le transporteur peut cependant stipuler dans tous les cas l'exonération de sa responsabilité en ce qui concerne le transport d'animaux vivants voyageant comme bagages.

Section 4: Action en Réparation**Article 1147**

Le passager doit adresser une notification écrite au transporteur ou à son mandataire

a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages:

- pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement;

pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;

b) dans le cas de dommage non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.

Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

La notification écrite n'est pas exigée si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

Article 1148

Les actions en réparation du préjudice résultant de lésion corporelles d'un passager ne peuvent être engagées que par le passager lui-même ou par ses ayants droit.

Les actions en réparation du préjudice résultant du décès d'un passager ne peuvent être engagées que par les ayants droit du passager ou par des personnes qui dépendaient matériellement du passager décédé.

Article 1149

Une action intentée en vertu des dispositions du présent Chapitre doit être introduite au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous:

a) le tribunal du lieu de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;

b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;

c) un tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans ce Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci;

d) un tribunal de l'Etat du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de ce Etat.

Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé le décès ou les lésions corporelles du passager, ou les pertes ou dommages survenus à ses bagages, et qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié à l'alinéa 1er du présent article, est nulle.

Article 1150

Toute action en réparation du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager, ou de pertes ou de dommage survenus aux bagages, est soumise à une prescription d'un an.

Le délai de prescription court:

a) dans le cas de lésions corporelles à partir de la date du débarquement du passager;

b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésion corporelle s'étant produite au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut cependant dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;

c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, en considérant la date la plus tardive.

Article 1151

Les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription sont régies par la loi du tribunal saisi. Cependant, en aucun cas, une instance régie par les dispositions du présent Chapitre ne peut être introduite après l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu,

la plus tardive de ces deux dates prise en considération.

Nonobstant les dispositions de l'article précédent et de l'alinéa 1er du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

Section 5: Passagers Clandestins

Article 1152

Est considérée comme passager clandestin toute personne qui dans un port quelconque ou en un lieu à sa proximité, se dissimule dans un navire sans le consentement du propriétaire de ce navire ou du capitaine ou de toute personne ayant la responsabilité du navire, et qui est à bord après que le navire a quitté ce port ou ce lieu.

Article 1153

Si au cours d'un voyage d'un navire immatriculé en République de Guinée ou portant le pavillon guinéen, un passager clandestin est découvert dans un port ou en mer, le capitaine du navire peut livrer le passager clandestin aux autorités habilitées à recevoir et à traiter les passagers clandestins, dans le premier port où le navire fait escale après la découverte du passager clandestin, et dans lequel il estime que ce passager sera traité convenablement.

Article 1154

Lors de la remise du passager clandestin aux autorités du port de débarquement, le capitaine doit remettre à ces autorités un rapport contenant l'indication de tous les renseignements sur le passager clandestin en sa possession, précisant en particulier sa nationalité, le port d'embarquement, la date, l'heure et la position géographique du navire lorsque le passager clandestin a été découvert, ainsi que les noms des ports de départ et d'escales du navire.

Article 1155

Le passager clandestin est tenu de payer le double du prix de passage pour le voyage effectué, et de réparer le préjudice qu'il a pu causer, le cas échéant.

TITRE IX

REMORQUAGE, PILOTAGE ET MANUTENTION CHAPITRE I: REMORQUAGE

Article 1156

Par le contrat de remorquage, l'armateur d'un remorqueur s'engage à remorquer un navire ou un engin navigable jusqu'à un lieu déterminé ou à exécuter une manoeuvre déterminée.

Le propriétaire du navire ou de l'engin remorqué s'engage à payer à l'armateur du remorqueur la rémunération stipulée ou la rémunération usuelle au lieu du siège de l'entreprise de remorquage.

Article 1157

Sont considérés comme services de remorquage, qu'ils soient effectués en haute mer ou dans des eaux portuaires:

- a) les opérations consistant à tirer ou à pousser un navire ou un engin navigable ou flottant;
- b) les manoeuvres effectuées en vue de faire accoster, de faire partir ou d'aider l'appareillage d'un navire ou d'un engin navigable ou flottant;
- c) le convoiement ou toute aide apportée dans l'exécution d'autres manoeuvres effectuées par un navire ou un engin navigable ou flottant.

Article 1158

Le contrat de remorquage peut être conclu verbalement. La loi applicable au contrat est celle du lieu du principal établissement de l'entreprise de remorquage.

Article 1159

L'entreprise de remorquage doit présenter, au moment et au lieu qui ont été convenus, un ou plusieurs remorqueurs en vue de l'exécution des prestations prévues; celles-ci doivent être fournies sans retard, conformément aux prescriptions légales en vigueur au lieu où le remorquage est entrepris, et aux usages applicables en la matière.

L'armateur du navire à remorquer doit le présenter, dans les délais stipulés, au lieu qui a été convenu. Le navire doit se trouver dans un état permettant son remorquage en mer ou dans des eaux portuaires.

Article 1160

Le contrat de remorquage commence dès que le navire effectuant le remorquage se présente à proximité du navire à remorquer en vue de l'exécution des opérations de remorquage convenues.

Il prend fin lorsque la dernière opération de remorquage a été effectuée, et que le navire remorqueur s'est éloigné à distance suffisante du navire ou de l'engin flottant remorqué.

Article 1161

L'armateur du remorqueur est tenu de présenter à la date et au lieu convenus un navire remorqueur apte à entreprendre les opérations de remorquage prévues, convenablement armés équipés et approvisionnés, et pourvu des agrès et appareils nécessaires.

L'armateur ne répond pas des vices cachés du navire remorqueur, qui n'ont pu être découverts par l'exercice d'une diligence raisonnable.

Article 1162

Les services de remorquage doivent être exécutés avec la compétence exigée par les circonstances, sans interruptions ni retards injustifiés, et conformément aux principes d'une bonne navigation et des règles de la pratique maritime.

Article 1163

La rémunération des services de remorquage est fixée par la convention des parties ou, à défaut, par les tarifs applicables au lieu du siège principal de l'entreprise de remorquage. Si ces tarifs ne contiennent pas les dispositions appropriées, le montant de la rémunération est déterminé par les usages du lieu où le remorquage est effectué.

La rémunération est due lorsque les services de remorquage ont été rendus.

Article 1164

Les opérations de remorquage sont effectuées sous la direction du capitaine du navire remorqué; le capitaine du navire remorqueur est tenu de suivre les instructions données en matière nautique par le capitaine du navire remorqué.

L'armateur du navire remorqué est responsable des dommages causés au navire remorqueur ou aux personnes et aux biens qui se trouvent à son bord, à moins qu'il ne puisse établir que ces dommages sont dus à des causes qui ne lui sont pas imputables.

Article 1165

Les parties au contrat de remorquage peuvent convenir, par écrit, que le capitaine du navire remorqueur aura également le commandement du navire remorqué, ou de l'engin flottant remorqué.

La responsabilité pour les dommages causés au navire remorqué ou à l'engin remorqué, ainsi qu'aux personnes et aux biens qui se trouvent à son bord, incombe dans ce cas à l'armateur du navire remorqueur, à moins qu'il ne puisse établir que ces dommages sont dus à des causes qui ne lui sont pas imputables.

Article 1166

Dans les rapports entre les parties au contrat, en ce qui concerne les dommages résultant de l'exécution du remorquage, on présumera la faute de l'armateur du navire dont le capitaine a la direction des opérations de remorquage, à moins qu'il ne soit établi qu'il a fait preuve de toute la diligence nécessaire dans l'exécution de ses obligations.

Article 1167

L'armateur du navire remorqueur et l'armateur du navire remorqué répondent solidairement des dommages causés lors des opérations de remorquage à des tiers, à moins qu'ils ne puissent établir qu'ils ne sont ni l'un ni l'autre, responsables des dommages.

L'armateur auquel les dommages ne peuvent pas être imputés, ou qui a

une part de responsabilité moindre dans la réalisation de ces dommages, a un recours contre l'autre armateur.

Si les deux armateurs sont responsables des dommages causés à des tiers, mais que la part de leur responsabilité respective ne peut pas être déterminée, ils répondent à part égale de la réparation des dommages causés.

Article 1168

L'équipage d'un navire, qui est placé sur le plan nautique sous la direction du capitaine d'un autre navire, est néanmoins tenu de veiller à la sécurité du convoi remorqué et à la sécurité de la navigation.

Article 1169

Si en cours d'exécution du contrat de remorquage, le navire remorqué se trouve en danger par suite de circonstances dont l'armateur du remorqueur n'a pas à répondre en vertu du contrat de remorquage, et que le remorqueur entreprend des opérations de sauvetage ou d'assistance, son armateur a droit, en cas de succès, à une rémunération de sauvetage ou d'assistance.

Une telle rémunération n'est pas due s'il résulte des stipulations contractuelles que la rémunération payée comprend également, le cas échéant, la rémunération de sauvetage ou de l'assistance.

Article 1170

Si un transport de marchandises ou de passagers a été stipulé dans le contrat de remorquage, que ce transport soit assuré par le navire remorqué ou au moyen du remorquage de tout autre engin flottant, les dispositions de la Section 3 du Chapitre I et du Chapitre II du Titre VIII, relatives au transport de marchandises ou de passagers, seront appliquées, avec les adaptations nécessaires, en ce qui concerne la responsabilité de l'armateur du remorqueur.

S'il y a doute sur le point de savoir s'il s'agit d'un contrat de remorquage ou d'un contrat de transport par remorquage, on présupera qu'un contrat de remorquage a été conclu.

Article 1171

L'organisation, le fonctionnement et les tarifs des services de remorquage sont fixés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 1172

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

CHAPITRE II

PILOTAGE

Article 1173

En vue de garantir la sécurité de la navigation entre les ports, sur les routes maritimes vers les ports, dans les zones portuaires et dans toutes autres zones où cela peut être considéré comme nécessaire par l'Autorité Maritime de la République de Guinée, l'entrée ou la sortie des navires est effectuée avec l'assistance de pilotes.

L'obligation de prendre un pilote s'applique à tous les navires, quel que soit leur pavillon ou leur nationalité.

Article 1174

Le pilotage consiste à assister et à conseiller le capitaine dans la navigation du navire, lorsqu'il se trouve dans les eaux maritimes indiquées à l'article précédent.

Article 1175

Les zones dans lesquelles le pilotage est obligatoire sont déterminées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Dans ces zones, le pilotage est obligatoire pour tous navires à l'exception de ceux désignés ci-après:

- a) navires à voile d'une jauge nette inférieure à 100 tonneaux;
- b) navires à propulsion mécanique d'une jauge nette inférieure à 100 tonneaux;

- c) navires à propulsion mécanique affectés exclusivement à l'amélioration, à l'entretien et à la surveillance des ports et de leurs accès, tels que les remorqueurs, les dragues, les chalands;
- d) navires des phares et balises;

e) navires de la Marine Nationale;

f) tous autres bâtiments dont le Ministre chargé de la Marine Marchande décidera qu'ils sont dispensés du pilotage obligatoire.

Tout capitaine de navire conserve la faculté de faire appel aux services d'un pilote dans les zones où, conformément à la réglementation en vigueur le pilotage n'est pas obligatoire.

Article 1176

Tout navire entrant dans une zone où le pilotage est obligatoire est tenu de faire le signal d'appel du pilote. Les modalités pratiques des signaux d'appel sont fixées par les règlements internes des stations de pilotage.

Le navire qui quitte une zone où le pilotage est obligatoire est tenu d'en aviser la station.

Article 1177

Le pilotage du navire commence à partir du moment où le pilote se présente au navire et prend fin lorsque le navire est arrivé à destination, à son mouillage ou à quai, ou quand il a atteint la limite de la zone dans laquelle le pilotage est obligatoire.

Le pilote n'a pas le droit de quitter le navire sans l'accord du capitaine, avant que le navire soit en sécurité, amarré ou sorti en mer, à moins qu'il n'ait été remplacé par un autre pilote.

Article 1178

Le Capitaine du navire doit faciliter l'embarquement du pilote qui se présente, notamment en lui fournissant tous les moyens nécessaires pour accoster et monter à bord dans les meilleures conditions de sécurité. Lorsque le pilotage du navire a été effectué, il a les mêmes obligations en ce qui concerne le débarquement du pilote.

Article 1179

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

Il doit néanmoins, nonobstant toute autre obligation de service, apporter d'abord son assistance à tout navire se trouvant en danger, même si son assistance n'a pas été requise expressément, à partir du moment où il a pu constater le péril dans lequel se trouve le navire, ou en être informé.

Article 1180

Durant les opérations de pilotage, le Pilote est placé sous le Commandement du Capitaine du navire piloté.

Le Capitaine du navire est tenu de fournir au pilote tous renseignements concernant les caractéristiques nautiques du navire.

La présence d'un Pilote à bord du navire ne libère cependant pas le Capitaine de ses responsabilités en ce qui concerne la manœuvre nautique du navire.

Article 1181

L'organisation des services de pilotages, les qualifications professionnelles exigées des pilotes ainsi que le fonctionnement des services de pilotage dans chaque Port de la République de Guinée sont fixés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 1182

Les tarifs du pilotage dans chaque port sont fixés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Dans les zones où le pilotage est obligatoire, et en ce qui concerne les navires non dispensés de l'obligation de prendre un Pilote, le Capitaine du navire est tenu de payer les droits de pilotage, même s'il n'a pas utilisé les services du pilote, et sans préjudice des peines prévues à l'article 1160.

Article 1183

Le consignataire du navire ou, à défaut, le capitaine, est personnellement responsable du paiement des droits à l'entrée et à la sortie de la zone de pilotage par le navire.

Article 1184

L'armateur du navire piloté est responsable envers les tiers des dommages causés par le pilote, comme s'il s'agissait de dommages causés par un membre de l'équipage du navire.

Les accidents survenus au pilote au cours des opérations de pilotage ou pendant les manoeuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il ne fasse la preuve d'une faute lourde du Pilote ou de l'équipage du bateau pilote.

Article 1185

Sont également à la charge de l'armateur du navire piloté:

a) les avaries causées au bateau au cours des opérations de pilotage ou pendant les manoeuvres d'embarquement et de débarquement du pilote;

b) les accidents survenus à l'équipage du bateau pilote, au cours des manoeuvres d'embarquement et de débarquement du pilote.

Les avaries et accidents visés à l'alinéa précédent ne sont pas à la charge de l'armateur s'il fait la preuve de la faute lourde du pilote ou de l'équipage du bateau pilote.

Article 1186

Le Pilote peut limiter sa responsabilité civile résultant des articles 1156 et 1157, à concurrence d'un montant égal à six mois de ses salaires, sauf le cas d'une faute intentionnelle de sa part.

La responsabilité pour les avaries causées au navire par la faute du Pilote dans l'exercice de ces fonctions est à la charge des services de pilotage. Cette responsabilité est limitée à concurrence d'un montant égal à dix fois la taxe due pour les services de pilotage au cours desquels l'avarie a eu lieu.

Article 1187

L'Autorité Portuaire de la République de Guinée n'est pas responsable envers l'armateur du navire piloté des dommages causés par un Pilote, sauf dans le cas où le pilote ne remplit pas les conditions de qualification professionnelle exigées des Pilotes par l'Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande visé à l'article 1181.

Dans les cas où sa responsabilité est tout de même mise en cause suivant les conditions prévues à l'alinéa précédent, l'Autorité Portuaire peut limiter sa responsabilité à concurrence d'un montant égal à vingt fois les droits de pilotage dus pour les opérations de pilotage pendant lesquelles les dommages ont été occasionnés.

Article 1188

Toute infraction aux dispositions des articles 1145 1150 1154 et 1155 est passible d'une amende d'un million (1.000.000) de Francs Guinéens à deux millions (2.000.000) de Francs Guinéens.

Article 1189

Les actions nées à l'occasion du pilotage sont prescrites deux ans après l'achèvement des opérations de pilotage.

CHAPITRE III**ENTREPRISES DE MANUTENTION****Article 1190**

Les opérations de chargement, d'arrimage de désarrimage et de déchargement des marchandises, les opérations de mise et de reprise des marchandises sous hangar et sur terre plein ou dans les magasins, de même que la garde et la conservation des marchandises destinées à être chargées ou qui ont été déchargées, sont effectuées dans les ports de la République de Guinée par des entreprises de manutention.

Article 1191

Les entreprises de manutention sont habilitées à effectuer les opérations décrites à l'article précédent en vertu d'un agrément accordé par Arrêté du

Ministre chargé de la Marine Marchande.

Les règles applicables à ces entreprises les conditions de leur fonctionnement et le type d'opérations portuaires qu'elles sont autorisées à entreprendre sont fixés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 1192

Les services de manutention portuaire sont effectués conformément aux stipulations d'un contrat écrit.

Les conditions dans lesquelles ce contrat est conclu et les principales stipulations qu'il doit contenir sont fixées par le règlement portuaire du lieu où le contrat est exécuté.

Article 1193

Le contrat relatif à des opérations de manutention portuaire peut contenir, outre les stipulations visées à l'alinéa 2 de l'article précédent, des clauses librement négociées par les parties.

Le contrat ne peut cependant en aucun cas, déroger aux dispositions légales applicables à la manutention portuaire ou aux usages locaux, ni restreindre les droits des parties au contrat ou des autres usagers des services de manutention portuaire.

Article 1194

La rémunération pour les différentes catégories de services de manutention portuaire est fixée dans des tarifs publiés par les entreprises de manutention agréées.

Ces tarifs doivent être approuvés par le Ministre chargé de la Marine Marchande, avant leur mise en application.

Article 1195

Dans l'exécution de ses obligations, l'entreprise de manutention doit apporter les soins et la diligence requis par le type et le caractère des opérations effectuées, compte tenu des moyens techniques disponibles.

Article 1196

L'entreprise de manutention ne répond des pertes et des dommages aux marchandises, ou des dommages subis par le navire ou par un autre moyen de transport, s'ils sont survenus au cours des opérations visées à l'article 1162, que si la faute de l'entreprise a été établie.

Article 1197

L'entreprise de manutention n'est cependant pas tenue des pertes ou des dommages aux marchandises, ou des dommages subis par le navire ou par un autre moyen de transport, s'ils sont dus à l'une des causes suivantes:

- un incendie;
- des faits constituant un événement non imputable à l'entreprise de manutention;
- des grèves, lock-out ou entraves apportées au travail, partiellement ou complètement, s'ils ne sont imputables à l'entreprise de manutention;
- d'une faute du chargeur, notamment en cas de défaut ou de vice de l'emballage, de conditionnement défectueux, d'absence ou de défaut des marques;
- le vice propre de la marchandise.

Le demandeur pourra cependant, dans les cas visés à l'alinéa 1 a) ci-dessus, établir que les pertes ou les dommages sont dus, totalement ou partiellement, à une faute de l'entreprise de manutention ou de ses préposés.

Article 1198

Si la perte ou les dommages aux marchandises surviennent au cours d'opérations de chargement ou de déchargement, ou lors d'un transport au cours duquel ont été utilisées des allèges ou autres moyens de transport portuaire, l'entreprise de manutention pourra invoquer la limitation de sa responsabilité dans les conditions prévues à l'article 1012 en faveur du transporteur de marchandises par mer.

Article 1199

L'entreprise de manutention répond des conséquences dommageables des retards dans les opérations de chargement ou de déchargement du navire, au-delà des délais stipulés dans le contrat de manutention, à moins qu'elle ne puisse établir que ces retards ne lui sont pas imputables.

Le montant de l'indemnité qui peut être due par l'entreprise de manutention de retard ou de dépassement des délais stipulés est fixé dans le contrat de manutention ou conformément aux usages du port de chargement ou de déchargement où le retard a eu lieu.

Article 1200

En cas d'interruption du travail au cours des opérations de manutention portuaire, pour des raisons autres que celles prévues à l'article 1169, la partie au contrat de manutention à qui une telle interruption est imputable répond des conséquences dommageables et des frais qui peuvent en résulter.

Article 1201:

Toutes les actions nées à l'occasion du contrat de manutention se prescrivent par un an à compter du jour de l'échéance de la dernière opération prévue par ce contrat.

Article 1203:

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

- a) de soustraire l'entreprise de manutention à la responsabilité définie aux articles 1167, 1168 et 1169 du présent Chapitre;
- b) ou de renverser le fardeau de la preuve lui incombant, tel qu'il est prévu dans le présent Chapitre;
- c) ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 1170;
- d) ou de céder à l'entreprise de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

TITRE X

EVENEMENTS DE MER

CHAPITRE I

ABORDAGES

Section 1: Définition et Principes Généraux

Article 1203

Est considéré comme abordage toute collision entre navires ou entre navires et bateaux de navigation intérieure, ou tout heurt entre ces navires ou ces bateaux et des engins flottants assimilés, en vue de l'application des dispositions du présent Chapitre, à des navires ou à des bateaux de navigation intérieure.

Article 1204:

En cas d'abordage survenu entre des navires, entre des navires et des bateaux de navigation intérieure, entre ces navires ou bateaux et des engins flottants qui leur sont assimilés, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux biens ou aux personnes se trouvant à bord, sont réglées conformément aux dispositions où l'abordage s'est produit.

Article 1205:

Est également considéré comme abordage, au sens des dispositions du présent chapitre, le heurt entre un navire et un ouvrage fixe ou un objet en un point déterminé, lorsque cet ouvrage ou cet objet se trouve sur le domaine public maritime.

Article 1206

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également à la réparation des dommages que, par l'exécution ou l'omission d'une manoeuvre, ou par l'inobservation des règlements, un navire a causé soit à un autre navire, soit aux biens ou aux personnes se trouvant à son bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage au sens des articles 1175 et 1177.

Article 1207:

En cas d'abordage entraînant des dommages à un ou plusieurs navires ou engins navigables, à des personnes, ou à des marchandises ou autres biens se trouvant à bord, ou au domaine public maritime, les indemnités susceptibles d'être dues à raison de ces dommages sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre sous réserve de

l'application des dispositions relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, ainsi que de celles concernant les responsabilités des parties à des contrats de transport de marchandises ou de passagers ou à des contrats de remorquage.

Article 1208

Les règles doivent être observées par tous les navires naviguant dans les eaux maritimes et dans les eaux attenantes accessibles aux navires de mer, pour prévenir les abordages, sont déterminées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Section 2: Responsabilité

Article 1209

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

Si il y a faute 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 pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Article 1210

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou aux autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, suivant les proportions indiquées à l'alinéa 2 de l'article précédent, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont cependant tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages ayant entraîné un décès ou une lésion corporelle, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 2 de l'article précédent, il doit définitivement supporter.

Article 1211

Si l'abordage est dû à un cas fortuit ou à un cas de force majeure, s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

La disposition de l'alinéa précédent s'applique également dans les cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment où l'abordage se produit.

Article 1212

Il n'y a point de présomption légale de faute en matière de responsabilité pour abordage, lorsqu'il y a collision ou heurt entre navires, bateaux de navigation intérieure ou engins flottants assimilés.

En cas d'abordage entre un navire, un bateau de navigation intérieure ou un engin flottant assimilé et un ouvrage fixe ou un objet fixé en un point déterminé, se trouvant sur le domaine public maritime, la responsabilité du navire sera présumée, sauf le cas de force majeure, si l'ouvrage fixe ou l'objet fixe cité ci-dessus répondait aux normes de signalisation requises au moment de l'abordage.

Article 1213

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

Il est également tenu de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que le port ou lieu d'où il vient et le port ou lieu vers lequel il se rend.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable du fait de la seule violation des dispositions prévues aux alinéa 1 et 2 du présent article.

Article 1214

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également aux navires et aux bateaux de navigation intérieure de l'Etat Guinéen, affectés à un service public. Elles ne s'appliquent pas aux navires de la Marine Nationale lorsque l'abordage a eu lieu au cours d'exercices militaires effectués dans des zones ayant préalablement été déclarées comme dangereuses pour la

navigation. Les commandants de ces navires restent toutefois tenus de l'obligation de prêter assistance aux navires abordés.

Article 1215

La rabilité fixée dans les dispositions du présent Chapitre subsiste dans les cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoirement.

Article 1216

En cas d'abordage entre navire remorqueur ou un navire remorqué et un navire, le convoi constitué par le remorqueur et le remorqué sera considéré comme un seul navire.

Si le remorqueur a la direction des opérations de remorquage, sa responsabilité pourra être mise en cause par le navire tiers qui a été victime d'un abordage.

La responsabilité à l'égard du navire tiers victime d'un abordage incombe par contre au navire remorqué lorsque le capitaine de ce navire a conservé la direction des opérations de remorquage.

Section 3: Compétence Civile

Article 1217

Les litiges relatifs à la réparation de dommages dus à un abordage sont régis:

a) par la loi guinéenne lorsque l'abordage a eu lieu dans les eaux territoriales de la République de Guinée;
b) par la loi applicable devant la juridiction appelée à statuer, si l'abordage n'a pas eu lieu dans les eaux territoriales de la République de Guinée ou celle d'un autre Etat;

c) par la loi du pavillon si les navires abordés battent le même pavillon, sans que soient prises en considération les eaux dans lesquelles l'abordage s'est produit.

L'action en réparation des dommages dus à un abordage survenu entre navires ou entre navires et bateaux de navigation intérieure ou engin flottants assimilés, peut être intentée uniquement:

a) soit devant le tribunal du lieu de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation;

b) soit devant le tribunal du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire du défendeur ou sur un autre navire lui appartenant, ou du lieu où la saisie aurait pu être pratiquée et où le défendeur a donné une caution ou une autre garantie;

c) soit devant le tribunal du lieu de l'abordage, lorsque cet abordage est survenu dans les ports et rades de la République de Guinée ou dans ses eaux intérieures.

Il appartiendra au demandeur de décider devant lequel des tribunaux indiqués à l'alinéa précédent l'action sera portée.

Article 1219

Les dispositions de l'article précédent ne portent pas atteinte au droit des parties de soumettre un litige relatif à une action en réparation de dommages dus à un abordage devant une juridiction qu'elles choisissent d'un commun accord ou à l'arbitrage.

Article 1220

Les demandes reconventionnelles nées d'un même abordage pourront être portées devant le tribunal compétent pour connaître de l'action principale, déterminé conformément aux règles prévues à l'article 1190.

Si il existe plusieurs demandeurs, chacun pourra porter son action devant le tribunal antérieurement saisi d'une action née du même abordage contre la même partie.

Si plusieurs navires sont impliqués dans un abordage, le tribunal saisi conformément aux règles prévues à l'article 1190 pourra se déclarer compétent, suivant les règles de compétence applicables en République de Guinée, pour juger toutes les actions intentées à raison du même événement.

Article 1231

Une action en réparation de dommages dus à un abordage contre des navires de la Marine Nationale ou des navires affectés à un service public ne peut être portée que devant les juridictions guinéennes.

Article 1222

L'action en réparation des dommages subis à la suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune formalité spéciale.

Article 1223

Les actions en réparations des dommages se prescrivent par deux ans à partir de la réalisation de l'événement. Le délai pour intenter les actions en recours prévues par l'alinéa 2 de l'article 1182 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

Les délais de prescription prévus aux alinéa 1 et 2 du présent article ne courent pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction de la République de Guinée.

Section 4: Compétence Pénale

Article 1224

En cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire battant pavillon guinéen et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute personne au service du navire, des poursuites ne pourront être intentées que devant les autorités judiciaires ou administratives de cet Etat, dès lors que le navire portait le pavillon dudit Etat au moment de l'abordage ou de l'événement de navigation.

Si le navire battait un autre pavillon, des poursuites ne pourront être intentées que devant les autorités judiciaires ou administratives de l'Etat dont le bâtiment battait le pavillon au moment de l'abordage.

Article 1225

Dans le cas prévu à l'article précédent, aucune saisie ou retenue du navire ne peut être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou de l'événement de navigation.

Article 1226

Les autorités judiciaires de la République de Guinée ou l'Autorité Maritime sont seules habilitées à prendre toutes les mesures relatives aux certificats de compétence et licences ou autres titres professionnels qu'elles ont accordés à des gens de mer guinéens, ou de poursuivre ceux-ci à raison des infractions commises pendant qu'ils étaient à bord d'un navire portant le pavillon d'un autre Etat.

Article 1227

Les autorités judiciaires de la République de Guinée ou l'Autorité Maritime sont de même habilitées à entreprendre des poursuites en cas d'abordage survenant dans les eaux intérieures, dans les ports et rades ou dans les eaux territoriales de la République de Guinée, et qui est de nature à entraîner la responsabilité pénale du Capitaine ou de tout autre membre de l'équipage au service d'un navire battant le pavillon d'un autre Etat.

Article 1228

Les dispositions de la présente Section s'appliquent également aux navires de la Marine Nationale et aux navires affectés à un service public.

CHAPITRE II

ASSISTANCE ET SAUVETAGE

Section 1: Dispositions Générales

Article 1229

Aux fins des dispositions du présent Chapitre:

- les termes "opération d'assistance" signifient tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux;
- le terme "navire" désigne tout bâtiment de mer, bateau ou engin flottant, ou toute structure capable de naviguer;
- le mot "bien" désigne tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral et comprend le fret en risque;

d) l'expression "dommage à l'environnement" signifie un préjudice matériel pour la santé de l'homme, la faune ou la flore marines ou pour les ressources de la mer dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones adjacentes, causé par pollution, contamination, incendie, explosion ou de graves événements similaires;

e) le terme "paiement" signifie le règlement de toute rémunération, récompense ou indemnité due en vertu des dispositions du présent chapitre.

Article 1230

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent chaque fois que des actions judiciaires ou arbitrales relatives aux questions traitées dans le présent chapitre sont portées devant une juridiction ou une instance arbitrale en République de Guinée.

Article 1231

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux plates-formes fixes ou flottantes ni aux unités mobiles de forage au large lorsque ces plates-formes ou unités sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à la production de ressources minérales du fond des mers.

Article 1232

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux navires de la Marine Nationale et aux navires affectés à un service public.

Article 1233

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à toute opération d'assistance sauf dans la mesure où un contrat en dispose autrement, soit expressément, soit implicitement.

Le capitaine a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire.

Le capitaine ou le propriétaire du navire a le pouvoir de conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.

Article 1234

Aucune disposition de l'article précédent ne porte atteinte à l'application des dispositions de l'article 1207 ci-après ou à l'obligation de prévenir ou de limiter les dommages à l'environnement.

Article 1235

Un contrat ou l'une quelconque de ses clauses peut être annulé ou modifié si:

a) le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger et que ses clauses ne sont pas équitables; ou si

b) le paiement convenu en vertu du contrat est beaucoup trop élevé ou beaucoup trop faible pour les services effectivement rendus.

Section 2: Exécution des Opérations d'Assistance

Article 1236

L'assistant a, envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger, l'obligation:

a) d'effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu;

b) lorsqu'il s'acquitte de l'obligation visée à l'alinéa a), d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;

c) Chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement, de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants, et

d) d'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le capitaine ou le propriétaire du navire ou des autres biens en danger; il est néanmoins entendu que le montant de la rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.

Article 1237

Le capitaine et le propriétaire du navire ou le propriétaire des autres biens en danger ont, envers l'assistant, l'obligation:

a) de coopérer pleinement avec lui pendant les opérations d'assistance, b) ce faisant, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, et lorsque le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr, d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.

Article 1238

Aucune disposition du présent chapitre ne porte atteinte au droit de l'Etat guinéen, en tant qu'Etat côtier concerné, de prendre des mesures, conformément aux principes généralement reconnus du droit international, afin de protéger le littoral national ou les intérêts de nationaux guinéens contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident en mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre de graves conséquences préjudiciables, et notamment au droit de l'Etat guinéen de donner des instructions concernant les opérations d'assistance.

Article 1239

Tout Capitaine est tenu, pour autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes se trouvant à bord, de prêter assistance à toute personne en danger de disparition en mer.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation, par le capitaine, de l'obligation prévue à l'alinéa 1er du présent article.

Section 3. Droits des assistants.

Article 1240

Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération.

Sauf disposition contraire, aucun paiement n'est dû en vertu des dispositions du présent Chapitre si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile.

Les dispositions de la présente Section s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.

Article 1241

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 1242

Un remorqueur ne peut prétendre à une rémunération pour l'assistance apportée au navire qu'il remorque, ou de sa cargaison, à moins qu'il ait rendu des services exceptionnels, ne pouvant pas être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

La même disposition est applicable, par analogie, au pilote du navire.

Article 1243

La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous:

a) la valeur du navire et des autres biens sauvés;

b) l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;

c) l'étendue du succès obtenu par l'assistant;

d) la nature et l'importance du danger;

e) l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines;

f) le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants;

g) le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel;

h) la promptitude des services rendus;

i) la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance;

j) l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.

Article 1244

Le paiement d'une rémunération fixée conformément aux dispositions de l'article précédent doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective.

Cependant, lorsque l'une des parties intéressées a effectué le paiement de l'ensemble de la rémunération due, elle a un droit de recours contre les autres parties pour leur part respective.

Les rémunérations versées à l'assistant, à l'exclusion de tous intérêts et frais juridiques récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne peuvent dépasser la valeur du navire et des autres biens sauvés.

Article 1245

Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui, par lui-même ou par sa cargaison, menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir, en vertu des dispositions des deux articles précédents, une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément aux dispositions des Articles 1218 à 1223 ci-après, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalente à ses dépenses.

Article 1246

Si, dans les circonstances prévues à l'article précédent, l'assistant a prévenu ou limité les dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire à l'assistant en vertu des dispositions de l'article précédent peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30% des dépenses engagées par l'assistant.

Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères énoncés à l'article 1215, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100% des dépenses engagées par l'assistant.

Article 1247

L'indemnité spéciale payée en vertu des articles 1217 et 1218 ci-dessus n'est pas assujettie à l'avarie commune.

Article 1248

Par "dépenses de l'assistant" il faut entendre, aux sens des articles 1217 et 1218 ci-dessus, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utiles dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés aux alinéas h), i) et j) de l'article 1215.

Article 1249

L'indemnité totale visée aux articles 1217 à 1220 ci-dessus n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu des articles 1215 et 1216.

Article 1250

Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu des articles 1217 à 1221.

Article 1251

Lorsque le tribunal fixe une rémunération en vertu des articles 1215 et 1216, et calcule une indemnité spéciale en vertu des articles 1217 à 1222, il n'est pas tenu de fixer une rémunération en vertu des articles 1215 et 1216 jusqu'à concurrence de la valeur minimale du navire et des autres biens sauvés avant de calculer l'indemnité spéciale à verser en vertu des articles 1217 à 1222.

Article 1252

La rémunération due au navire en raison d'une assistance ayant eu un résultat utile fait l'objet d'une déduction en vue du paiement des frais de réparation pour les dommages subis, le cas échéant, par le navire, sa cargaison ou tous autres biens se trouvant à son bord, ainsi qu'au

remboursement des frais de combustible et des salaires et indemnités payés au Capitaine et à l'équipage, à l'occasion des opérations d'assistance.

La rémunération nette due au navire, après déduction des sommes indiquées à l'alinéa précédent, est répartie pour moitié entre le propriétaire et l'équipage du navire.

Article 1253

Si le navire qui a porté assistance n'est pas exploité par son propriétaire, la moitié de la rémunération nette à l'alinéa 2 de l'article précédent, et considérée comme revenant au propriétaire du navire, est répartie pour moitié entre celui-ci et l'armateur du navire, à moins qu'un autre mode de répartition ait été convenu dans le contrat d'affrètement du navire ou dans toute autre convention conclue entre le propriétaire et l'armateur du navire.

Article 1254

La répartition de la rémunération nette revenant au capitaine et à l'équipage, conformément aux conditions prévues à l'article 1224, est effectuée comme suit:

le Capitaine reçoit un tiers et les membres de l'équipage deux tiers du montant prévu ci-dessus;

la part revenant à l'équipage est partagée entre ses membres, proportionnellement au montant de leur salaire.

La part attribuée au capitaine ne doit en aucun cas être inférieure au double de la part allouée au membre de l'équipage ayant reçu la part la plus élevée.

Article 1255

A la suite des circonstances particulières à des opérations d'assistance, les règles de répartition prévues à l'article précédent peuvent être modifiées ou écartées. Il en est ainsi notamment, si des membres de l'équipage ont fait preuve, pendant les opérations d'assistance, d'un dévouement particulier ou s'ils se sont exposés particulièrement au danger.

Article 1256

La répartition de la moitié de la rémunération nette due au capitaine et à l'équipage est effectuée par le propriétaire ou par l'armateur non propriétaire du navire, suivant les règles prévues aux articles 1226 et 1227, sur proposition du capitaine.

Ni le capitaine, ni les membres de l'équipage ne peuvent renoncer par convention aux droits prévus en leur faveur aux articles 1226 et 1227.

La règle prévue à l'alinéa précédent ne s'applique pas au capitaine et aux membres de l'équipage des navires ayant pour activité principale l'assistance et le sauvetage en mer.

Article 1257

Dès que le calcul de la répartition de la rémunération due au capitaine et aux membres de l'équipage est effectué, le propriétaire ou l'armateur non propriétaire du navire doit leur faire savoir quel est le montant de la rémunération à laquelle ils ont droit, ainsi que le plan de répartition qui a été adopté, conformément aux dispositions de l'article 1226.

Le capitaine, les membres de l'équipage et le pilote peuvent contester le montant de leur part de la rémunération d'assistance ainsi que le plan de répartition adopté, dans les trois mois qui suivent la notification prévue à l'alinéa 1er du présent article.

Article 1258

Toutes contestations relatives à la détermination du montant de la rémunération d'assistance ou à sa répartition entre le propriétaire du navire, le capitaine et l'équipage, doivent être soumises au tribunal du lieu où l'assistance a été apportée ou du lieu où les biens sauvés ont été amenés.

Les contestations relatives à la répartition de la rémunération d'assistance déterminée suivant les règles prévues à l'article 1226 doivent être soumises au tribunal du lieu où le navire est immatriculé.

Article 1259

Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées.

Le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.

Article 1260

Dans le cas de services rendus en vertu de contrats existants, aucun paiement n'est dû en vertu des dispositions du présent Chapitre à moins que les services rendus ne dépassent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat conclu avant que le danger ne survienne.

Article 1261

Un assistant peut être privé de la totalité ou d'une partie du paiement dû en vertu des dispositions du présent Chapitre dans la mesure où les opérations d'assistance ont été rendues nécessaires ou plus difficiles par sa faute ou sa négligence, ou s'il s'est rendu coupable de fraude ou de malhonnêteté.

Section 4: Création Actions**Article 1262**

Aucune disposition dans le présent Chapitre ne porte atteinte au privilège maritime de l'assistant résultant d'une convention internationale ou des dispositions prévues dans le présent Code.

L'assistant ne peut pas faire valoir son privilège maritime lorsqu'une garantie suffisante lui a été dûment offerte ou fournie pour le montant de sa créance, intérêts et frais compris.

Article 1263

A la demande de l'assistant, la personne redevable d'un paiement en vertu des dispositions du présent Chapitre est tenue de fournir une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant intérêts et frais compris.

Sans préjudice des dispositions prévues à l'alinéa précédent, le propriétaire du navire sauvé doit faire de son mieux pour obtenir des propriétaires de la cargaison, avant que celle-ci ne soit libérée, une garantie suffisante au titre des créances formées contre eux, intérêts et frais compris.

Article 1264

Le navire et les autres biens sauvés ne doivent pas, sans le consentement de l'assistant, être enlevés du premier port ou lieu où ils sont arrivés après l'achèvement des opérations d'assistance, avant qu'ait été constituée une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant sur le navire ou les biens concernés.

Article 1265

Le tribunal compétent pour statuer sur la créance de l'assistant peut, par une décision provisoire, ordonner que celui-ci reçoive un acompte équitable et juste, assorti de modalités, y compris d'une garantie s'il y a lieu, qui soient équitables et justes suivant les circonstances de l'affaire.

Article 1266

L'action en paiement de la rémunération d'assistance due au propriétaire du navire, à l'armateur non propriétaire, au capitaine, à l'équipage ou au pilote appartient au propriétaire du navire assistant.

L'action doit être intentée contre le propriétaire ou l'armateur non propriétaire du navire assisté; si celui-ci a été perdu, l'action ne peut être intentée que contre les propriétaires des marchandises sauvées ou de tous autres biens se trouvant à bord du navire assisté et qui ont été sauvés.

Article 1267

Les litiges relatifs à des opérations d'assistance sont régis:

- par la loi du pays dans le mer territoriale ou dans les eaux intérieures duquel les opérations d'assistance ont eu lieu;
- si les opérations d'assistance n'ont pas eu lieu dans la mer territoriale ou dans les eaux intérieures d'un pays déterminé, par la loi de la juridiction à laquelle le conflit est soumis;

c) par la loi du pavillon' si le navire assistant et le navire assisté battent le même pavillon, quelles que soient les eaux dans lesquelles les opérations d'assistance ont eu lieu;

d) par la loi du pavillon du navire assistant si le conflit porte uniquement sur la répartition de la rémunération d'assistance entre le propriétaire, l'armateur non propriétaire, le capitaine, les membres de l'équipage et le pilote du navire assistant.

Article 1268

Si le navire assistant et le navire assisté battent tous deux le pavillon Guinéen et si les opérations d'assistance ont eu lieu dans les eaux territoriales de la République de Guinée, toute clause attributive de juridiction à un tribunal étranger ou toute stipulation suivant laquelle compétence est donnée à un tribunal arbitral siégeant à l'étranger est nulle.

Lorsque le navire assistant et le navire assisté ne battent pas le pavillon du même Etat, ils peuvent convenir dans le contrat d'assistance de soumettre les conflits relatifs à l'exécution des opérations d'assistance à une juridiction de leur choix, appliquant la loi qu'ils auront déterminée dans leur contrat.

Article 1269

Une action en paiement contre l'Etat Guinéen pour services d'assistance rendus à des bâtiments de la Manne Nationale ou des navires sous pavillons Guinéen affectés à un service public ne peut être portée que devant les juridictions guinéennes.

Article 1270

Toute action en paiement en vertu des dispositions du présent Chapitre est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans. Le délai de prescription court du jour où les opérations d'assistance ont été terminées.

La personne contre laquelle une créance a été formée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger celui-ci par une déclaration adressée au créancier. Le délai peut de la même façon être à nouveau prolongé.

CHAPITRE III**AVARIES COMMUNES****Article 1271**

Les avaries sont communes ou particulières

A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions du présent Chapitre.

Section 1: Classement en Avaries Communes**Article 1272**

Il y a acte d'avarie commune quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire - encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril le navire, les marchandises se trouvant à son bord, et le fret.

Article 1273

Sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le Capitaine du navire

Lorsque la décision de faire des sacrifices ou d'encourir des dépenses a été prise, le Capitaine doit mentionner dès que possible dans le journal de bord les date, heure et lieu de l'événement à l'origine des actes d'avarie commune, les motifs pour lesquels la décision a été prise et les mesures qui ont été décidées.

Article 1274

Sont seuls admis en avarie commune les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune.

Les pertes ou dommages subis par le navire ou la cargaison, par suite de retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement, tels que le chômage du navire, et toute perte indirecte quelconque telle que la différence de cours, ne seront pas admis en avarie commune.

Article 1275

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense a été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition maritime, il n'y aura pas moins lieu à règlement d'avaries communes, sauf recours contre la partie à laquelle la faute est imputable.

Article 1276

Toute dépense supplémentaire, encourue en vue d'éviter une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune, sera réputée elle-même avarie commune et admise à ce titre, sans qu'il soit tenu compte de l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts à l'expédition, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée.

Article 1277

La preuve qu'une perte ou une dépense doit effectivement être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission.

Article 1278

Sont considérés comme avaries particulières, les dommages, pertes ou dépenses subis par le navire, la cargaison ou le fret, qui ne sont pas admis en avaries communes.

Les avaries particulières sont supportées par le propriétaire des biens qui ont subi le dommage ou par celui qui a effectué une dépense, sous réserve de leur recours éventuel pour indemnisation ou remboursement.

Article 1279

Les dispositions du présent Chapitre ne sont applicables aux navires de la Marine Nationale, aux navires affectés à un service public et aux navires de plaisance.

Section 2 : contribution en Avaries Communes**Article 1280**

Les pertes et dommages subis et les dépenses encourues à la suite d'un acte d'avaries communes sont supportés conjointement par le navire, le Set et la cargaison, évalués dans les conditions prévues par les dispositions ci-après.

Article 1281

La contribution aux avaries communes est déterminée par le rapport entre les créances résultant de l'ensemble des dépenses, pertes ou dommages admis en avaries communes et la valeur réelle des biens sauvés et des biens sacrifiés.

Article 1282

La contribution du navire est proportionnelle à sa valeur au port et au moment où s'achève l'expédition Maritime, augmentée le cas échéant du montant des sacrifices qu'il a subis.

Le montant des dommages et pertes subis par le navire, à admettre en avaries communes, est égal au coût réel des réparations du navire, si elles ont été effectuées, ou au coût estimatif si elles n'ont pas été effectuées. Il est également déterminé au port et au moment où s'achève l'expédition Maritime.

Article 1283

La contribution du fret brut et du prix du passage est proportionnelle aux deux tiers de leur montant.

Article 1284

La contribution des marchandises est proportionnelle à leur valeur marchande, réelle ou supposée, au lieu et au moment de leur déchargement.

Le montant des dommages et pertes subis par les marchandises, à admettre en avaries communes, est égal au coût des sacrifices fait, calculé sur la base de la valeur marchande de ces marchandises au port de déchargement, au moment où s'achève l'expédition Maritime.

Article 1285

Si des marchandises ont été déclarées involontairement pour une valeur moindre que leur valeur réelle, elles contribuent à proportion de leur valeur réelle, mais leur perte ou les dommages qu'elles peuvent subir ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.

Article 1286

Les marchandises pour lesquelles aucun connaissement ou document similaire n'a été délivré, ou pour lesquelles le Capitaine n'a remis aucun reçu, ainsi que les marchandises qui ont volontairement été déclarées pour une valeur inférieure à leur valeur réelle, ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent cependant, à proportion de leur valeur réelle, si elle sont sauvées.

Article 1287

Les marchandises chargées en pontée ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent toutefois, à proportion de leur valeur réelle, si elles sont sauvées.

La disposition de l'alinéa précédent ne s'applique pas en cas de chargement des marchandises en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport ou si le chargeur ou son représentant a consenti par écrit au chargement des marchandises en pontée; il en est de même lorsque les marchandises sont transportées dans le petit cabotage.

Article 1288

Les effets et bagages des membres de l'équipage et des passagers, pour lesquels aucun connaissement, reçu ou document similaire n'a été délivré, ainsi que les envois postaux de toute nature, sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés.

Si ils ont été sacrifiés ou endommagés, ils participent à la réparation dans les conditions prévues aux articles 1282 et suivants.

Article 1289

En cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition maritime, il n'y a lieu à aucune contribution.

Article 1290

La répartition entre les parties intéressées se fait au marc le franc.

En cas d'insolvabilité de l'une des parties ayant à contribuer, sa part est répartie entre les autres, proportionnellement à leurs intérêts. La valeur de sa contribution est pour chaque intéressé la limite de son obligation.

Article 1291

Si après la réparation entre les parties intéressées, mais avant le paiement des parts de la contribution, des biens sacrifiés sont récupérés par leurs propriétaires, la répartition décidée doit être révisée afin de tenir compte de la valeur des biens récupérés, déduction faite des dommages qu'ils ont subis et des frais exposés en vue de leur recouvrement.

Si le recouvrement des biens sacrifiés a lieu après le paiement de la contribution, la valeur de ces biens est partagée entre les parties ayant à contribuer, en proportion de leurs parts.

La valeur des biens récupérés est déterminée d'après leur valeur marchande, déduction faite des frais de recouvrement et des frais de vente.

Article 1292

L'armateur doit s'assurer que des marchandises ayant à contribuer en avaries communes ne sont pas délivrées au destinataire avant paiement de la contribution qui leur incombe ou caution suffisante fournie par le destinataire.

En l'absence de paiement de la contribution ou de fourniture d'une caution, le Capitaine peut demander la consignation des marchandises.

Section 3: Règlement des Avaries Communes**Article 1293**

A défaut d'accord entre les parties intéressées, le classement des avaries, la détermination et la réparation des pertes, des dommages et des dépenses en avaries communes ainsi que la fixation de la contribution de chacune des parties, sont établis dans un règlement d'avaries communes par un ou plusieurs experts répartiteurs, appelés dispatcheurs.

Les qualifications requises et les conditions d'exercice des fonctions de dispatcher sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 1294

A moins que les parties intéressées en aient expressément convenu autrement, le règlement d'avaries communes est établi conformément aux lois et aux usages du lieu où s'achève l'expédition maritime.

Article 1295

La demande d'établissement d'un règlement d'avaries communes doit être adressée à un dispatcher par l'armateur, dans le délai d'un mois à compter de la date à laquelle s'est achevée l'expédition maritime.

Si l'armateur ne désigne pas de dispatcher dans le délai prévu à l'alinéa précédent, toute partie intéressée peut lui demander d'en désigner un dans un délai de quinze jours. A défaut de désignation d'un dispatcher par l'armateur, à l'issue de ce dernier délai, la partie intéressée peut désigner elle-même un dispatcher.

Article 1296

Toute partie intéressée à l'établissement d'un règlement d'avaries communes est tenue de remettre au dispatcher, dans les délais les plus brefs, tous documents nécessaires pour le règlement et la répartition, de lui faire connaître par écrit ses prétentions et de lui communiquer toutes informations utiles.

Article 1297

Après réception des documents et informations nécessaires, le dispatcher établit un règlement d'avaries communes en appliquant, en l'absence de stipulations contraires des parties intéressées, les dispositions du présent Chapitre et, à défaut, les règles et usages suivis dans la pratique internationale en matière d'avaries communes.

Article 1298

Le règlement d'avaries communes établi par le dispatcher doit indiquer le délai pendant lequel une partie intéressée, n'acceptant pas le contenu de ce règlement, peut le contester devant la juridiction compétente du lieu du domicile du dispatcher.

Un exemplaire du règlement d'avaries communes doit être envoyé à chaque partie intéressée.

Article 1299

La contestation d'un règlement d'avaries communes doit être portée devant la juridiction indiquée à l'article précédent dans un délai d'un mois à compter de la notification du règlement à la partie intéressée.

Si la juridiction saisie admet le bien-fondé de la contestation formulée par une partie intéressée, le dispatcher est tenu de modifier le règlement d'avaries communes en conséquence.

Si le règlement d'avaries communes établi par le dispatcher n'a pas fait l'objet d'une contestation dans les conditions prévues à l'alinéa 1er du présent article, il a force exécutoire.

Article 1300

Toute action découlant des avaries communes est prescrite par deux ans à compter de la date à laquelle l'expédition maritime a pris fin.

La prescription est interrompue à partir du moment où dispatcher est désigné dans les conditions prévues à l'article 1305, elle recommence à courir à partir du moment où le règlement d'avaries communes a été envoyé aux parties intéressées ou à compter du jour où la procédure prévue aux alinéas 1 et 2 de l'article précédent a pris fin.

TITRE XI ASSURANCES MARITIMES

CHAPITRE I DEFINITION ET PRINCIPES GENERAUX

Article 1301

Par le contrat d'assurance maritime, l'assureur s'engage à payer une indemnité en cas de dommages consécutifs à la réalisation des risques auxquels l'objet assuré est exposé à l'occasion de la navigation maritime.

Article 1302

L'assurance maritime peut avoir pour objet tout intérêt économique se rattachant à la navigation en mer.

Constituent, notamment, des intérêts assurables: le navire, la cargaison, le fret, le prix du passage, le loyer dû pour l'affrètement du navire, le profit espéré sur les marchandises, la contribution d'avaries communes, la responsabilité civile encourue par l'armateur.

Article 1303

Le contrat d'assurance maritime peut être conclu:

a) soit pour le compte de l'assuré, souscripteur de la police;

b) soit pour le compte d'un tiers, l'assurance pouvant être souscrite pour le compte d'une personne désignée nommément ou non, dans ce dernier cas, il y a assurance pour le compte de qui il appartiendra.

Lorsque l'assurance maritime est souscrite pour le compte d'un tiers, la police est délivrée au souscripteur. celui-ci peut exercer les droits résultant du contrat d'assurance tant qu'il n'a pas remis la police à un tiers. Il reste cependant tenu du paiement de la prime même après transmission de la police à un tiers.

Article 1304

Tout contrat d'assurance ayant pour objet de garantir des risques relatifs à une opération maritime est régi par les dispositions du présent Titre.

Article 1305

Lorsque les clauses ou stipulations d'une police d'assurance maritime sont rédigées d'une manière ambiguë ou obscure et que leur signification exacte ne peut être établie par les règles juridiques d'interprétation habituelles, elles sont à interpréter contre la partie qui en a demandé l'insertion dans la police.

Article 1306

Lorsqu'il n'est pas établi que les parties au contrat ont entendu attribuer un sens particulier aux termes étrangers utilisés dans la police, et à moins que des usages locaux leur donnent une signification déterminée, il y a lieu d'admettre la signification technique et juridique qu'ils ont dans la langue à laquelle ils appartiennent.

Article 1307

Ne peuvent être écartées par les parties au contrat d'assurance les dispositions des articles 1274, 1281, 1291 à 1294, 1297 alinéa 2, 1298 alinéa 2, 1301 alinéa 2, 1304 et 1305 alinéa 2, 1343 et 1349.

Article 1308

Les dispositions du présent Titre ne sont pas applicables aux contrats d'assurance ayant pour objet la garantie des risques relatifs à la navigation de plaisance.

CHAPITRE II CONCLUSION DU CONTRAT D'ASSURANCE

Article 1309

Lors de la conclusion du contrat d'assurance maritime, l'assuré est tenu de déclarer à l'assureur toutes les circonstances dont il a connaissance, ou dont il devrait avoir connaissance, et qui sont susceptibles d'influencer l'opinion de l'assureur sur le risque qu'il prend et sur sa décision de conclure le contrat d'assurance.

Article 1310

L'assurance ne produit pas d'effets lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de la conclusion du contrat d'assurance ou de la date pour laquelle a été prévue la prise en charge.

La disposition de l'alinéa précédent n'est applicable aux polices d'abonnement que pour le premier aliment.

Article 1311

Le contrat d'assurance maritime est nul si au moment de sa conclusion, les risques couverts par l'assurance se sont déjà réalisés ou si leur réalisation était impossible, à moins que l'assuré n'ait pas eu connaissance de ces faits ou n'ait pas été tenu de les connaître, lors de la conclusion du contrat.

L'assureur a cependant droit à une indemnité de résiliation, dont le montant ne sera en aucun cas supérieur à celui de la prime d'assurance stipulée, dans l'hypothèse visée à l'alinéa précédent s'il n'avait pas eu

connaissance des fait entraînant la nullité du contrat, lors de sa conclusion.

Article 1312

La valeur assurable est le prix courant de l'objet assuré au moment où le contrat d'assurance est conclu.

Lorsque les parties conviennent, au moment de la conclusion du contrat, d'une valeur assurable (valeur agréée), seule celle-ci sera prise en considération pour la fixation du montant de l'indemnité d'assurance.

Cependant, si l'assureur prouve qu'il y a eu fraude de la part de l'assuré, l'assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur réelle de l'objet assuré est nulle, et la prime lui reste acquise.

Article 1313

La valeur d'un navire comprend, sauf convention contraire, le corps, les machines et leurs accessoires, l'approvisionnement du navire et le coût de son assurance.

La valeur assurable de la cargaison est représentée par sa valeur au lieu et à la date du chargement, augmentée de tous les frais jusqu'au port de destination, y compris le coût de l'assurance du fret et le profit espéré.

La valeur assurable du fret est le montant total du fret augmenté du coût de l'assurance.

La valeur assurable des autres intérêts susceptibles d'être assurés, à l'exception de la responsabilité civile, est déterminée d'après la somme que l'assuré aurait perdue ou qu'il serait obligé de payer à un tiers, si le risque s'était produit au moment où l'assurance prend effet, cette somme étant augmentée du coût de l'assurance.

Article 1314

Au moment de la conclusion du contrat d'assurance, celui-ci doit indiquer le montant pour lequel l'objet a été assuré (valeur assurée).

La valeur assurée ne doit pas dépasser la valeur assurable telle qu'elle a été définie à l'article précédent.

Si la valeur assurée, telle qu'elle a été stipulée au contrat, est supérieure à la valeur assurable, l'assureur n'est pas garant des dommages pour la partie du montant stipulé qui est supérieure à la valeur réelle de la chose assurée.

Si la valeur assurée, indiquée lors de la conclusion du contrat, est inférieure à la valeur assurable, l'assureur n'est pas garant des dommages pour le montant compris entre la valeur assurée et la valeur réelle de la chose assurée.

Article 1315

Dans le cas prévu au 3ème alinéa de l'article précédent, la prime qui a été payée sur la base de la valeur assurée reste acquise à l'assureur.

Article 1316

La conclusion du contrat d'assurance maritime et son contenu ne peuvent être prouvés que par écrit.

A la suite de la conclusion du contrat, l'assureur est tenu de délivrer à l'assuré une police d'assurance.

Avant l'établissement d'une police ou d'un avenant, la preuve des engagements des parties au contrat pourra être faite au moyen de tout écrit, notamment par certificat d'assurance ou note de couverture.

Article 1317

La police d'assurance doit contenir les indications suivantes:

- a) lieu et date de souscription;
- b) nom et domicile des parties au contrat d'assurance;
- c) désignation de la chose ou de l'intérêt assuré;
- d) indication des risques assurés et des risques exclus;
- e) indication du temps ou des voyages pour lesquels le contrat d'assurance a été conclu;
- f) la somme assurée;
- g) le montant de la prime.

La police d'assurance peut être établie, à la demande de l'assuré, à la personne dénommée, à ordre ou au porteur.

Article 1318

Si le contrat d'assurance a été établi suivant des Conditions Générales types ou selon une police d'assurance type, il en est fait mention audit contrat; le texte des Conditions Générales ou de la police type doit être joint à la police d'assurance délivrée à l'assuré.

Toute stipulation prévue dans des Conditions Générales types ou une police d'assurance type, contraire aux termes de la police d'assurance délivrée à l'assuré, est considérée comme nulle et non écrite.

Article 1319

Toute violation de l'obligation de l'assuré de déclarer à l'assureur, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances dont il a connaissance, ou dont il devrait avoir connaissance, conformément à l'article 1281, donne à l'assureur le droit de demander la résiliation du contrat. Ce droit de résiliation s'éteint si l'assureur n'en a pas fait usage dans les sept jours suivant la date à laquelle il a eu connaissance des faits l'autorisant à demander la résiliation du contrat d'assurance.

Si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, l'assureur sera néanmoins garant du risque, proportionnellement à la prime reçue par rapport à celle qui aurait dû lui être payée, à moins qu'il ne prouve qu'il n'aurait pas couvert les risques s'il les avait connus.

En cas de fraude de l'assuré, la prime d'assurance reste acquise à l'assureur.

Article 1320

L'assuré est tenu d'informer immédiatement l'assureur de toute aggravation sensible du risque auquel l'objet assuré est exposé, ou de toute modification importante de ce qui a été convenu lors de la conclusion du contrat d'assurance. Le fait pour le navire de s'écarter de la route prévue, dans le but de sauver des vies humaines ou des biens en mer ou pour sauvegarder la sécurité du navire, ne sera pas considéré comme une aggravation du risque.

L'assureur est en droit de demander la résiliation du contrat si le souscripteur ne l'a pas informé immédiatement de l'aggravation sensible ou de la modification importante des risques auxquels l'objet assuré est exposé, à moins qu'il puisse invoquer des motifs valables pour justifier son retard. L'assureur peut exercer son droit de résiliation dans les sept jours suivant la date à laquelle il a eu connaissance de l'aggravation sensible ou de la modification importante des risques assurés.

Article 1321

Si l'aggravation sensible ou la modification importante des risques assurés est imputable à l'assuré, l'assureur peut soit résilier le contrat d'assurance dans les conditions prévues à l'alinéa 2 de l'article précédent la prime lui restant acquise, soit demander le paiement d'une surprime correspondant à l'aggravation ou à la modification du risque.

Si ladite aggravation ou modification du risque n'est pas imputable à l'assuré, le contrat d'assurance reste en vigueur, mais l'assureur a le droit de demander le paiement d'une prime complémentaire, correspondant à l'aggravation sensible ou à la modification importante des risques assurés. Si l'assuré ne consent pas au paiement de la prime complémentaire réclamée, le contrat est résilié à partir du moment où sont survenues les circonstances ayant entraîné une aggravation sensible ou une modification importante du risque assuré.

Article 1322

Si l'assureur, à la suite d'une aggravation sensible du risque auquel l'objet assuré est exposé ou d'une modification importante de ce qui a été convenu lors de la conclusion du contrat, veut faire usage de la possibilité de résiliation prévue à l'Article 1291 alinéa 1er, à l'article 1292 alinéa 2 et à l'article 1293 alinéa 1er, il doit en informer l'assuré dans le délai de trois jours à compter de la date à laquelle il a eu connaissance de l'aggravation sensible ou de la modification importante du risque assuré. après l'expiration de ce délai, il ne peut demander que le paiement d'une prime complémentaire proportionnelle à l'aggravation ou à la modification du risque assuré.

En cas de résiliation du contrat dans les délais prévus à l'alinéa précédent,

l'assureur conserve son droit à la totalité de la prime stipulée. Il ne répond que des dommages survenus avant l'aggravation ou la modification des risques assurés.

CHAPITRE III

OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURÉ

Section 1: Obligation de l'Assureur

Article 1323

Sous réserve des exceptions prévues dans le présent Titre, l'assureur répond des dommages causés aux objets assurés et qui sont la conséquence directe des risques couverts par le contrat d'assurance.

L'Assureur est tenu d'indemniser l'assuré pour les dommages subis même si ceux-ci sont imputables à des tiers contre lesquels ni l'assureur, ni l'assuré ne peuvent exercer une action en vue d'une indemnisation.

Article 1324

L'assureur répond également de la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance, ainsi que des frais exposés en vue de sauver l'objet assuré, de le préserver d'un dommage matériel ou de limiter l'étendue des dommages.

Il est tenu du remboursement des dépenses prévues à l'alinéa précédent, dans la proportion de la somme assurée par rapport à la valeur assurable, même si le total de ces dépenses et de l'indemnité d'assurance dépasse la somme assurée.

Article 1325

L'Assureur répond des dommages causés aux objets assurés, même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins qu'il ne puisse établir que les dommages sont dus à un manque de soins raisonnables de rassuré pour préserver les objets assurés des risques survenus.

L'assureur ne répond cependant pas des dommages causés aux objets assurés s'ils sont dus à une faute intentionnelle ou à une faute lourde de l'assuré, de l'expéditeur ou du destinataire assuré et de leurs représentants.

Article 1326

L'assureur répond également des dommages causés aux objets assurés, dans les conditions prévues à l'alinéa 1er de l'article précédent, s'ils sont dus à une faute du Capitaine, d'un membre de l'équipage ou du pilote.

Il ne garantit cependant pas les dommages causés par une faute intentionnelle du Capitaine.

Article 1327

Les risques assurés demeurent couverts même en cas de changement forcé de la route ou du voyage prévu ou en cas de changement forcé du navire, il en est de même en cas de changement décidé par le Capitaine sans que l'armateur ou l'assuré ait été consulté.

Article 1328

La clause "franc d'avaries" affranchit l'assureur de toutes avaries, soit communes, soit particulières, sauf dans les cas qui donnent ouverture au délaissement; dans ces cas, l'assuré a le choix entre le délaissement et l'action d'avarie.

Article 1329

L'Assureur ne couvre pas les risques suivants:

- a) risques de guerre résultant d'actions ou d'opérations militaires et risques de guerre civile, effets des mines, des torpilles, des bombes et d'autres armes du même type;
- b) piraterie, émeutes, actes de terrorisme ou de sabotage ayant un caractère politique;
- c) grèves et lock-out;
- d) confiscations, réquisitions ou destructions ordonnées par des autorités militaires, civiles ou autres;
- e) dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes, sous réserve des dispositions prévues à l'article 1317; personnes, sous réserve des dispositions prévues à l'article 1317;

f) risques résultant d'explosions atomiques ou nucléaires, de radiations ou de contaminations radioactives.

Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si les dommages aux biens assurés ont pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il sera présumé qu'ils sont dus à un événement de mer.

Article 1330

L'assureur n'est pas garant des dommages et des risques subis dans les cas suivants:

- a) pertes et dommages matériels provenant des vices propres de l'objet assuré, sous réserve des dispositions prévues à l'article 1314 en ce qui concerne le vice caché du navire;
- b) pertes et dommages résultant d'amende, de confiscation, de mises sous séquestre, de réquisitions, de mesures sanitaires ou de désinfection, ou consécutifs à la violation de blocus, d'actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin;
- c) dommages et intérêts ou autres indemnités dues à la suite de saisies ou de cautions, données pour libérer les objets saisis;

d) préjudices résultant du chômage du navire, de retards, de la différence de cours, d'obstacles apportés au commerce de rassuré;

e) pertes et dommages matériels provenant d'un vice propre ou d'une propriété naturelle ou spéciale des marchandises, ou imputables aux effets des cargaisons

explosives, inflammables ou dangereuses chargées sur le navire à l'insu de l'assureur ou de son représentant.

Section 2: Obligations de l'Assuré

Article 1331

L'Assuré est tenu de l'exécution des obligations suivantes:

a) payer la prime et les frais afférents aussitôt après la conclusion du contrat d'assurance ou, lorsqu'une police d'assurance est établie, au moment où la police est délivrée, à moins que les parties n'aient convenu d'un autre délai pour le paiement;

b) apporter des soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire et aux marchandises;

c) porter à la connaissance de l'assureur, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui ou qu'il devait connaître, et qui sont de nature à avoir une influence sur l'estimation du risque par l'Assureur;

d) déclarer à l'assureur, dans la mesure où il en a connaissance, les aggravations sensibles ou modifications importantes aux risques assurés survenant en cours de contrat.

Article 1332

En cas de défaut de paiement de la prime à l'échéance prévue, l'assureur peut soit suspendre l'assurance, soit demander la résiliation du contrat d'assurance.

La suspension ou la résiliation ne prend effet qu'à l'expiration un délai de huit jours suivant l'envoi à rassuré, par lettre recommandée, d'une mise en demeure de payer la prime échue.

Article 1333

lorsque le défaut de paiement de la prime a entraîné la suspension ou la résiliation de l'assurance, cette décision de l'assureur reste cependant sans effet à l'égard des tiers de bonne foi bénéficiaires de l'assurance en vertu de droits nés antérieurement à la notification de la suspension de la résiliation.

En cas de faillite, de règlement judiciaire ou de procédure similaire à l'encontre de l'assuré, et si une mise en demeure de payer la prime est restée sans effet, l'assureur peut résilier le contrat d'assurance. Une telle résiliation reste cependant sans effet à l'égard des tiers de bonne foi bénéficiaires de l'assurance en vertu de droits nés antérieurement à la notification de la résiliation.

Article 1334

Si un sinistre entraînant des dommages aux objets assurés se produit, l'assuré est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires en vue de sauver les objets assurés et de prévenir les dommages ou d'en réduire l'étendue. Il doit également prendre toutes les mesures en vue de permettre à l'assureur l'exercice des actions en réparation contre les personnes responsables de dommages.

En prenant les mesures indiquées à l'alinéa précédent, l'assuré doit suivre les instructions éventuellement reçues de l'assureur. En l'absence d'instructions, il prendra les mesures qui lui paraîtront raisonnables, suivant les circonstances de l'espèce.

Article 1335

L'Assuré est responsable envers l'assureur du dommage qui a pu être causé par l'inexécution des obligations prévues à l'article précédent, lorsqu'il y a faute ou négligence de sa part.

L'assureur est tenu de rembourser à l'Assuré les dépenses indispensables et utiles exposées par lui en vue de sauver les objets assurés, de prévenir les dommages ou d'en réduire l'étendue. L'assureur est tenu au remboursement de ces dépenses même si le total des dépenses et de l'indemnité d'assurance dépasse la somme assurée.

CHAPITRE IV : REGLES PARTICULIERES AUX DIFFERENTES ASSURANCES

Section 1: Assurances sur Corps

Article 1336

L'assurance du navire est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée.

Elle couvre la coque, les machines principales et auxiliaires, les équipements et installations ainsi que toutes dépendances ou accessoires, fixes ou mobiles, qui sont nécessaires à son fonctionnement, sa manœuvre et sa manoeuvre. Elle couvre également les frais d'armement et d'équipement.

Article 1337

La police d'assurance du navire doit contenir les indications permettant d'individualiser le navire; elle doit préciser notamment son nom, son type, sa nationalité, son tonnage, le port et le numéro d'immatriculation, l'année et le lieu de la construction.

Article 1338

Dans l'assurance au voyage, la garantie court depuis le début du chargement des marchandises au port de départ, jusqu'à la fin du déchargement au port de destination et au plus tard quinze jours après l'arrivée du navire dans ce port.

En cas de voyage sur l'est, la garantie court à partir du moment où le navire a levé l'ancre et cesse au moment où il est amarré au lieu de destination.

Si une nouvelle assurance au voyage est conclue à la suite de celle couvrant les risques du voyage précédent, l'assurance couvrant ce dernier voyage prend fin aussitôt que l'assurance conclue pour le nouveau voyage prend effet.

Dans l'assurance au voyage ou pour plusieurs voyages consécutifs, la prime est acquise à l'assureur, pour la totalité de son montant, à partir du moment où les risques ont commencé à courir.

Article 1339

Les dispositions de la présente Section sont applicables, avec les adaptations nécessaires, à l'assurance des navires en construction.

Article 1340

Dans l'assurance à temps, la garantie court à partir de la date prévue dans la police. Les risques du premier jour et du dernier jour sont couverts par l'assurance. Les jours sont décomptés de 0 à 24 heures, depuis l'heure du pays dans lequel la police a été émise. Les parties peuvent convenir que les risques ne seront pas couverts par l'assureur dans certaines zones géographiques ou dans des régions

déterminées, ou que l'assurance n'aura d'effets qu'en ce qui concerne des risques se produisant dans certaines zones géographiques ou dans des régions déterminées.

Article 1341

Si le contrat d'assurance à temps prend fin au cours d'un voyage du navire, il est propagé de plein droit jusqu'au lendemain, à 12 heures, du jour où le navire est arrivé au port de destination et y a été amarré ou amarré.

L'assuré est tenu de payer une prime complémentaire, calculée sur la base de la prime stipulée dans le contrat d'assurance et proportionnelle à la durée de temps pour laquelle le contrat a été prorogé.

Dans l'assurance à temps, la prime stipulée pour toute la durée de garantie reste acquise à l'assureur en cas de perte totale ou de délaissement- à sa charge. Si la perte totale ou le cas de délaissement n'est pas à sa charge, la prime reste acquise à l'assureur en fonction du temps écoulé jusqu'à la perte totale ou à la notification du délaissement.

Article 1342

L'assureur ne répond pas des dommages et pertes résultant de l'inavigabilité du navire, à moins qu'elle soit due à un vice caché.

Article 1343

L'assureur garantit les dommages et pertes dus à une faute du capitaine, d'un membre de l'équipage ou du pilote.

Il ne garantit cependant pas les dommages et pertes qui sont causés par une faute intentionnelle du Capitaine.

Article 1344

Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties au contrat s'interdisent réciproquement toute autre estimation, sous réserve des dispositions prévues aux articles 1284 et 1345.

La valeur agréée du navire comprend de façon indivise les différents éléments énumérés à l'alinéa 2 de l'article 1308.

Article 1345

A l'exception des dommages causés à des personnes, l'assureur répond des dommages et des pertes de toute nature causés à des tiers et dont la réparation incombe à l'assuré, à la suite d'un abordage par le navire assuré, ou d'un heurt de ce navire avec des bateaux de navigation intérieure ou des engins flottants assimilés à des navires, ou avec des ouvrages fixes ou des objets fixés sur le domaine public maritime.

Article 1346

Lorsque le navire assuré subit des dommages à la suite de plusieurs sinistres successifs, couverts par le même contrat d'assurance, l'assureur répond des dommages dus à chacun des sinistres, jusqu'à concurrence de la somme assurée; cette règle s'applique même si le montant total des dommages dépasse la valeur assurée.

Article 1347

L'assuré peut demander le paiement total de la somme assurée contre l'abandon au profit de l'assureur de ses droits sur l'objet qui est couvert par l'assurance.

Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants:

- a) la perte totale du navire;
- b) la perte présumée du navire, lorsque plus de trois mois se sont écoulés depuis la réception des dernières nouvelles; la perte sera réputée s'être produite à la date à laquelle les dernières nouvelles ont été reçues;
- c) lorsque la perte totale du navire est prévisible; il en est ainsi lorsque le sauvetage ou la réparation du navire entraîneraient des dépenses trop élevées par rapport à la valeur réelle du navire assuré, ou lorsque la réparation du navire ne peut pas être effectuée au lieu du sinistre, ou que les moyens de réparation nécessaires ne peuvent pas y être transportés, ou que le remorquage du navire vers un port où il pourrait être réparé est impossible;
- d) en cas de prise ou de confiscation du navire, lorsque l'assurance couvre les risques de guerre, ou en cas de capture du navire par des pirates,

lorsqu'une telle situation dure plus de trois mois à compter de la date à laquelle la prise, la confiscation ou la capture a eu lieu.

Article 1348

L'assuré doit notifier le délaissement à l'assureur dans le délai de six mois à compter de la date à laquelle il a eu connaissance des circonstances dont la survenance justifie le délaissement.

Dans les cas visés sous b) et d) dans l'alinéa 2 de l'article précédent, le délai de six mois prévu à l'alinéa 1er du présent article ne commence à courir qu'à l'expiration des délais de trois mois prévus audit alinéa 2 de l'article 1319.

Article 1349

la notification du délaissement doit être effectuée par lettre recommandée.

L'assuré est tenu de faire connaître à l'assureur tous les droits réels grevant le navire assuré ainsi que les autres assurances le concernant.

Article 1350

L'assureur peut refuser la demande de délaissement du navire assuré, si la notification n'est pas faite conformément aux conditions prévues aux articles 1319 et 1320 et 1321, ou s'il a contrevenu aux obligations qui lui sont imposées à l'article 1347 alinéas 2 et 3.

L'assureur doit faire connaître son refus du délaissement dans le délai de trente jours à compter de la date à laquelle il en a reçu notification.

L'assuré dont la notification de délaissement n'est pas conforme aux conditions énoncées aux articles 1319, 1320 et 1321, conserve le droit à une indemnité d'assurance dont le montant sera fixé d'après les dommages qu'il a réellement subis.

Article 1351

En cas d'aliénation ou d'affrètement coque nue du navire assuré, le contrat d'assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou de l'affréteur; celui-ci devra informer l'assureur de l'aliénation du navire ou de son affrètement coque nue dans un délai de dix jours à compter de la conclusion du contrat de vente ou d'affrètement. L'acquéreur du navire ou l'affréteur coque nue sera tenu, solidairement avec le vendeur, du paiement de la prime d'assurance et de l'exécution de toutes, autres obligations dont rassuré était tenu en vertu du contrat d'assurance.

L'assureur peut résilier le contrat, dans le délai d'un mois à compter de la date à laquelle l'aliénation ou l'affrètement coque nue du navire lui a été notifiée. L'acquéreur du navire ou l'affréteur coque nue peut, dans le même délai, également résilier le contrat d'assurance.

Si au moment de l'aliénation ou de l'affrètement coque nue, le navire se trouve en mer, le contrat d'assurance en cours est prorogé jusqu'à l'arrivée du navire au premier port d'escale.

En cas d'aliénation de la majorité des parts d'un navire en copropriété sont applicables les dispositions des alinéas 1, 2 et 3 du présent article.

Article 1352

Si le navire couvert par le contrat d'assurance fait l'objet d'une hypothèque, le créancier hypothécaire doit notifier à l'assureur l'existence de l'hypothèque qui grève le navire. Si l'hypothèque a été constituée antérieurement à la conclusion du contrat d'assurance, la même notification doit être adressée à l'assureur par rassuré.

Le défaut de notification à l'assureur de la constitution d'une hypothèque sur le navire assuré a pour conséquence l'impossibilité, pour le créancier hypothécaire, de faire valoir ses droits à l'égard de l'assureur.

Article 1353

Les dispositions contenues dans la présente Section sont également applicables aux contrats d'assurance concernant les navires qui ne sont assurés que pour la durée de leur séjour dans des ports, rades ou autres lieux, qu'ils soient à flot ou en cale sèche.

Section 2: Assurances sur Facultés

Article 1354

Les marchandises sont assurées, soit par une police n'ayant d'effets que pour un voyage, soit par une police appelée "police flottante".

Quel que soit le lieu où elles se trouvent, les marchandises sont assurées sans interruption, dans les limites du voyage prévu dans la police, même dans les cas où elles sont déchargées, par nécessité, dans un port d'escale forcé.

Article 1355

Dans l'assurance sur facultés, les risques commencent à courir à partir du moment où les marchandises quittent la terre pour être embarquées à bord du navire dans lequel elles doivent être transportées, ou pour être mises à bord d'une allège ou de tout autre engin flottant qui doit les amener à bord du navire transporteur.

Les risques prennent fin au moment où les marchandises transportées sont déposées à terre, au port de destination. Les marchandises restent assurées pendant les périodes de séjour sur des allèges ou autres engins flottants, à condition cependant que ce séjour ne dépasse pas une durée de quinze jours.

Article 1356

Les dispositions de la présente Section sont applicables aux contrats d'assurance conclus en vue d'indemniser les pertes ou dommages susceptibles d'être subis par des intérêts assurables au cours d'opérations maritimes ou effectuées dans des eaux intérieures ou pendant des opérations terrestres qui en ont été l'accessoire.

Si le voyage comprend à la fois des trajets maritimes et des trajets en eaux intérieures, ou par la voie terrestre, ou par la voie aérienne, les dispositions relatives aux assurances maritimes sont applicables à l'ensemble du voyage.

Article 1357

Si le navire, sur lequel les marchandises assurées sont transportées, devient inavigable en cours de voyage, et que les intérêts assurés doivent être transbordés sur un autre navire, l'assureur couvre également les frais de transbordement, d'entreposage et de garde ainsi que le fret supplémentaire dû, jusqu'à concurrence de la valeur assurée.

Article 1358

L'assuré peut demander le délaissement en ce qui concerne les marchandises assurées et réclamer une indemnité pour perte totale dans les cas suivants:

a) la perte totale des marchandises à la suite d'un naufrage ou de tout autre risque couvré en vertu du contrat d'assurance;

b) la perte ou la détérioration matérielle des marchandises aux trois quarts de leur valeur;

c) la vente des marchandises en cours de voyage, dans un port autre que le port de destination, en raison d'avaries matérielles ou de l'état de détérioration dans lequel elles se trouvent;

d) l'inavigabilité du navire, si le transport des marchandises vers le port de destination, par quelque moyen que ce soit, n'a pu commencer dans un délai de trois mois;

e) l'impossibilité de faire parvenir les marchandises assurées à destination, notamment en cas de prise du navire et des marchandises, ou de capture par des pirates;

f) l'absence de nouvelles du navire depuis plus de trois mois.

Article 1359

Le délaissement doit être notifié à l'assureur dans un délai de trois mois à partir de la date à laquelle l'assuré a eu connaissance des circonstances dont la survenance justifie le délaissement.

Dans les cas visés aux alinéas e) et f) de l'article précédent, le délai de trois mois prévu à l'alinéa 1er du présent article ne commence à courir qu'à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la date à laquelle l'assuré a eu connaissance de la prise du navire et des marchandises ou de leur

capture par des pirates, et à partir de la date à laquelle le navire était attendu à l'escale la plus proche, en cas d'absence de nouvelles depuis plus de trois mois.

Article 1360

La notification du délaissement, en ce qui concerne les marchandises assurées, est à effectuer dans les conditions prévues à l'article 1321.

Le refus du délaissement des marchandises par l'assureur peut avoir lieu si la notification n'est pas faite conformément aux conditions prévues aux articles 1330 et 1331, et à l'alinéa 1er du présent article.

L'assureur doit faire connaître son refus du délaissement dans un délai de trente jours à compter de la date à laquelle il en a reçu notification.

Si la notification du délaissement n'est pas conforme aux conditions énoncées aux articles 1330 et 1331 et à l'alinéa 1er du présent article, l'assuré a droit à une indemnité d'assurance dont le montant sera fixé d'après les dommages qu'il a subis.

Article 1361

Lorsqu'un contrat d'assurance de marchandises est conclu sous forme de police flottante, l'assuré est tenu de déclarer à l'assureur, et l'assureur est tenu d'accepter en aliment dans le cadre de La police:

- a) toutes les expéditions effectuées par voie maritime en exécution de contrats d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer;
- b) toutes les expéditions faites pour le compte de tiers ayant laissé à l'assuré le soin de pourvoir à l'assurance si l'assuré est intéressé à ces expéditions comme commissionnaire, consignation ou en toute autre qualité.

L'assuré est également tenu de déclarer à l'assureur la nature et la valeur des marchandises expédiées ainsi que les noms des navires, les dates d'embarquement et les voyages prévus, dans les formes et les délais indiqués dans la police d'assurance.

Article 1362

Les expéditions de marchandises sous police flottante sont couvertes dans les conditions suivantes:

- a) automatiquement à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis, lorsqu'il s'agit des expéditions visées à l'alinéa 1 a) de l'article précédent, et à condition que la déclaration d'aliment ait été faite à l'assureur dans les délais prévus dans la police;
- b) à compter du jour de la déclaration faite par l'assuré, dans le cas des expéditions visées à l'alinéa 1 b) de l'article précédent.

Article 1363

Si l'assuré, qui a contracté une police flottante, enfreint les obligations prévues à sa charge à l'article 1333, l'assureur peut demander la résiliation du contrat d'assurance.

Il peut également exiger le paiement des primes correspondant aux expéditions qui n'ont pas été déclarées.

En cas de mauvaise foi de l'assuré, l'assureur peut demander le remboursement des indemnités versées à la suite de sinistres relatifs aux expéditions postérieures à la première omission intentionnelle de déclaration d'expédition par l'assuré.

Article 1364

Sauf stipulation expresse contraire, l'assureur ne garantit pas les dommages et pertes de marchandises provenant de l'une des causes suivantes:

- a) le vice propre, le défaut ou l'insuffisance d'emballage des marchandises assurées;

- b) le mauvais amarrage des marchandises, s'il a été réalisé sous la responsabilité de l'assuré, du chargeur ou de leurs préposés.

Si une franchise a été stipulée dans le contrat d'assurance, elle sera indépendante de la freinte de route prévue à l'alinéa précédent.

Article 1365

L'importance des avaries aux marchandises est déterminée par comparaison de leur valeur en état d'avarie avec la valeur qu'elles auraient eu à l'état sain, à la même époque et au même lieu; le taux de dépréciation ainsi obtenu est appliqué à la valeur assurée de la marchandise.

Section 3: Autres Assurances

1. Assurance de Responsabilité

Article 1366

L'assuré n'a droit à un remboursement, dans l'assurance de responsabilité, que si le tiers lésé a été indemnisé, et dans la mesure de cette indemnisation seulement. L'assuré n'a droit à aucun remboursement en cas d'affectation de l'indemnité d'assurance à la construction d'un fonds de limitation, dans les conditions prévues aux articles 416 à 456 du présent Code.

En cas de constitution d'un fonds de limitation, les créanciers dont le droit est soumis à limitation, conformément aux dispositions prévues aux articles 416 à 456 n'ont pas d'action contre l'assureur.

Article 1367

L'assurance de responsabilité, qui a pour objet la réparation des dommages causés aux tiers par le navire et qui sont garantis dans les termes de l'article 1317, ne produit d'effets qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police sur corps.

Article 1368

Quel que soit le nombre d'événement survenus pendant la durée de l'assurance de responsabilité, la somme souscrite par chaque assureur constitue, par événement, la limite de son engagement.

2. Assurance contre les risques de guerre

Article 1369

Les parties au contrat d'assurance peuvent convenir, par une clause spéciale, que les risques prévus à l'article 1339 alinéa 1 a) seront couverts, totalement ou partiellement, par l'assurance moyennant le paiement par l'assuré du supplément de prime correspondant.

Article 1370

L'assurance contre les risques de guerre couvre les pertes et les dommages résultant d'actes ou d'événement de guerre, tels qu'ils sont définis à l'article 1301 alinéa 1 a), ainsi que tous faits survenus après la fin de tels actes ou événement, mais qui peuvent être considérés comme une suite à des actes de guerre. Les risques de guerre civile, d'émeutes et d'insurrections sont assimilés à des risques de guerre.

CHAPITRE V

REGLEMENT DES INDEMNITES EN CAS DE SINISTRE

Article 1371

L'assuré est tenu, aussitôt après la réalisation du risque, de communiquer à l'assureur toutes les informations en sa possession sur le sinistre. Lorsque celui-ci peut donner lieu à une action en indemnité et que l'assuré n'a pas fourni les informations nécessaires à l'assureur, ce dernier est en droit de déduire de l'indemnité d'assurance le montant dont le dommage aurait été diminué s'il avait été dûment informé.

L'assureur peut également demander à l'assuré de lui fournir tous documents et moyens de preuve nécessaires pour établir les circonstances du sinistre et l'étendue des dommages.

Article 1372

Si l'assuré fait une déclaration inexacte sur les circonstances du sinistre et sur l'étendue des dommages, il est déchu du bénéfice de l'assurance si sa mauvaise foi est établie.

Article 1373

Les dommages et pertes aux biens assurés sont réglés en avaries sous réserve de la faculté donnée à l'assuré d'opter pour le délaissement, dans les cas déterminés au Chapitre IV du présent Titre ou par le contrat d'assurance.

Dans le règlement d'avaries, en ce qui concerne l'assurance sur corps, l'assureur ne rembourse que le coût, justifié par des factures acquittées,

des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité, l'assuré ne peut prétendre à aucune autre indemnité, ni pour dépréciation, ni pour chômage du navire, ni pour une autre cause quelconque

L'assureur ne peut être contraint de réparer ou de remplacer les objets assurés.

Article 1374

La contribution à l'avarie commune et les frais d'assistance et de sauvetage sont remboursés par l'assureur, proportionnellement à la valeur assurée, déduction faite s'il y a lieu des avaries particulières à sa charge.

Article 1375

Le délaissement ne peut être ni partiel, ni conditionnel.

Il entraîne le transfert des droits de l'assuré sur les objets couverts par la police à l'assureur, au moment où le délaissement lui est notifié, ou après l'expiration d'un délai de trente jours à compter de la date à laquelle il a reçu la notification du délaissement sans avoir fait connaître expressément son refus.

Après paiement de l'indemnité d'assurance, l'assureur peut disposer de l'objet assuré.

Article 1376

Après paiement de l'indemnité d'assurance, l'assureur est subrogé dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers, nés des pertes et des dommages.

L'assuré est tenu de fournir à l'assureur tous les renseignements et informations utiles, de lui procurer tous documents et de prendre toutes les mesures nécessaires en vue de préserver les droits de l'assureur.

Si l'assuré renonce à ses droits envers des tiers pour les pertes et dommages subis, sans le consentement de l'assureur, celui-ci peut refuser de payer tout ou partie de l'indemnité d'assurance, proportionnellement à la part des droits envers les tiers à laquelle l'assuré a renoncé.

Article 1377

Si un même risque a été couvert par deux ou plusieurs assureurs pour la même période, et pour des sommes dont le total dépasse la valeur assurée, ces assureurs ne sont tenus qu'à concurrence de la valeur assurée et, dans cette limite, chacun est tenu proportionnellement à la somme qu'il a accepté d'assurer.

Article 1378

Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans.

Le délai de prescription court:

a) à partir de la date d'exigibilité, en ce qui concerne l'action en paiement de la prime;

b) à partir de la date de l'événement donnant lieu à l'action, en ce qui concerne l'action d'avarie s'il s'agit d'un navire;

c) à partir de la date de l'arrivée du navire, ou de tout autre engin de transport utilisé, ou, à défaut, de la date à laquelle il aurait dû arriver, en ce qui concerne les marchandises;

d) pour l'action en délaissement, à partir de la date de l'événement qui y donne droit; si un délai est fixé pour donner ouverture à l'action, à partir de la date d'expiration de ce délai;

e) à partir du jour de l'action en justice contre l'assuré ou du jour du paiement, en ce qui concerne l'action de l'assuré ayant pour cause une contribution d'avarie commune, une rémunération d'assistance ou le recours d'un tiers.

Article 1379

La notification à l'assureur d'une demande de délaissement interrompt la prescription de l'action d'avarie.

L'action en répétition que peut intenter l'assureur contre l'assuré se prescrit également par deux ans, à partir de la date du paiement.

Dans les actions en recouvrement exercées par l'assureur contre des tiers, le délai de prescription est le même que celui de l'action de l'assuré dans les droits duquel il est subrogé.

TITRE XII

CHAPITRE UNIQUE: DISPOSITIONS FINALES

Article 1380

La présente loi sera enregistrée, publiée au journal officiel de la République de Guinée et exécutée comme loi de l'Etat.

Conakry, le 30 juin 1995

GENERAL LANSANA CONTE