

World Maritime University

The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University

World Maritime University Dissertations

Dissertations

1985

Maritime administration in developing country - Guinea

Ibrahima D. Conde
WMU

Follow this and additional works at: https://commons.wmu.se/all_dissertations

Recommended Citation

Conde, Ibrahima D., "Maritime administration in developing country - Guinea" (1985). *World Maritime University Dissertations*. 971.

https://commons.wmu.se/all_dissertations/971

This Dissertation is brought to you courtesy of Maritime Commons. Open Access items may be downloaded for non-commercial, fair use academic purposes. No items may be hosted on another server or web site without express written permission from the World Maritime University. For more information, please contact library@wmu.se.

THE WORLD MARITIME UNIVERSITY

MALMÖ, SWEDEN

MARITIME ADMINISTRATION IN DEVELOPING COUNTRY - GUINEA.

PROJECT PLAN PROPOSED

BY

Ibrahima Dianka CONDE

A Paper submitted to the World Maritime University in partial fulfilment of the requirements for the award of a Master of Sciences Degree (M.Sc.) in General Maritime Administration.

Paper supervised by:
Professor G. Stubberud
The World Maritime University

May, 1985

ACKNOWLEDGEMENT

I sincerely thank my People and my Government for having given me the great honour to be the first guinean general maritime Administrator graduated in this University.

I beg The United Nations to accept my exceeding gratitude for its financial help.

I thank The IMO Secretary General Mr C. P. SRIVASTAVA for all his devotion in the creation and the success of this University.

I thank all The Professors working and having worked in this University.

I particularly thank Professor G. STUBBERUD for his personal efforts during all our courses.

I thank all my Parents, my brothers and friends for all they did for my success.

I particularly beg my uncle Sadan-Moussa TOURE, to accept my deep appreciation and heart-felt thanks for his personal devotion to my success.

I am equally very thankful to his wife and extend to her my best wishes.

I also extend brotherly thanks to Colonel Diara TRAORE and Galema GUILAVOGUI for all their goodwill towards me.

I am also dedicating this project to my late Brothers and sister Mamady CONDE (BEBEL), Kerfalla CONDE and Sanassa CONDE.

My friendly thanks to the entire staff of W.M.U.

My best wishes to F. SYLLA, F. CAMARA, F. CONDE, K. TOUNKARA, S. KOUROUMA, F.K., O. DIAWARA... for their kind and necessary moral and material supports during my two years study in Sweden.

Finally my sincere thanks to all those, near or away, having contributed to the success of my studies.

I dedicated this Thesis to the People and Government of Guinea for having supported all my study charges.

P R E F A C E

=====

It's on request of the World Maritime University, like all Universities and my own wish that I have chosen after two years study in General Maritime Administration, This theme which has as title Maritime Administration in developing country particularly in Guinea. This choice is due to the importance of maritime activities to the economy of developing countries.

This project is done in spite of my own point of view and does not represent the views of the World Maritime University nor that of its professors.

In this work, I have tried to base my studies on certain aspects of Maritime Administration, its structure, its legislation, its weakness and in my opinion how to make it more dynamic and economic for my country.

The elaboration of this project has been done with some documents coming from my Administration through merchant marine and its different operators as national enterprises, societies and services, and also the lectures, conferences and handouts given by our different professors during the course.

The purpose of this project is to study the guinean maritime administration in its generallity, to determine its foundations and finally to find best result, to appreciate legislative nature and its internal and external implications ; to issue IMO's recommandations through its international conventions and its Advicers, to show the importance and interest of their ratification in our national legislation.

TABLE OF CONTENTS

<u>Titles</u>	<u>Pages</u>
Introduction	1
Chapter I - The present organization of Sea Transport	2
- The Merchant Marine	2
- The Guinean Shipping Company (SNG)	4
- The Guinean Office of Shipping	4
- The National Transit Enterprise and Stevedoring (ENTRAT)	5
- The Autonomous Port of Conakry	8
Chapter II - Importance, Roles ,Responsibilities and Functions	10
✓ - Advice to Government on Maritime Matters	14
- Development of Maritime Training Facilities	15
- Development of Ports and Associated Administration Infrastructure	16
- Development of Shipping Companies' Infrastructure	18
Recommendation and Conclusions	20
Annexes	

I N T R O D U C T I O N

The west Africa Republic of Guinea has 400 km of coast-line which has offered it a natural contact with sea transport.

Having noted the importance of sea transport in its international trade relations, Guinea has over the years tried to improve its sea transport which has a large contribution to its international trades, both in value and tonnage.

AUTONOMOUS PORT TRAFIC (Per Tonnes)

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
IMPORTS	636427	625431	680503	537464	748345	760331	836140
EXPORTS	3 161650	2 777466	2 252889	2 004460	2 985608	3 161274	3 720780
TOTAL	3 798077	3 02897	2 933392	2 541924	3 733953	3 921605	4 556920

CONTAINERS TRAFIC

SHIPS NUMBER

1983 : FULL CONTAINERS 2657

1980 395 SHIPS

1984 : FULL CONTAINERS 4896

1981 378 SHIPS

GROWING OF 84% due to the SUPPRESSION

1982 402 SHIPS

OF SURCHARGE OF 750 US \$ PER UNIT OF

1983 463 SHIPS

20 FEETS ON MARCH 1984

1984 490 SHIPS

With a view to allow the sea transport to play its role in the national economy, as a powerful means of development instead of being an increasing burden to the national economy an important program for organizing and implementing developmental goals was set up and which in the long run, led to the creation of a number of specialized institutions.

It is a necessity to give a general presentation in order to allow the reader to better appreciate the efforts deployed for the promotions of this vital and complex sector.

CHAPTER ONE

THE PRESENT ORGANIZATION OF THE SEA TRANSPORT

The Republic of Guinea has given the sea transport an important place due to its positive impact to the national development. In the Ministry of transports a Department was set up in 1960 to operate and organize the activities of this sector.

Domestically there are several firms with diverse objectives. According to their juridical articles, they are classified as follows:

Objectives, according to their juridical articles, they are classified as follows:

- Public services or public enterprises
- Private companies
- Joint ventures

ENTERPRISES OR PUBLIC SERVICES:

Belong exclusively to the guinean state;

There are: The Merchant Marine

The Guinean Shipping Company (S.N.G.)

The Guinean Office of Shipping

The Transit National Enterprise and stevedoring

(ENTRAT)

The Autonomous sea port

- The merchant marine

It's responsible for implementing the guinean maritime policy. In addition to that, it coordinates and controls all the activities of various companies and Enterprises of the maritime service.

The Merchant Marine was created on 10th September 1962, but from that date until 1981 it was a small service unit dependant on other service department named Maritime Office. It has been independent since 23rd December 1981. Nowadays it is composed of 5 main divisions.

A - The economical matters division
is charged to :

- Pormulate national regulations concerning the protection of our national fleet ;
- Participate in the fixing of freight rates and issues then to the secretariat of the shippers council
- Defend national interests against the malpractices of the liner conferences ;
- Follow economic activities of the merchant fleet ;
- Participate in the preparation of development programmes of the various maritime sections
- Analyse and control economically the management of operators of maritime enterprises ;
- Control charteparties of foreign ships ;
- Control surcharges etc...

B - The legal matters and human division
is charged to :

- Prepare national maritime legislation and possible amendements ;
- Take necessary measures for legislation and implementation; except technical regulations
- Study international maritime conventions on legal point of view ;
- Follow the formalities of ratification of all international conventions in relation with foreign office Ministry ;
- Control the implementation of national regulations ;
- Manage national and international maritime documentation ;
- Prepare studies on legal and administrative areas and represent the Government at international organisations responsible for such matters ;
- Study the division of labour on board and all the problems related there to and set out procedures of settling conflicts ;
- Elaborate and coordinate training program^{for} marine personnel.

.../...

- The international relations division is charged to :

- Follow activities of maritime institutions, sub-regional and international ;

- Prepare a national technical requirements on maritime meetings, conferences, sub-regional and international; study the proceedings of those conferences and determine the national positions on different points treated;

- Centralize, organize and harmonize maritime cooperations.

- The navigation and maritime safety division is charged to :

- Elaborate national rulers of security on board ships;

- Examine international technical conventions according at the safety, the pollution fighting and maritime rescue;

- Implement international conventions in national legislation and national regulations.

- The regional maritime matters division has a s. tasks to :

- Control and coordinate the activities of the Districts;

- Constitute an administrative institution which cover executive services (maritime quarters) on national coast;

- Structure and perform executive services.

- The guinean shipping compagny (S.N.G.)

Its purpose is to ensure and to develop sea transport from or to Guinea. It ensures:

- International sea transport

- Consignment of all foreign vessels in Guinean ports

- Chartering, building, managing, consigning the fleet required for transport.

- The guinean office of shipping

This is a public service responsible for developing and maintaining secondary ports. It is worth pointing out that besides the Conakry Trade port and the large mining port of Kamsar (BOKE) the Republic of Guinea also has many secondary

ports which play a very significant role in linking the different areas along the coast; among others, we have the BENTY port (District of FORECARIAH) located about 200 km in the South of CONAKRY and that of TABORIA located about 160 km to the North of CONAKRY.

4 - The national transit enterprise and stevedoring (ENTRAT)

It was created by directive No. 261/PRG of 26th July 1961, for the activities of stevedoring, handling, storage and transit at the CONAKRY port. With the new organisation of the maritime sector, this state enterprise is now dealing only with transit cargo.

Its role consists :

- To issue to the customs office all documents related to importations and exportations
- To ensure the safety of goods from port to clients shops and vice versa
- To negotiate by correspondence the transport from the factories to the loading port.

In spite of its duties the enterprise is nowadays obliged to increase and to improve its services by accelerating administrative procedures to its clients.

A - O r g a n i z a t i o n a n d f u n c t i o n i n g

a) - Directorate General is headed by a Director General and is assisted by an assistant. He is charged to apply government policy in transit matters and transport.

From this Directorate General there are the following services:

- b) - Secretariat general
- c) - Personal office
- d) - External relations office
- e) - Study office
- f) - Litigation office
- g) - Financial direction which is in charge of all financial and accountating operations and stocks managing.
- h) - Transit Import-Export Direction which is in charge of all customs matters, from port to the owner.
- i) - Technical Direction is the technical guide of the enterprise.

B - S t a f f s i t u a t i o n :

The enterprise is composed of 336 workers among whom are 310 men and 26 women. By professional category related to intellectual level of these workers, there are in our national Administration some 6 main hierarchies :

Military management :		1 lieutenant
Hierarchy	B	: 5
"	C	: 5
"	D	: 23
"	E	: 102
"	F	: 200
		<hr/>
Total		336

C - M a t e r i a l s i t u a t i o n :

For the efficient running of the organization, this enterprise has as running material the following equipments :

by order	Types of vehicles	Quantity	Good state	Reparable breakdown	Irreparable breakdown
1	Nissan	44	35	9	
2	Hino	8	7		1
3	Saviem	7	5	2	
4	Pegasso	5	4	1	
5	Maz	5	3	2	
	Total:	69	54	16	1
	Fork lifts				
	Fenwick				
1		2	1		1
2	O & K	2		2	
	Laneers poss	7	6	1	
	Total:	11	7	3	1

5 - Autonomous port of Conakry

A - H i s t o r y :

The Trade port began as an Autonomous port of Conakry by decree 050/P.R.G/82, of 22nd June 1982, is an industrial and commercial public establishment.

It has it's personnel and its autonomous financial policy. Its role and social impact are: to give good services; to ensure liaison between maritime transport and land transport; and than ensure contributes to the economic stability due to the increasing standard of living.

B - O r g a n i s a t i o n - F u n c t i o n i n g

It's as a result of the restructure of the following national enterprises and services

- General Administration of port
- Maritime office
- ENTRAT
- GUINEAN SHIPPING COMPAGNY (S.N.G.)

The Autonomous port has:

- Direction General
- Technical Direction
 - Direction of exploitation
 - Direction of economic and financial

Direction of administrative and staff all this administration is the authority of the under port council which is the controlling organ.

C - S t a f f s i t u a t i o n b y p r o f e s s i o n a l h i e r a r c h y

Hierarchy	:	B	38
"	:	C	56
"	:	D	63
"	:	E	230
"	:	F	540
"	:	G	11
			<hr/>
Total			938

D - M a t e r i a l s i t u a t i o n

- 3 Elevators of 25^T (T = Tonne)
- 4 Elevators at pitchfork of 11^T on board
- 6 Elevators at pitchfork of 5^T on quay
- 2 Elevators at pitchfork of 2,5^T for deposit of containers
- 11 Elevators at pitchfork of 5^T
- 3 Autocranes
- 1 Engine of drag
- 1 Bus for 50 places
- 2 Vehicles for general service
- 1 Tractor of handling
- 4 Platforms
- 1 Trailer + tanker
- 1 Ambulance
- 10 Cars
- 15 Mopeds
- 2 Tugs
- 2 Boats of pilotage
- 1 Boat to moor ships

C - D i f f i c u l t i e s

- Irregular recovery of claims from different creditors like shipowners, private clients, national enterprises and services;
- Lack of dredging engine
- Hesitation of certain customers for the revision of occupation contract of port areas;
- Reexamination of port charges between port authority and National Fleet (S.N.G.)
- Insufficiency of post-quay in spite of traffic increase.

CHAPTER TWO

1- Importance, Roles, Responsibilities and Functions

The economical development of any country develops a network or networks of complex issues, activities, planning and formulation with particular objectives in mind. Among the objectives, the mainstay of any economy would be : Trade, Industry and commerce. Evolving from these main activities are the distribution of goods and people within and outside the country ; the latter being in pursuance of external trade, upon which countries may depend even for their survival. External trade as an important factor in economic development can be narrowed down into two main activities : Import and Export ; activities which determine a country's balance of payments or an overview of its financial health.

It must be know that external trade is hinged upon the availability of proper facilities for the transportation of goods and people to go to and fro. This important aspect of trade, naturally, entails specialised planning and management (administration) in the field of transportation so that a country would become equipped with the necessary tools of its business.

✓ Since the major bulk of commodities are (or have to be) transported by water, shipping forms a very important role in the economy of most of the countries of the world. Therefore, shipping or maritime development is very important to developing maritime nations.

The activities which will need to be attended to in connection with development in the maritime field in any developing maritime country can be generalised as under :

- Membership of IMO
- Preparation and implementation of merchant shipping legislation (merchant shipping acts)
- Development of Maritime Administration infrastructure (capable of implement the IMO conventions).

- Development of Maritime training facilities.
 - Development of ports and associated Administration infrastructure.
 - Development of shipping companies infrastructure.
- Among the many and varied complex and technical facets of the previous mentioned activities are the following ;

A - M e m b e r s h i p o f I M O

The procedure applicable is established in articles 57 and 58 of IMO Convention.

B - M e r c h a n t s h i p p i n g l e g i s l a t i o n

Known either as the merchant shipping acts or the maritime code in some countries ; or often called merchant shipping or maritime laws as a matter of generalisation, is a body of laws adopted or framed to control maritime activities.

The extent to which these laws are adopted or framed, depends upon the degree of maritime activity to which a country is involved ; or the degree of maritime consciousness of a country.

The basis of maritime laws is generally of an international nature, however, the offshot of these laws are intrinsically of a national nature to meet specific local conditions in a particular country.

On the whole, the end result is geared to the total observance of safety of life at sea.

Depending upon the type of legal structure of a country, maritime legislation, may include or all of the following :

- Ship Ownership and registration.
- Transfer of Ownership.
- Mortgages.
- Master and Seaman (i.e. Officers and crew).
- Specific aspects of passenger ships.
- Specific aspects of cargo ships.
- Specific aspects of fishing vessels.
- Collisions.

- Safety.
- Shipping Accident inquiries, Investigations.
- Delivery Goods and liens (for freight).
- Liability of shipowners and others.
- Wreck and Salvage.
- Pilotage.
- Lighthouses and other navigational Aids.
- Mercantile Marine Fund.
- General Control.
- Enforcement Procedures, including Detention for undermanning and unseaworthiness.
- Seamen's condition of employment - Seamen's repatriation^a.
- Extention of jurisdiction to national Courts in the case of foreign owned and registered vessels.
- Master and Officers Certificates of competency.
- Carriage of Goods by Sea
- Port Operations.
- International labour Conventions.
- International Load-line Conventions.
- Crew accommodation, food and catering.
- International Safety Conventions.
- Marine pollution of the Sea by Oil and other harmful substances from ships.
- Ship Admeasurement.
- Inspection, Survey and Certification of ships and
- Various other relevant matters including IMO conventions

✓ The object of a Maritime Administration Organisation within the framework of a country's overall maritime activities is to provide the government with the machinery which would enable it to satisfactorily and efficiently undertake those functions which are embodied within the country's merchant shipping legislation (National Maritime laws). These functions would include the implementation of the requirements of International Maritime Safety Conventions, and national rules and regulations framed under the authority of the merchant shipping Acts.

X In pursuing its activities in the development of the maritime field, the appropriate government authorities would, therefore need to have an efficient administrative machinery to advise them on the adoption and implementation of the national legislation and other regulations required for developing and operating the maritime of their country and for discharging the obligations of the government under International Conventions which may be applicable.

This machinery can best be provide through a wellorganised maritime administration as before mentioned. Such an Administration will also be responsible, under the general direction of the Ministry of transport for providing and organizing the appropriate facilities for the Survey and certification of ships and the training, examination and certification of ship's masters, engineers and other maritime personnel.

As a whole, the areas affected within the ambit of maritime administration activities are, the ownership, registration, management, operations, and upkeep and maintenance of national shipping fleets; and also other related maritime activities such as ship-repairing, dry-docking, port operations and maritime training.

The operational aspects of maritime administration within context of safety of life at sea (maritime safety administration), take the form of :

- a) The inspection and survey of ships to ensure that they are operated and maintained in a seaworthy condition.
- b) The issuance of appropriate inspection and survey certificates.
- c) The conducting of examinations leading to, and the issuance of, the appropriate certificate of competency and or proficiency to all categories of personnel (masters, maths, engineers, able-bodied seamen, life-boatmen, etc) serving in merchant ships.
- d) The registration of sea-going personnel.
- e) The holding of inquiries / investigations into shipping casualties.
- f) Marine pollution prevention and control.

- g) Establishment and maintenance of navigational aids.
- h) Search and rescue services.
- i) port dredging.
- j) Hydrographic surveying.
- k) Maritime radio telecommunications.
- l) Port control systems and sea lane traffic control.
- m) The adoption and implementation of international maritime conventions among other activities.

2 - Advice to government on maritime matters

The major conventions and other instruments adopted by or under the auspices of IMO, or in respect of which IMO performs functions, would have to be given due consideration for possible adoption in the future :

- 1 - International convention for the safety of life at sea, 1974 as amended.
- 2 - Protocol of 1978 relating to aforesaid convention.
- 3 - International regulations for preventing collisions at sea, 1972.
- 4 - International convention for the prevention of pollutions from ships, 1973.
- 5 - Protocol of 1978 relating to above convention.
- 6 - Convention on facilitation of international maritime traffic, 1965, as amended.
- 7 - International convention on loadlines, 1966, as amended.
- 8 - International convention on tonnage measurement of ship, 1969.
- 9 - International convention relating to intervention on the High Seas in cases of Oil-pollution casualties, 1969.
- 10- Protocol of 1973 relating to above convention.
- 11- International conventions on civil liability for oil pollution damage, 1969.
- 12- Protocol of 1969 relating to above convention.
- 13- Special trade passengers ships agreements, 1971.
- 14- Protocol on space requirements for special trade passengers ships, 1973.

15- Conventions relating to civil liability in the field of maritime carriage of nuclear material, 1971.

16- International convention on the establishment of an international fund for compensation for Oil pollution damage, 1971.

17- Protocol of 1971 relating to above convention.

18- International convention for safe containers, 1972, as amended.

19- Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974.

20- Protocol of 1976 relating to the above convention.

21- Convention on limitation of liability for maritime claims, 1976. (Also convention relating to the limitations of liability of owners of sea-going ships, 1957, as long as this is in force).

22- Torremolinos International convention for the safety of fishing vessels, 1977.

23- International convention on standards of training, certification and watchkeeping, 1978.

24- International convention on maritime search and rescue, 1979.

✓ 3 - Development of maritime training facilities ✓

Ships are capital intensive equipment, and whilst acquisition of a fleet and the formation of a shipping company to operate the ships are readily executed once the appropriate policy decisions are taken, there are no short cuts in securing the large number of highly qualified and experienced maritime personnel that would be required to man these vessels and manage and operate the shore administrations associated with same. This important trust in the harnessing of human resources has evolved a sub-planning activity alongside with, and within the entire maritime transportation network for the establishment of proper maritime training facilities to enable Guinea to have ready source of maritime expertise in all its branches.

Consideration would have to be given to the improvement of our proper maritime training institution alongside any plan for setting up of National Shipping Company (SNG) and acquiring ships with the ultimate aim of pursuing its development objectives.

4 - Development of ports and associated administration infrastructure

a) Having identified that the economic development of any country depends upon its trade, industry and commerce, and associated transport links.

b) In the movement of commodities maritime transport was identified as the link which plays a very dominant role in economic development. Associated with this form of transport are ports and their vital role which are already well known. The movement of goods into or out of a country creates the demand for landing places which are known as ports or harbours.

c) In a like manner to the development of other forms of economic activities, a port must be properly and efficiently developed if maximum benefits are to be derived from the total chain of transportation activities and services for shipping, and among the determining factors in siting and organizing a port, are these three broad considerations :

- Geographical location both in the country and in relation to other national and international maritime traffic.

- Type of cargoes to be handled.

- Type of ships the port is intended to serve.

d) Except the loading and discharging of various types of merchandise within the confines of a port, facilities may also need to be provided for the handling of different classes of ships, for example, conventional cargo-carriers, passenger vessels, multi-purpose carriers, roll-on / roll-off, etc...

Depending upon the development of, and volume of trade in a country, the need may arise for port expansion programmes like their are doing now, to be carried out from time to time.

.../...

The ownership, pattern of organization and administration of a port varies from country to country and from location to location. All decisions are based upon the particular objectives desired. State is at the same time, ownership and pattern of organization and administration of a port. Basically, a port would be owned Public Corporation or private company ; or completely privately owned.

The general operations of a port encompasses are the following :

- Cargo-sheds operations and maintenance.
- Cargo-handling operations.
- Vessels movements within the port.
- Berthing and unberthing of vessels
- Pilotage
- Port control and safety
- Stevedoring.
- Maintenance of cargo-working equipment.
- Allocating safe anchorages for vessels.
- Port labour industrial relations.
- Cargo claims.
- Clerical side of operations / Port management
- Observance of the regulations for the carriage, handling and storage of dangerous goods.
- Facilitation of international maritime traffic.
- Marine pollution prevention and control.
- Harbour dredging.
- Maintenance and upkeeps of navigational aids and lights
- Marketing, etc...

e) A country with its vast coastline and large hinterland would also have to give consideration within the context of its overall development plan, for the establishment and development of port and harbours to meet its various requirements.

5 - Development of shipping companies infrastructure

- The importance of a port and the operations of ships to the economy of a country, particularly a developing country, have already been established.

- Projects in shipping are capital intensive and decisions to organize a shipping company to own and operate ships are indeed a very big step to take; particularly with developing countries who lack the financial resources for readily doing so. Some developing countries depend largely upon foreign-owned and registered ships for the facilitation of their trade and commerce.

Others have seen the need to establish their own national shipping lines for the purpose, with the ultimate aim and saving on foreign-exchange in the form of freight and possibly insurance to a limited extent; and also for the generation of employment opportunities within the shipping environment itself.

- Shipowning and operating also entails a series of complex technical, legal and commercial issues, and decisions to register shipping companies and establish national shippings lines would involve detailed studies in order to determine wheter the undertaking would be viable either in the immediate future, or in the distant future linked with some other associated long-term plan.

- The type of feasibility study which a country may undertake in order to determine wheter a shipowning enterprise may be viable or not, may entail inter-alia, the following :

Type of cargoes to be carried

Amount of cargo to be carried.

Route; i.e. proposed schedule of operations.

Projection of additional routes to operate.

Projection of additional cargo to be carried.

Level of freight rate to enable a revenue to cover costs.

Type and size of ships to meet requirements.

Source of supply of ships; i.e. second-hand or new-building purchase, or, chartering.

Costs of ships to be required.

Source of financing acquisition of ships.

Method of financing acquisition of ships, including repayment of capital and interest if financed on a loan basis.

Type of company structure, i.e. management, administration, operations, technical, financial, etc.

Availability of qualified and experienced personnel to manage and operate the enterprise, and Administrative and operational costs of the shore administration and the floating units, etc.

- Some developing countries, begin by registering a company locally their pursuing operations by chartering vessels in the first instance in order to get the feel of aspects of the operations, whilst at the same time proceeding with the training of nationals in the ship-managing and operation techniques. Outright vessel acquisition becomes a second phase after experience is gained all round within the maritime environment of the developing country.

A developing country needs to give considerations to these practical aspects, when it becomes desirable to delve into the area of shipowning and operating.

Recommendations and conclusion

The analysis of our Maritime administration in general has shown the necessity to strongly reinforce it.

Such an operation must be done in the short run if we wish that the guinean fleet works in an administrative, technical and juridical scope according to international standards.

The reinforcement of the Maritime administration should permit the Government to handle more firmly national maritime matters and should bring the necessary elements to play its role on international maritime field.

With the actual volume of traffic and considering the existing infrastructure, the application of administrative tasks and the local control should be done by the maritime Districts which dispose complete administrative services. Taking in consideration the modest 400 Km coastal line, it should be better to reinforce 2 main Districts : Conakry for the Eastern coast and Kamsar for the western coast. Others should be dependent on Conakry or Kamsar.

The importance of the port of Kamsar and its geographic situation (ie. West of the country) are in favour of this administrative separation at the initial point of this restructuration. So if the ports of Boffa and Bentley could have a certain improvement, they should become like Conakry and Bentley, 2 other maritime Districts.

Each maritime District must have at least :

- a) an office of seamen which should be charged with
 - Registration,
 - To issue certificates or professional cards,
 - Elaborate a register related to seamen's movements,
 - Agreement contracts,

.../...

- conflicts relating on the contracts,
 - Disciplinarys problems,
 - Control of professionnel qualification,
 - Seamen's statistics
- b) An office of ships charged with
- Registration
 - ships nationalization
 - issue of certificates for the navigation of ships
 - Transfers of property
 - Perception of Taxes
 - Maritime wrecks
 - Ships statistic
- c) A control and survey section charged with controls (port, coast and on board ships)
- Application of national legislations (administrative and legal provisions section should be allowed to carry out periodical safety controls on board smaller vessels.

Each maritime Distric should be directed by a chief of District, representing the Managing Director in that zone.

At the moment, according to our national, geographical and economical context, one safety centre could exist. That centre should be charged with the application of decisions of The Department apply on coastal and on board ships, all dispositions relating to technical and operational matters.

These centres will containe the following sections :

- a) The section of technical inspection of ships charged with
- The collection visits commissions,
 - The visit of ships,
 - The issuing safety certificates
 - The carrying out of casualty investigations
 - Matters relating to classification societies

- b) The section watchkeeping and rescue charged with
 - Organizing maritime rescue in local and national level,
 - Coordinating maritime rescue operations,
 - Coordinating nautical watch of missions, in territorial waters with the help of Navy
- ✓ c) The section of Marine pollution which needs efficient equipments of watch and fight against pollution. An important manual has been done by IMO's maritime Adviser (B. Fouchier).

Knowing the importance of legislation in the Maritime Administration, and having noted the weakness, gap, and inadequacies of our code, it is necessary to revise it. The two following procedures should be considered :

- A - the method
- B - the measures

- A) In this method, there are two possibilities :
 - a - to prepare a new maritime code
 - b - to modify certain parts taking into consideration the following points
 - 1) The out datedness of certain provisions
 - 2) The inadaptation to the actual context
 - 3) The heaviness of the dispositions
 - 4) The confusion of domains : Dispositions to group together
 - 5) Absence of certain rules
 - 6) The contradictory dispositions
 - 7) The inexact terms

This second possibility should be done progressively point by point, chapter by chapter etc....

.../...

B) The measures

It must be recognized that almost various aspects maritime activities have been treated by some IMO's Advisers in my country. In this case, to summarize this chapter these measures should be done :

- 1) To actualize existing legislation and regulations;
- ✓ 2) To prepare complementary texts designed for the application of Merchant Marine code;
- ✓ 3) To prepare legislative and regulative proceedings for the international conventions implementation which are already ratified, and those which have not yet been ratified

✓ In view of elaborating a good code, more complete and dynamic. the Merchant Marine should have the necessary contribution of all services interested by the maritime sector. These services having and using their respective experiences should contribute through remarks and suggestions which can better improve the future code. From experiences, it is known that the efficiency of all administrative and commercial sectors depend on the system of organization in place, its policy and its methods of approach to problems, all of which are indicative of the competency and motivation of the authority concerned.

✓ The Direction of maritime and fluvial matters which has been recently created in the Ministry of Transport should in my opinion placed under the Merchant Marine authority. In this case, the Merchant Marine having a dynamic and effective structure should fully apply the national policy given the right to coordinate and control all maritime activities.

✓ The Government through the Ministry should give to the Merchant Marine a certain degree of freedom of action. This will enable the latter to offer direct support to the shipping sector through the development of adequate banking systems and capital acquisition at reasonable interest rates.

.../...

✓ It could be observed that the organization and structure of the Government machinery looking after the shipping industry, need not be the same in all countries. The wider is the state intervention in a particular country, the more extensive should tend to be the structure of the competent administrative body.

✓ Whatever is the motivation for the formulation of a shipping policy, the ability of the Government concerned to effectively conceive and apply the right shipping policies, requires the existence of an appropriate and adequate infrastructure.

✓ According to the preparation, the adoption, the ratification and implementation of maritime international conventions in legal procedure should be followed up by the Merchant Marine through the International Relation Division. This division should regularly maintain contacts with International Organisations, the Public and ~~privates~~ Administrations and the specialized services of the Merchant Marine Department. It has to facilitate the circulation of documents both from within and without, and keep a list of the various international instruments already ratified and in force and those which are not yet in force. That list should be widely circulated to the interested parties.

✓ In order to assess our traffic volume a statistics book should be opened at different levels by all maritime public and private services.

✓ Shipping being in continual evolution need for good services which consequently require competent personnel and training program. This training program should be in favour of some peoples having already high level in other fields and having some practical experiences in maritime activities to learn shipping through this University or somewhere else; to organize, for those who have intermediary or a lower level, the periodical seminars.

.../...

TABLE OF ANNEXES.

- Annex 1 - Organization chart of Ministry of Transport
- Annex 2 - Organization^{chart} of Merchant Marine
- Annex 3 - Organization of Administrative hierarchy
(coastal and fluvial zone)
- Annex 4 - General map of Guinea
- Annex 5 - Western and centre map of Africa
- Annex 6 - Plan of port of Conakry
- Annex 7 - Decree project for Load Line Convention
- Annex 8 - Decree projet Colreg Convention
- Annex 9 - Decree project on Maritime Mortgages
- Annex 10 - Decree project on Classification Societies for
certificates delivery (Load Lines 1966 and Solas
1974/78 Conventions)
- Annex 11 - Decree creating Cotonou's Autonomous port
- Annex 12 - United Nations Convention on Law of sea
- Annex 13 - Decree Organizing the Merchant Marine
- Annex 14 - Decree relative to the delimitation of Guinean
territorial waters
- Annex 15 - Seventh part of new Convention on sea especially
91 ,92 , 94 articles about registration matters
- Annex 16 - Articles 5 and 6 of high sea Convention 1958

BIBLIOGRAPHY

- 1 - Archives from national maritime and private services and companies
- 2 - Report from I.M.O. advisers
- 3 - Lectures, conferences and handouts from the W.M.U.
- 4 - I.M.O. documents
- 5 - Maritime transports from Mr BEAUCHET
- 6 - The economics of tramp shipping B.N. METAXAS
- 7 - The International Maritime Organization S. MANKABADY
- 8 - Advances in maritime economics. T. REED 1980
- 9 - Seatransport - Operation and economics T. REED 1980
- 10 - The Graduate Student's guide to theseis 1973
- 11 - Element of Shipping. 5th ed CHAPMAN & HALL
- 12 - Economics of shipping practice and management. 1982
- 13 - Education and training for seafarers - what policy for the 1990s. Nautical Institut 1984
- 14 - Maritime transport E. GOLD . 1981
- 15 - Shipbroking and chartering practice. Lloyd's of London press 1981 GOSS , R.O.
- 16 - Studies in maritime economics. Cambridge Univ. Press 1968 GOSS , R.O.
- 17 - Personnel management in merchant ships. PERGAMON 1968
- 18 - The efficient port. PERGAMON. 1971.

MINISTRY

TRADE UNION OFFICE

PARTICULAR SECRETARIAT

FIRST ADVICER

SECOND ADVICER

STUDIES OFFICE

- Planification
- Statistic
- Studies
- Cooperation and training

FINANCIAL and Technical INSPECTION

DIRECTION OF AIR TRANSPORT

- Guinean's airline
- Civil Aviation
- General Administration of Airport
- Other commercial agencies

DIRECTION OF MARITIME AND FLUVIAL MATTERS

- Merchant Marine
- Shipping Office
- National Fleet (SNG)
- Somidrat (Joint Dredging cpny)
- Guinomar (Joint Venture)
- Autonomous Port
- ENTRAT (N. Transit Enterprise and stevedoring)
- Other Maritime Commercial Agencies

DIRECTION OF LAND TRANSPORT

- Cotax
- Cotra Nationale (N. Compagny)
- ONTPR
- OTHER PRIVATE Transports

DIRECTION OF RAILWAYS TRANSPORTS

- ONCFG (National Compagny)
- Other railways

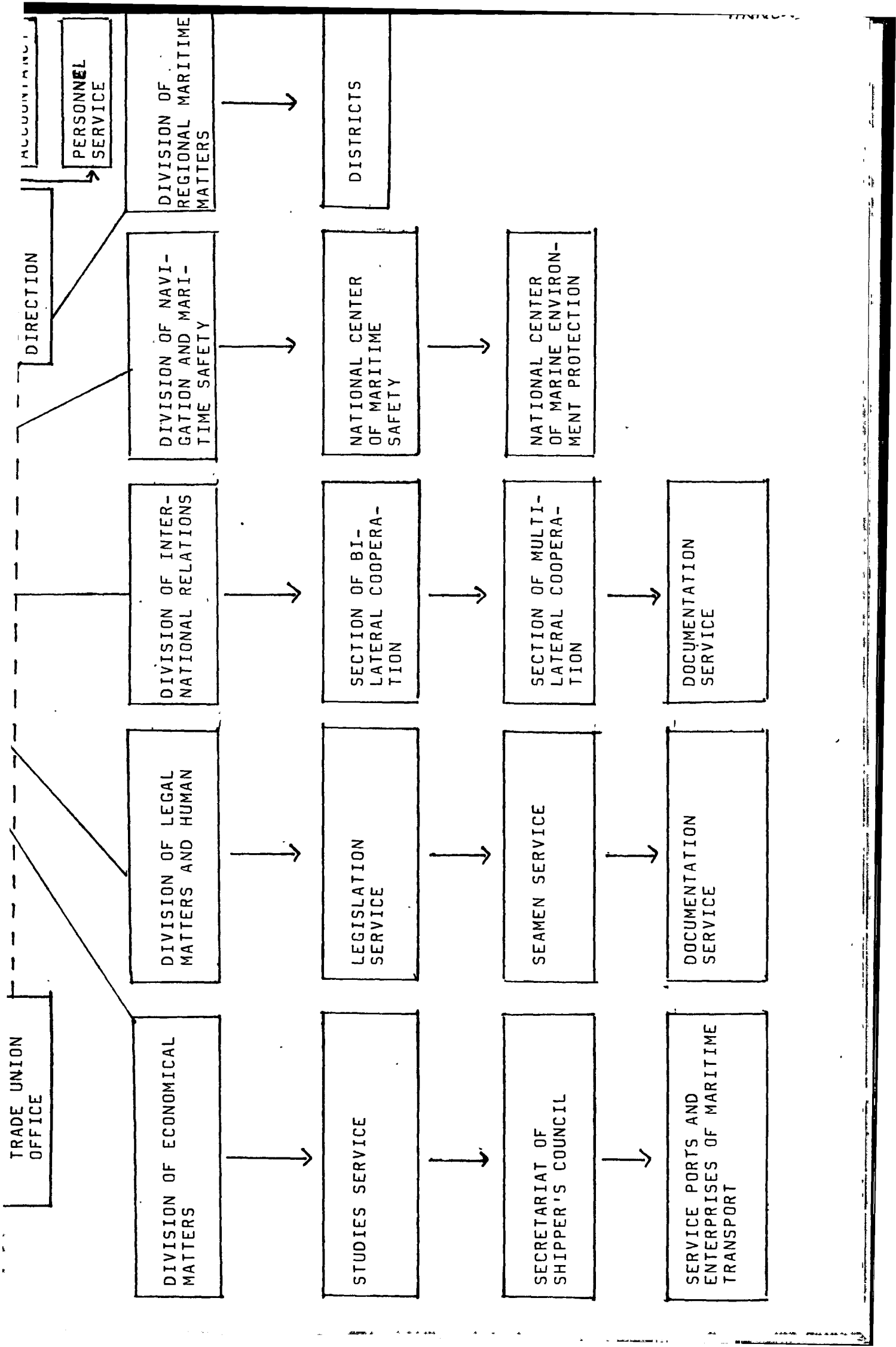
Labour and Education Control

Central Secretariat

Administrative and Financial Service

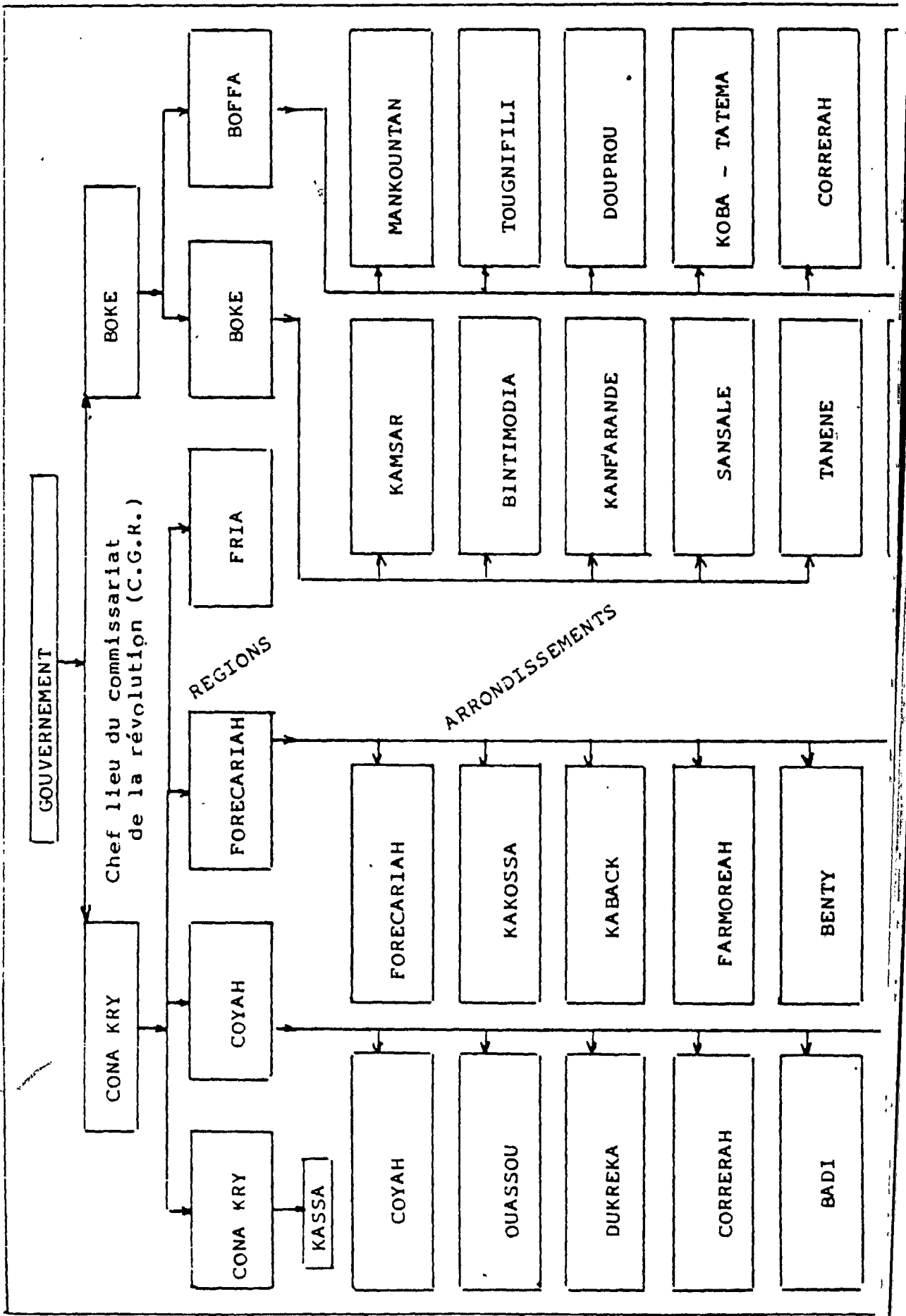
Materiel and Maintening Service

ANNEX 1

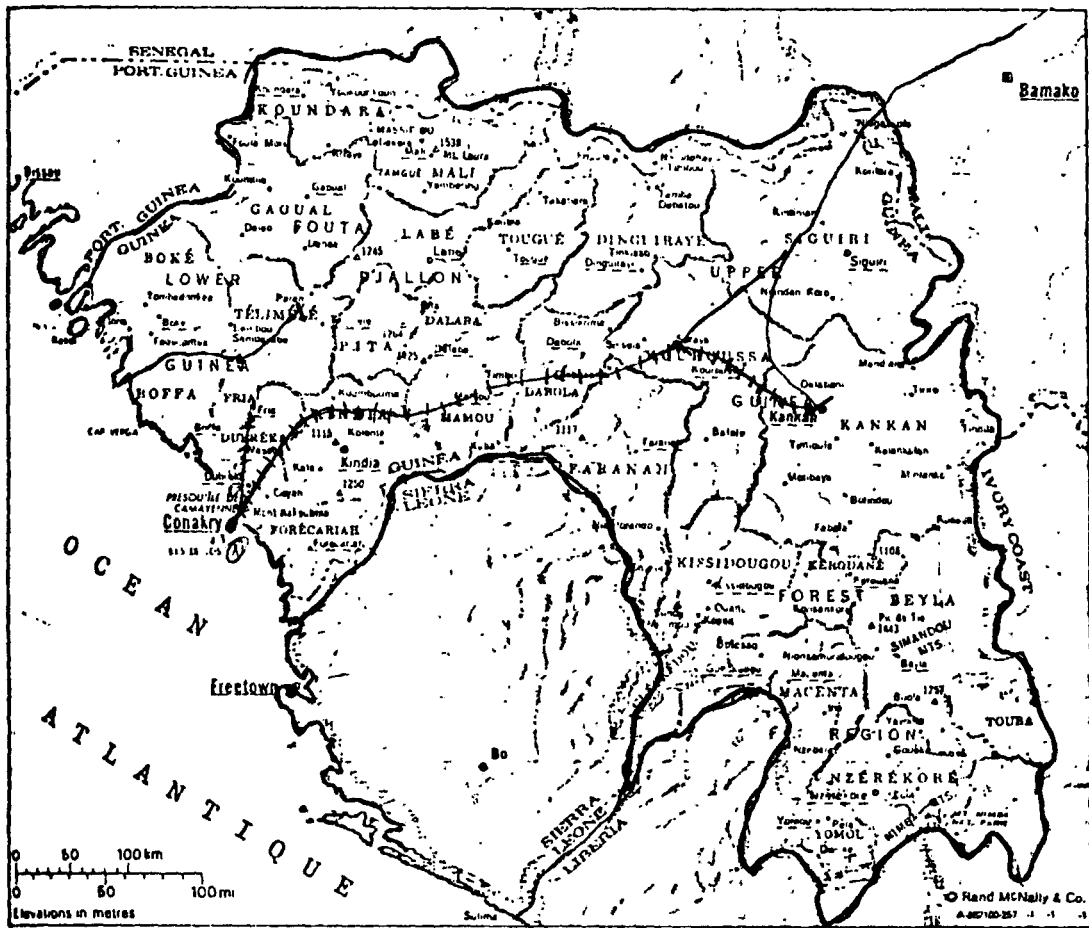


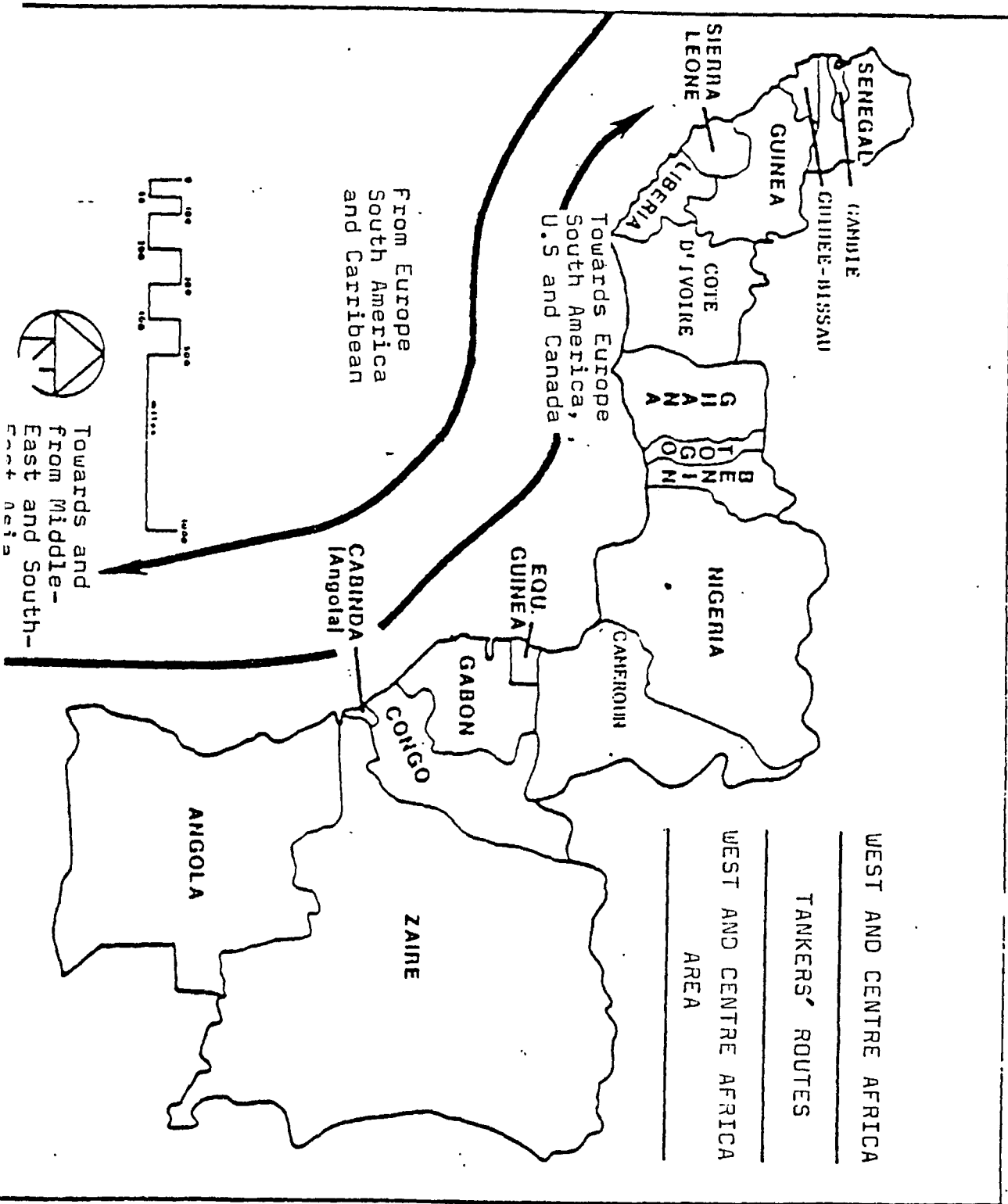
ORGANIGRAMME DE LA HIERARCHIE ADMINISTRATIVE / ZONES COTIERES ET FLUVIALES.

ORGANIGRAMME DE LA HIERARCHIE ADMINISTRATIVE
(Zones cōtières et fluviales de l'est)

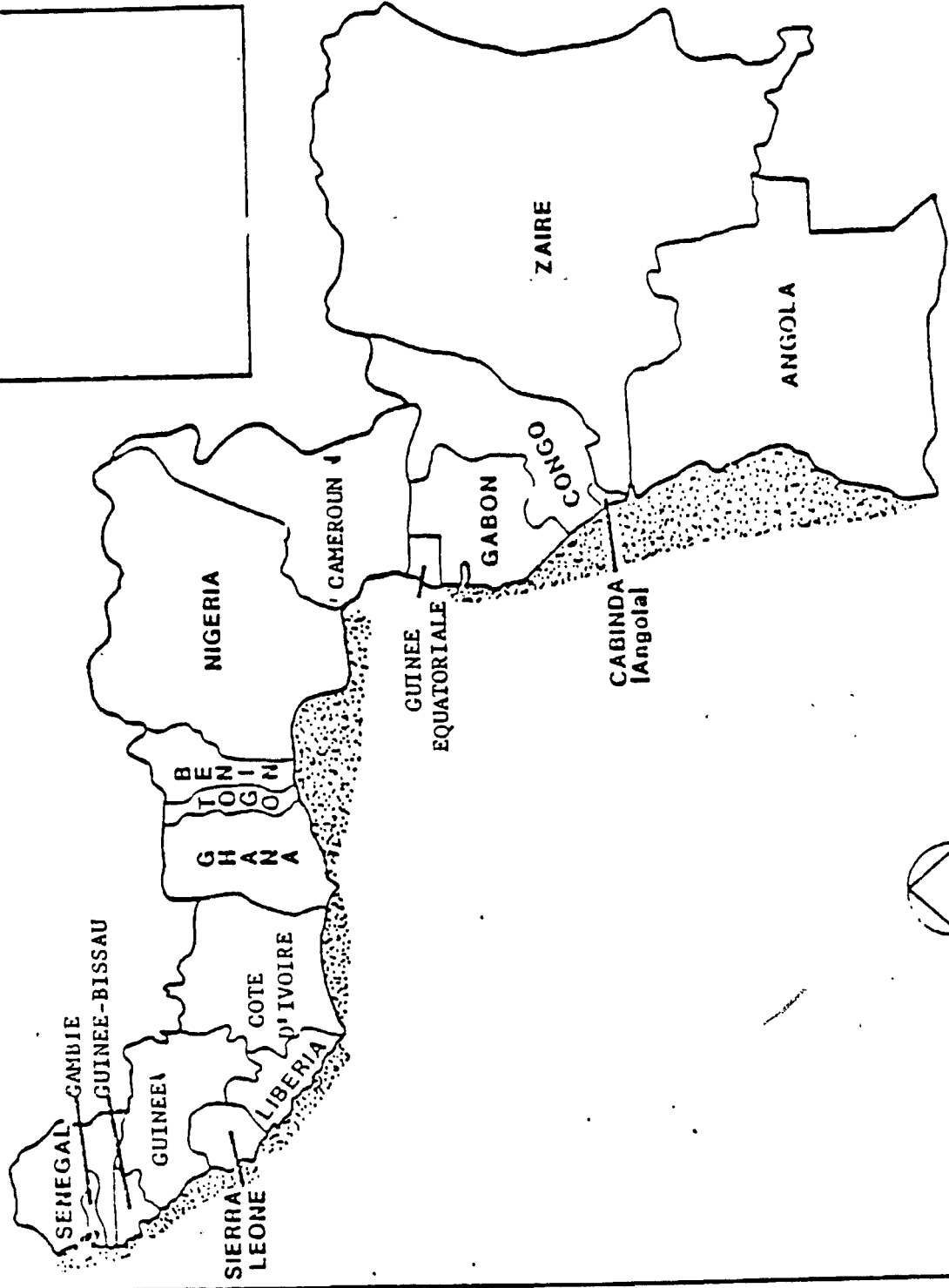


Carte Générale de la Guinée

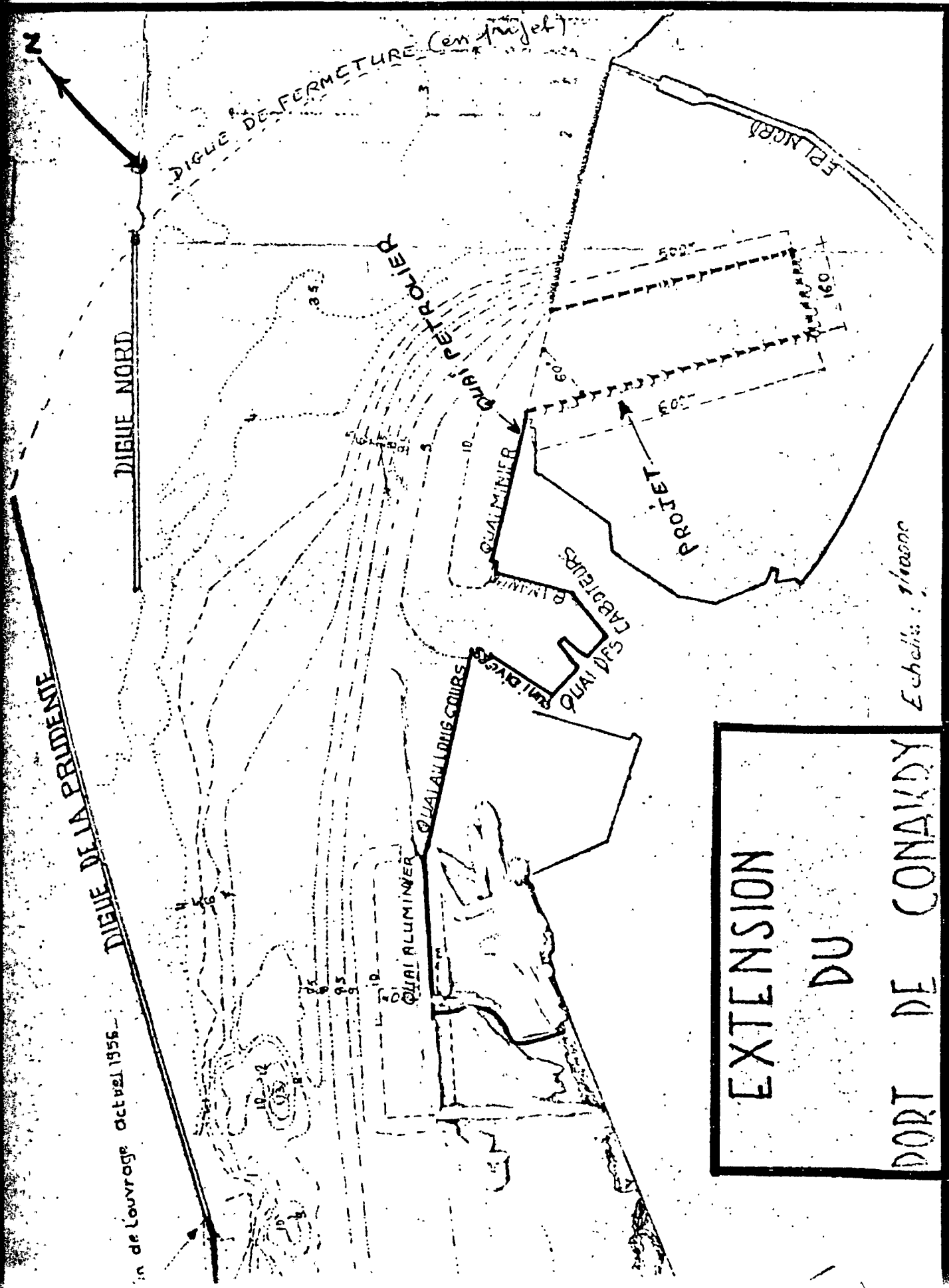




L'AFRIQUE DE L'OUEST ET
DU CENTRE



PLAN DU PORT DE CONAKRY
(variante des projets d'extension avec darse nord à 60°)



EXTENSION
DU
PORT DE CONAKRY

Echelle: 1/10000

in de l'ouvrage actuel 1955

DECRET

Le Président de la République populaire révolutionnaire de Guinée,

Vu la loi ratifiant la Convention internationale,

Vu le Code de la Marine Marchande, notamment ses articles 38 et 39:

Article 1

Aucun navire soumis aux dispositions du présent décret 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.

Article 2

Pour l'application du présent décret, sauf disposition contraire expresse:

- a) Le terme "règles" désigne les règles figurant dans l'arrêté pris pour l'exécution du présent décret.
- b) L'expression "voyage international" désigne un voyage par mer entre la République populaire révolutionnaire de Guinée et un port situé à l'étranger, ou inversement.
- c) L'expression "navire de pêche" désigne un navire utilisé pour la capture du poisson, des baleines, phoques, morses et autres ressources vivantes de la mer.
- d) L'expression "navire neuf" désigne un navire dont la quille a été posée, ou qui se trouvait dans un état d'avancement équivalent, le 19 avril 1981 ou postérieurement à cette date.
- e) L'expression "navire existant" désigne un navire autre qu'un navire neuf.
- f) 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 minimum 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. Dans les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue.

Article 3

- 1) Les dispositions du présent décret et de ses annexes s'appliquent aux navires immatriculés ou battant pavillon de la République de Guinée ou immatriculés en République de Guinée.
- 2) Les règles qui font l'objet de l'annexe I de la Convention, dont les annexes seront publiées par arrêté, sont spécialement établies pour les navires
- 3) Les règles faisant l'objet de l'annexe II de la Convention sur les lignes de charge s'appliquent aux navires neufs et aux navires existants.
- 4) Les navires pour lesquels une immatriculation en République de Guinée est demandée devront satisfaire aux prescriptions des annexes I, II et III.

Article 4

Le présent décret ne s'applique pas:

- a) aux navires de guerre
- b) aux navires d'une longueur inférieure à 24 mètres
- c) aux navires existants d'une jauge inférieure à 150 tonneaux
- d) aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial

Article 5

Les navires présentant certaines caractéristiques nouvelles pourraient être exemptés de l'application de toute disposition de la présente convention qui risquerait d'entraver sérieusement les recherches visant à améliorer ces caractéristiques, ainsi que leur mise en oeuvre, à bord de navires effectuant des voyages internationaux.

L'exemption sera accordée par l'Administration, après avis d'une société de classification reconnue, si la sécurité générale du navire est jugée acceptée.

Article 6

En cas de circonstances exceptionnelles un navire qui normalement n'effectue pas de voyages internationaux et n'est pas amené à entreprendre un voyage international isolé peut être exempté par l'autorité maritime d'une ou plusieurs dispositions du présent décret, sous réserve qu'il satisfasse à des conditions que l'Administration estime suffisantes pour assurer sa sécurité au cours du voyage qu'il entreprend.

Article 7

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

Article 8

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, devraient satisfaire aux prescriptions applicables à un navire neuf dans la mesure où l'Administration le juge possible et raisonnable.

Article 9

Tout navire auquel s'applique le présent décret doit se conformer aux dispositions applicables à ce navire dans les zones et régions décrites à l'annexe II de la Convention de 1966 sur les lignes de charge.

Article 10

1) Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article, 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.

2) 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 (1966). 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.

3) 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.

Article 11

Les visites, inspections, appositions de marques sur les navires, en application des dispositions de la Convention internationale sur les lignes de charge en vigueur, sont effectuées et les exemptions accordées par les sociétés de classification reconnues en République de Guinée, en application de l'article 41 du Code de la Marine Marchande.

Article 12

Tout navire guinéen est soumis aux visites et inspections définies ci-après.

1. a) Une visite avant la mise en service du navire, qui comprend une inspection complète de sa structure et de ses équipements pour ce qui relève du présent décret. Cette visite permet de s'assurer que les aménagements, les matériaux et les échantillons satisfont pleinement aux prescriptions du présent décret et des arrêtés pris pour son application.
 - b) Une visite périodique effectuée tous les cinq ans, en vue de s'assurer que la structure, les équipements, les aménagements, les matériaux et les échantillons satisfont pleinement aux conditions du présent décret.
 - c) Une inspection périodique, effectuée tous les ans dans les trois mois qui suivent ou qui précèdent la date anniversaire de la délivrance du certificat, qui permet de s'assurer que la coque ou les superstructures n'ont pas subi de modifications de nature à influencer sur les calculs servant à déterminer la position de la ligne de charge, et de s'assurer du bon état d'entretien des installations et appareils pour:
 - i) la protection des ouvertures
 - ii) les rambardes
 - iii) les sabords de décharge
 - iv) les moyens d'accès aux locaux de l'équipage
2. Les inspections périodiques auxquelles il est fait référence à l'alinéa c) du paragraphe 1 ci-dessus sont mentionnées sur le certificat international de franc-bord (1966) ainsi que sur le certificat international d'exemption pour le franc-bord accordé aux navires en application des dispositions de l'article 5 ci-dessus.

Article 13

Après l'une quelconque des visites prévues à l'article précédent, aucun changement ne doit être apporté sans autorisation de l'Administration à la structure, aux aménagements, aux équipements, aux matériaux ou aux échantillons ayant fait l'objet de la visite. Cette autorisation de l'Administration ne pourra être donnée qu'en cas d'avis favorable d'une société de classification reconnue.

Article 14

- 1) Un certificat international de franc-bord (1966) est délivré à tout navire qui a été visité et marqué conformément aux dispositions du présent décret.
- 2) Un certificat international d'exemption pour le franc-bord sera délivré à tout navire auquel il aura été accordé une exemption en vertu de l'article 5 du présent décret.
- 3) Ces certificats sont délivrés par une des sociétés de classification reconnues en République populaire révolutionnaire de Guinée.
- 4) Un certificat international de franc-bord ou un certificat d'exemption conforme aux dispositions du présent décret sera exigible dès sa publication.

Article 15

- 1) L'autorité maritime guinéenne pourra autoriser la délivrance d'un certificat international de franc-bord selon les modalités prévues à l'article précédent, à la demande du gouvernement d'un état partie à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge.
- 2) Dans le cas prévu à l'alinéa précédent, l'autorité maritime remettra, dès que possible, au gouvernement qui en fait la demande, une copie du certificat, une copie du rapport de visite établi pour le calcul du franc-bord et une copie de ces calculs.
- 3) Le certificat ainsi délivré comportera une déclaration établissant qu'il est délivré à la requête du gouvernement de l'état dont le navire bat ou battra pavillon.

Article 16

Les certificats sont établis en langue française. Leur disposition typographique est obligatoirement conforme aux modèles figurant dans l'arrêté pris pour l'application du présent décret*.

* Devra être pris un arrêté reproduisant les annexes I, II et III de la Convention internationale sur les lignes de charge

Article 17

1. La durée du certificat international de franc-bord est fixée pour une période de cinq ans.
2. Le certificat international de franc-bord 1966 est annulé par la société de classification reconnue dans l'un des cas suivants:
 - a) si la coque ou les superstructures du navire ont subi des modifications 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'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 12 ne sont pas maintenus en bon état de fonctionnement;
 - c) si le certificat ne comporte pas de visa établissant que le navire a été à l'inspection prévue à l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 12;
 - d) si la résistance structurale du navire a été affaiblie au point que celui-ci ne présente plus la sécurité voulue.
3.
 - a) Le certificat international d'exemption pour le franc-bord délivré par une société de classification reconnue à un navire bénéficiant des dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, est valide cinq ans. Ce certificat est soumis à une procédure de prorogation de visas et d'annulation semblable à celle prévue par le présent article pour les certificats de franc-bords;
 - b) 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 6 du présent décret est limitée à la durée du voyage isolé pour lequel ce certificat est délivré.
4. Tout certificat délivré à un navire cesse d'être valable en cas de changement de pavillon.

Article 18

Les certificats délivrés sous la responsabilité de gouvernements d'états parties à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, et conformément à cette convention, sont considérés en République populaire révolutionnaire de Guinée comme ayant la même valeur que ceux délivrés en vertu du présent décret.

Article 19

1. Tout navire faisant escale dans un port guinéen sera soumis, en ce qui concerne le respect des prescriptions du présent décret, à un contrôle exercé par l'autorité maritime.
2. 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 modifications portées sur le certificat;
 - c) que pour tout ce qui concerne les dispositions des alinéas a) et b) du paragraphe 2 de l'article 17, le navire n'a pas subi de modifications d'une importance telle qu'il ne puisse manifestement pas prendre la mer sans dangers 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.

3. Si ce contrôle est exercé en vertu de l'alinéa c) du paragraphe 1 du présent article, son objet se limite à empêcher le navire d'appareiller avant qu'il puisse le faire sans danger pour les passagers ou l'équipage.
4. Dans le cas où le contrôle prévu au présent article donnerait lieu à une intervention de quelque nature que ce soit, le fonctionnaire chargé du contrôle informe immédiatement par écrit le Consul ou le représentant diplomatique de l'état dont le navire bat pavillon de toutes les circonstances qui ont pu motiver cette intervention.

Article 20

En cas d'accident, survenu aux navires guinéens ou dans les eaux guinéennes, mettant en cause l'application de dispositions du présent décret, un rapport sera dressé par le Directeur régional chargé des affaires maritimes et sera transmis à l'autorité maritime*.

* L'attention est attirée par le Conseiller sur les dispositions engageant la Guinée au plan international, notamment l'article 20, l'article 6-3) et l'article 16-4)

Article 21

Un arrêté du Ministre des transports, pris pour l'application du présent décret, définira, conformément aux annexes de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge:

- les règles pour la détermination de ces lignes de charge;
- les définitions concernant les zones, régions et périodes saisonnières;
- les modalités de certificats de franc-bord internationaux et certificats d'exemption de franc-bord internationaux.

DECRET D'APPLICATION DE COLREG 1972

Président de la République,

la loi

autorisant la ratification de la Convention sur le règlement international
1972 pour prévenir les abordages en mer;

le décret No.... publiant la loi autorisant la ratification

le Code de la Marine Marchande, notamment ses articles

Décète:

Article 1

Les dispositions du présent décret et de ses annexes s'appliquent à tous
navires en haute mer battant pavillon guinéen. Il s'applique de même à
les navires dans les eaux territoriales guinéennes.

Article 2

Aucune disposition du présent décret et de ses annexes ne saurait entraver
application de prescriptions spéciales édictées par l'autorité maritime au
et de la navigation dans les rades, ports, sur les fleuves ou les voies de
gation accessibles aux navires de mer. Toutefois ces prescriptions doivent
conformes d'aussi près que possible aux dispositions du présent décret et
es annexes.

Article 3

Aucune disposition du présent décret et de ses annexes ne saurait entraver
application de prescriptions spéciales qui pourraient être édictées par
torité maritime en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux
neux ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre, les
res en convoi, les navires en train de pêcher, ou constituant une flottille
êche.

Ces feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet doivent être
qu'il soit impossible de les confondre avec tout autre feu ou signal autorisé
ailleurs dans le présent décret et ses annexes.

Article 4

Aucune disposition du présent décret et de ses annexes ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des normes qui y sont contenues ou quant à toute précaution que commande l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

En interprétant et en appliquant les présentes, on doit tenir compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordages ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment celles des limites d'utilisation des navires, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes règles pour éviter un danger immédiat.

PROJET DE DECRET SUR LES HYPOTHEQUES MARITIMESArticle 1

La conservation des hypothèques maritimes est tenue par la Direction générale de la Marine Marchande.

Article 2

L'hypothèque sur un bâtiment de mer en construction doit être précédée d'une déclaration faite par le constructeur auprès du Directeur général de la Marine Marchande. Cette déclaration doit mentionner les indications propres à identifier le navire en construction, à savoir: la longueur de la quille du navire, et ses autres dimensions, ainsi que son tonnage présumé.

Article 3

L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par le Directeur général de la Marine Marchande*.

Article 4

Tout propriétaire d'un navire construit sur le territoire de la République populaire révolutionnaire de Guinée ou dans l'un des pays (partie à la Convention de Bruxelles de 1926 sur les privilèges et hypothèques maritimes) (ou énuméré dans le décret pris en application de l'article 54 bis du Code de la Marine Marchande) qui demande à le faire admettre à la guinéisation, est tenu de joindre aux pièces requises à cet effet un état des inscriptions prises sur le navire en construction ou un certificat constatant qu'il n'en existe aucune.

Les inscriptions non rayées sont reportées d'office à leur dates respectives par le Directeur général de la Marine Marchande sur le registre spécial.

Article 5

Le requérant présente au Directeur général de la Marine Marchande un des originaux au titre constitutif d'hypothèque; lequel reste déposé s'il est sous

* Il a paru plus sage de confier la tenue de ce registre à la Direction générale de la Marine Marchande étant donné le caractère embryonnaire de l'administration maritime dans les ports de Guinée (Conakry et Kamsar).

seing privé ou une expédition s'il en existe minute.

Il joint trois bordereaux signés par lui qui contiennent:

- a) les noms, prénoms, professions et domiciles du créancier et du débiteur;
- b) la date et la nature du titre;
- c) le montant de la créance exprimée dans le titre;
- d) les conventions relatives aux intérêts et aux remboursements;
- e) le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date de l'acte de guinéisation ou de la déclaration de mise en construction;
- f) l'élection de domicile du requérant à Conakry.

Article 6

Mention de l'inscription d'hypothèque est portée sur le registre d'immatriculation du navire et le Directeur général de la Marine Marchande remet au requérant l'un des bordereaux au bas duquel il certifie avoir fait l'inscription au registre prévu à l'article 3 ainsi que l'expédition du titre, s'il est authentique. Tout bordereau requérant modification ou radiation des hypothèques inscrites doit être établi en trois exemplaires.

Article 7

Les hypothèques consenties par l'acheteur avant la guinéisation sur un bâtiment acheté ou construit à l'étranger doivent être inscrites sur le registre tenu à la Direction générale de la Marine Marchande. Il en est de même pour les navires étrangers affrétés coque nue, admis à la guinéisation en vertu de l'article 10 (bis) du Code de la Marine Marchande.

Article 8

La radiation peut être judiciaire ou volontaire.

A défaut de jugement la Direction générale de la Marine Marchande ne peut procéder à la radiation totale ou partielle de l'inscription que sur le dépôt d'un acte authentique ou sous seing privé par lequel le créancier ou son cessionnaire justifiant de ses droits, consent à la radiation.

Le Directeur général opère séance tenante la radiation totale ou partielle de l'inscription.

Article 9

Tout navire doit être pourvu d'un tableau sommaire des inscriptions hypothécaires à jour à la date de son départ.

(Le décret suppose que soient épurées certaines dispositions du Code, notamment les articles 54, 55, 56 et 59.)

DECRET AGREANT DES SOCIETES DE CLASSIFICATION POUR
LA DELIVRANCE DES CERTIFICATS VISES AUX CONVENTIONS
LOADLINES 1966 ET SOLAS 1974/1978

Le Président de la République,

Vu

Vu l'article 40 du Code de la Marine Marchande

Decrète:

Article 1

Sont agréées comme sociétés de classification en République populaire révolutionnaire de Guinée les sociétés suivantes:

-
-
-

Article 2

Les sociétés de classification reconnues à l'article 1er ci-dessus, sont habilitées à:

- délivrer les certificats internationaux de franc-bord et les certificats internationaux de franc-bord visés au décret No. (X) pris pour l'application de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge;
- délivrer les certificats prévus au décret No. (X) pris pour l'application de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (annexe - chapitre I, règle 6 - règle 12).

Art. 7. — Règles de domanialité

1. Les règles de domanialité sont applicables aux terrains, surfaces d'eau, ouvrages et ouvrages ayant le caractère de cette domanialité pour l'exécution des tâches, l'établissement est investi des prérogatives des pouvoirs publics et ce qui concerne l'exécution des tâches de la section du Port et la police de la circulation, la conservation des biens publics et la sécurité de l'exploitation.

2. Les infractions aux règlements de police du Port sont constatées par des agents spécialement habilités à cet effet. Les procès-verbaux constatant les infractions sont adressés au représentant du Ministère compétent.

3. Les infractions aux règlements de police du Port peuvent être sanctionnées soit par des peines de simple police, soit des peines correctionnelles.

4. Dans tous les cas la réparation des dommages matériels causés à l'établissement peut être poursuivie au même temps que l'infraction. Lorsque le contrevenant est un capitaine ou le propriétaire d'un navire, il peut être astreint à fournir caution avant que le navire ne quitte le Port.

5. L'Etat sera substitué par le Port Autonome pour tout ce qui concerne les contrats de jouissance et d'exploitation des installations rivées existantes au Port avec ces sociétés privées.

Toutes les installations privées à l'exclusion des installations de l'OBK et de FRIGUIA deviendront la propriété du Port Autonome à la fin d'une durée d'amortissement raisonnable ou pourront être acquises à leur valeur résiduelle avant la fin de cette période.

En ce qui concerne les installations de l'OBK et de FRIGUIA, le Port en deviendra propriétaire si ces sociétés les délaissent ou les ont cessé d'exister juridiquement et par le fait.

Art. 8. — Capital social du Port Autonome

Le capital initial du Port Autonome est constitué de la valeur résiduelle nette actualisée des installations, des équipements, de l'infrastructure et des terrains transférés par l'Etat au Port Autonome. Cette valeur résiduelle nette actualisée sera déterminée après une expertise technique et financière et avant la date du transfert des biens. Cette date d'entrée en vigueur sera ultérieure à la date de ce décret.

Art. 9. — Fixation des tarifs

1. L'établissement fixe les conditions de conditions et les tarifs de l'usage du domaine et des installations qu'il gère ainsi que les conditions d'exploitation et les tarifs des services qu'il exploite.

2. Les tarifs approuvés par le Conseil du Port sont publiés par arrêté ministériel.

3. Aucune taxe ne peut être perçue sur des opérations portuaires au profit de l'Etat ou des collectivités publiques ou organismes publics en dehors de celles fixées par le régime fiscal applicable à toutes les activités.

Art. 10. — Réserve de personnel

— Les conditions et le nombre de personnel des administrations et sociétés privées actuelles qui seraient repris par le Port Autonome seront également précisés par Arrêté.

CHAPITRE — II

ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Art. 11. — Administration du Port

L'administration du Port Autonome est assurée par un Conseil du Port et un Directeur Général dont les attributions respectives sont définies ci-après :

Art. 12. — Composition du Conseil du Port

1. Le Conseil du Port est composé :
Du Ministre des Transports ; Président
Du Ministre des AEP ; Vice-président
Du Ministre de la Coopération Internationale
Du Ministre du Commerce Extérieur

Du représentant du Ministre du Travail

Des Directeurs Généraux de :

- a) du Port Autonome
 - b) de la Marine Marchande
 - c) de la Société Navale Guinéenne
 - d) de la Société Navale Guinéenne
 - e) de la Société FRIGUIA
 - f) de l'Office des Bauxites de Kindia (OBK)
 - g) de l'Entreprise Nationale de transit (ex ENTRAT)
- Du Secrétaire Général de la CNTG.

Art. 13. — Qualité des membres du Conseil

1. Les membres du Conseil du Port doivent jouir de leurs droits civiques. A l'exception des représentants du personnel, ils ne peuvent être agents du Port.

2. Les membres du Conseil du Port ne peuvent être chargés de l'exploitation d'un service du Port.

3. Les membres qui ont perdu la qualité en raison de laquelle ils ont été désignés nommés ou élus cessent de plein droit de faire partie.

4. Les fonctions de membre du Conseil du Port ne donnent lieu à aucune récupération. Les membres ont seulement droit au remboursement des frais que nécessite l'exécution de leur mandat dans les conditions fixées par le Ministre de tutelle sur proposition du Conseil du Port.

5. Les membres nommés qui, pendant une année, se sont absentés de se rendre aux convocations pour plus de la moitié des séances, sont déclarés démissionnaires par le Conseil du Port en cas de force majeure dûment constaté.

Art. 14. — Réunions du Conseil et délibération

1. Le Conseil établi son règlement intérieur qui doit être soumis à l'approbation du Ministre de tutelle.

2. Il se réunit sur convocation de son Président au moins quatre fois par an. Il pourra être convoqué en session extraordinaire lorsque le tiers des membres ou le Directeur Général du Port le demandent.

3. Les convocations, le projet d'ordre du jour et un rapport du Directeur Général sur les questions inscrites à ce projet d'ordre du jour sont envoyés aux membres huit jours au moins avant la réunion.

4. En cas d'absence ou de tout autre empêchement de l'absent, celui-ci est remplacé par le Vice-président.

5. Le Conseil du port ne peut valablement délibérer que si plus que la moitié plus un au moins de ses membres en exercice sont présents à la séance.

6. Les délibérations sont prises à la majorité absolue des votants. En cas de partage des voix celle du Président du Port est prépondérante. Toutes les décisions sont arrêtées dans les procès-verbaux.

7. Les procès-verbaux dressés par le Directeur Général sous la signature du Secrétaire des réunions sont signés par le Président et doivent faire mention des personnes présentes.

8. Les délibérations relatives aux objets sur lesquels le Conseil statue définitivement peuvent être frappées d'opposition par le Ministre de tutelle dans les huit jours qui suivent la date de tenue du procès-verbal à son cabinet. Dans ce cas, la notification doit être faite par la remise d'une lettre au Conseil du Port sous l'amplication du Directeur Général.

9. Ces délibérations deviennent exécutoires soit par un décret en non opposition du Ministre de tutelle, soit par l'expiration d'un délai de huit jours à partir de la date de dépôt dûment constaté au Cabinet du Ministre.

10. En cas d'opposition, le Ministre de tutelle doit statuer et notifier sa décision au Conseil d'Administration dans le délai de huit jours à partir de l'opposition. Passé ce délai, la délibération devient exécutoire.

11. Le vote a lieu au scrutin secret quand il s'agit de proposer une nomination ou à une présentation. Dans ce cas, si après le tour de scrutin aucun candidat n'a obtenu la majorité absolue,

Art. premier — est ratifié l'Accord de Prêt n° S. GN. AGR/82/005 d'un montant de U.C 780 000 conclu le 21 janvier 1982 entre le gouvernement de la République Populaire Révolutionnaire de Guinée et la Banque Africaine de Développement en vue de financer la totalité des coûts en devises de l'étude de faisabilité et de l'étude technique détaillée du Projet de Réhabilitation du Complexe Sucrier de Koba.

Art. 2 — La présente Loi sera enregistrée et publiée au Journal Officiel de la République.

Ainsi délibéré et adopté en séance publique.

Conakry, le 12 novembre 1982

Le Président de l'Assemblée Populaire Nationale

Damantang Camara

Loi n° 036 APN du 12 novembre 1982,

L'ASSEMBLEE POPULAIRE NATIONALE,

en vertu des 64, 65, 66 et 90 de la Constitution ;

Après en avoir délibéré ;

Adopte la Loi dont la teneur suit :

Art. premier — L'Article 15 de la loi n° 005/APN/80 instituant un Code des Investissements en République Populaire Révolutionnaire de Guinée fixant le montant minimum des investissements à 25 000 000 de sylvil pour bénéficier des avantages dudit Code n'est pas applicable aux petites et moyennes entreprises dont les investissements sont partiellement ou totalement financés par des prêts du Crédit n° 1 234/GUI signé par le Gouvernement Guinéen et l'A.I.D. pour la Réhabilitation et la Promotion Industrielle de la République Populaire Révolutionnaire de Guinée.

Art. 2 — La présente Loi sera enregistrée et publiée au Journal Officiel de la République.

Ainsi délibéré et adopté en séance publique.

Conakry, le 12 novembre 1982

Le Président de l'Assemblée

Populaire Nationale

Damantang Camara

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

Décret n° 290/PRG du 30 octobre 1982

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Sur la loi n° 012 APN/82 du 8 mai 1982, portant institution de l'Assemblée Constitutionnelle Suprême, promulguée par décret n° 194/PRG/82 du 8 mai 1982 ;

Sur la loi n° 001/ACS/82 du 14 mai 1982, portant adoption de la 2^e Loi Constitutionnelle de la République Populaire Révolutionnaire de Guinée, promulguée par décret n° 001/PRG/2C/82 du 14 mai 1982 ;

Sur la loi n° 002/ACS/82 du 14 mai 1982 de l'Assemblée Constitutionnelle Suprême, portant élection du Président de la République, promulguée par décret n° 002/PRG/2C/82 du 14 mai 1982 ;

Sur le décret n° 050/PRG/2C/82 du 22 juin 1982 portant création du Port Autonome de Conakry ;

DECRET

CHAPITRE — I

DISPOSITIONS GENERALES

Article premier. — Le Port Autonome de Conakry ci-après dénommé Port Autonome, établissement public national à caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière est placé sous la tutelle du Ministère des Transports.

Art. 2 Objectifs du Port Autonome

1. Le Port Autonome a pour but de rendre des services et d'assurer la liaison entre le transport Maritime et le transport terrestre.

En plus il doit contribuer à la stabilisation économique, à l'augmentation de la croissance économique et à l'amélioration de la situation socio-économique du pays.

2. Le Port Autonome sera dirigé conformément aux critères de la rentabilité financière et selon des méthodes de gestion modernes et efficaces.

Art. 3. — Circonscription du Port

Le domaine du Port se compose des plans d'eau et des terrains suivants :

a) Plan d'eau,

Les plans d'eau constituant le domaine du Port sont compris à l'intérieur des limites suivantes :

— Méridien de la pointe des pêcheurs (Baie de Tamara)

— Parallèle de l'extrémité Sud de l'île blanche

— Méridien de l'extrémité de la digue du Port

— Parallèle de l'extrémité Est de l'île de Tambo

b) Terrain

Les terrains constituant le domaine du Port sont les suivants :

— Certains terrains du domaine maritime public des îles de Loos

— Tous les terrains du domaine public maritime de la face Ouest de la presqu'île de Conakry et de l'île de Turubo limité au Nord par le parallèle de l'extrémité Nord de la digue du Nord et au Sud au voisinage du phare de Boullé.

Le domaine du Port est distinct de l'enceinte douanière qui ne comprend que les installations portuaires proprement dites.

Art. 4 — Modifications de la circonscription du Port

La circonscription du Port, peut par décret, après avis du Conseil du Port, être ultérieurement modifiée par incorporation du terrain ou surfaces d'eau nécessaires aux travaux d'extension des installations portuaires ou à la sécurité de la navigation ou par tous autres moyens.

Art. 5. — Fonctions du Port Autonome

1. Pour atteindre les objectifs du Port énoncés à l'article 2, le Port Autonome de Conakry est chargé, à l'intérieur des limites de sa circonscription de l'exploitation, et est également responsable des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement, d'entretien ainsi que de la police du port, et de la gestion des domaines mobiliers et immobiliers et toute autre fonction pour assurer la bonne gestion et l'exploitation du Port.

2. Toutes les autorisations de construire à l'intérieur des limites ci-après définies doivent être, sous peine de nullité, obligatoirement soumises à l'accord préalable du Port Autonome de Conakry.

3. La réglementation de la circulation et l'entretien des chaussées et voies ferrées situées à l'intérieur de ces limites terrestres relèvent de l'autorité du Port Autonome de Conakry.

Art. 6. — Gérance du Port Autonome

1. Le Port Autonome gère tous les services qui sont indiqués dans son organigramme qui peut être révisé.

2. L'établissement peut être autorisé, par décret, sur la demande du Conseil du Port, à organiser tout autre service indispensable à l'exploitation du Port et n'incombant pas une administration publique et lorsqu'il ne se trouve pas d'entreprise privée pour l'assurer.

3. Tous les ouvrages, tous les terrains et plans compris dans la circonscription du Port, toutes les installations existantes sur cette zone, à l'exception des installations privées, les outillages pour l'exploitation du Port, les installations mobilières et immobilières de l'ancienne administration générale de l'Office Maritime, à l'exception du chantier naval, de l'ENTREAT, exception faite du service de transit, et le service transitaire de la ENG, seront transférés suivant les modalités fixées à l'article 3 par l'Etat à la nouvelle administration de Port Autonome.

La date de ce transfert sera fixée dans un jour de l'entrée en vigueur du décret portant création du Port Autonome.

4. Le Port Autonome pourra procéder à la concession ou à la location à son profit des parcelles mises à disposition par l'Etat. Toutefois, les amodiations consenties pour une durée supérieure à dix ans doivent recevoir l'avis préalable du Ministère de tutelle.

procedé à un deuxième tour de scrutin et l'élection a lieu à la majorité relative. A égalité des voix, le candidat est nommé par le Président du Conseil du Port.

Art. 15 — Attributions du conseil du Port

1. Le Conseil exerce des fonctions de contrôle du Port et de tutelle du Directeur Général. Il délibère sur tout ce qui concerne l'exploitation et les travaux du Port. Il a droit de regard sur les comptes et des autres documents de l'établissement. Il peut demander au Directeur Général tout renseignement au sujet de la gestion de l'établissement.

2. L'activité du Conseil du Port comprend entre autres :

- la prise en charge de l'entière responsabilité du port Auto-
- la décision relative à toutes les affaires importantes pour influencer le fonctionnement général du Port.

3. Le Conseil assure la coordination des projets et activités significatives du Port et surtout de ceux qui relèvent de la compétence d'autres ministères que celui des Transports.

4. Le Conseil fixe les dates des séances du Conseil du port.

5. Le Conseil examine et approuve les budgets annuels de fonctionnement et d'investissement et des plans à moyen et long termes des investissements établis par la Direction Générale.

- la prise de décision relative à la partie des bénéfices à verser au fonds de la société.
- l'autorisation donnée au Directeur Général pour négocier des emprunts, crédits et autres financements.
- l'approbation d'un rapport annuel de gestion ainsi que le bilan, les comptes d'exploitation et les comptes des pertes et profits de l'exercice écoulé.

6. Le Conseil approuve les règlements généraux de travail et de rémunération du personnel.

7. Le Conseil du port est appelé obligatoirement à donner son avis sur toutes les questions relevant des divers services publics intéressant le Port.

8. Les projets qui comprennent des modifications essentielles dans les ouvrages ou les accès du Port, ou qui sont effectués sur des ressources autres que les propres ressources du Port, toute autorisation avec obligation de service public et occupation du domaine public, tout déclassement ou changement d'affectation d'immeubles du domaine privé, tout octroi de garanties et prise de participation financière, toutes les ventes de biens immobiliers publics sont soumis à autorisation par arrêté du Ministère de tutelle.

Art. 16 — Composition de la Direction Générale

1. La Direction Générale est constituée du Directeur Général et du Directeur général Adjoint qui ont recours, pour remplir leurs tâches au Secrétariat Général et aux autres services dépendant directement d'eux s'appuient sur les Directeurs des différents services.

2. Le Directeur Général et le Directeur Général Adjoint sont nommés par Décret après avis du Conseil du Port sur proposition du Ministre de tutelle.

3. Leurs émoluments sont fixés par le Conseil du Port et soumis à l'approbation du Conseil des Ministres et sont à la charge du Port.

Art. 17 — Attributions du Directeur Général

1. Le Directeur Général qui est membre du Conseil du Port est l'agent exécutif de ce Conseil pour tout ce qui concerne l'exploitation et la gestion du Port. Il exerce tous pouvoirs d'administration et de gestion sous réserve des attributions réservées au Conseil du Port et au Gouvernement.

2. Il est investi des pouvoirs étendus pour agir en toutes circonstances au nom de l'établissement et il signe tous les actes, marchés et conventions engageant le Port.

3. Il détermine les lignes d'ensemble de l'entreprise, fixe ses buts à long terme et veille à leur réalisation dans des délais prescrits. De plus il détermine les objectifs à court et moyen termes de l'entreprise sur les plans économique, financier et administratif.

4. Il est le chef de tout le personnel et propose au ministre de tutelle et après consultation du Conseil du Port la nomination des Chefs de services.

5. Le Directeur Général assure la coordination des activités des entreprises publiques du port relevant du domaine portuaire.

6. Il peut déléguer, sous sa personnalité, certaines de ses attributions aux autres directeurs.

7. Le Directeur Général établit le rapport trimestriel sur la gestion et sur les activités du Port qu'il adresse aux membres du Conseil du Port.

8. Sur le plan administratif, le représentant du Port.

9. En cas d'absence du Directeur Général, les pouvoirs du Directeur général sont exercés par le Directeur Général Adjoint.

Art. 18 — Services de la Direction Générale

1) Secrétariat Général

Le Secrétariat Général est directement rattaché à la Direction Générale. En plus de ses tâches habituelles (courrier, téléphone etc...), le secrétaire général est chargé de la transmission des informations (entrées et départs, renseignements) ainsi que l'organisation des conférences et réunions de la Direction Générale.

2) Service de la Statistique

Le service de la statistique est en considération de son importance, directement rattaché à la Direction Générale. Il doit remplir les tâches suivantes :

- Introduction de tous les documents requis pour l'enquête des données caractéristiques de l'exploitation et pour le contrôle convenable de son rendement.
- Rassemblement, contrôle et analyse courants des données statistiques.
- Transmission des données vérifiées et ou des résultats de l'évaluation à la Direction Générale et aux directions concernées.
- Comparaison des résultats statistiques avec la comptabilité.

3) — Service Informatique

Ce service rattaché directement à la Direction Générale a pour tâche :

- a) — analyse des différents systèmes d'application et de leur en place tel que :
 - Comptabilité analytique
 - Comptabilité Générale
 - Statistique
 - Paye
 - Facturation
 - Comptes clients
 - Comptes fournisseur
 - Gestion des stocks
 - Autres applications
- b) — exploitation et entretien des systèmes et des logiciels
- c) — utilisation de documentation sur les méthodes modernes de maintenance

4) — Bureau d'Etudes et de la planification

- Le Bureau d'Etudes et de la planification a pour tâches :
 - la coopération avec les autres directions pour l'élaboration des projets et dossiers d'appel d'offres
 - la gestion des marchés publics et des marchés techniques
 - le contrôle de l'exécution des marchés
 - l'élaboration des études et des plans de l'ensemble du port en commun avec les autres services du port
 - l'étude des besoins et des possibilités de l'établissement de construction dans le port selon les règlements en vigueur
 - la planification technique et la planification préliminaire technique en coopération avec les autres directions

- Service de la sécurité :
 - service technique de la Direction Générale et responsable de la sécurité dans le port. Les traitements et les tâches de ce service sont les suivants :
 - les traitements et les tâches supportés par le Port autonome.
- Service de la formation :
 - service de la formation technique
 - de l'examen et des concours des procédures internes pour la fiabilité des procédures de formation et du suivi des régularités.
 - du contrôle interne des formations
 - de l'élaboration des programmes de gestion
 - du contrôle interne des formations de sécurité du travail
- Service de la formation professionnelle :
 - service à les tâches suivantes :
 - coordination des activités de formation
 - établissement des programmes de formation y compris la tâche des formateurs
 - sélection et formation des cadres
 - suivi de la formation dans les différents services
- Art. 19 - Direction des Opérations**

cette direction comprend les services :

 - la capitainerie
 - le service d'entretien

Le Directeur technique a pour tâche en plus de la surveillance capitainerie :

 - organisation du service d'entretien et de réparation en accord avec la Direction de l'exploitation
 - contrôle courant des travaux d'entretien et de réparation
 - instruction et surveillance du service d'entretien « engins et matériel de manutention »
 - instruction et surveillance du service d'entretien infrastructures
 - acquisition par l'intermédiaire de la Direction Générale des pièces de rechange, du matériel, des outils et des huiles et carburants...
 - contrôle des commandes de pièces détachées et des stocks
 - collaboration à la préparation de la partie technique des appels d'offres pour les engins et le matériel
 - plan de protection contre les hautes eaux et catastrophes
 - mise en action du service catastrophe
 - contrôle des matières consommables
 - délivrance des fiches de commandes de travail
 - établissement des procédures techniques internes et des modes pour le matériel
 - surveillance de la sécurité dans les ateliers
 - formation et perfectionnement du personnel

1) - Capitainerie

Les tâches de la Capitainerie comprennent :

 - gestion de la sécurité dans le port
 - gestion du service de pilotage
 - gestion du service des amarres
 - gérance de la sécurité
 - gérance des piles de bouées
 - surveillance de la sécurité maritime dans le port
 - assignation des bouées d'amarres en accord avec le service opérations.
 - ordre des amarres des navires publics dans la zone maritime du port.
 - surveillance de l'ordre des installations portuaires et maritimes ainsi que des profondeurs.

- enregistrement et évaluation des niveaux d'eau,
- réglementation de la pêche et chasse sous-marine dans le bassin portuaire,
- transport des passagers des îles entre l'entrée du port et l'embarcadère et vice versa,
- réalisation et surveillance de la formation du personnel du service,
- surveillance d'avitaillement,
- surveillance de l'observation des prescriptions et règlements en vigueur dans la zone portuaire,
- gérance du service catastrophe et des pompiers
- sécurité de travail et protection contre les accidents de travail dans la zone maritime ;
- élaboration courante et ponctuelle des documents statistiques relatifs aux mouvements des navires, transmissions au service de la statistique et évaluation manuelle de la statistique
- détermination courante et ponctuelle des taxes perçues sur les navires et transmission des documents à la Direction Economique et Financière pour la facturation.

2) Service Entretien

- a) - Les tâches du « service d'Entretien du Matériel » comprennent :
 - les tâches prioritaires à réaliser pour la réparation des engins de façon à ne pas empêcher le bon fonctionnement de la Direction de l'exploitation,
 - exécution des révisions, des travaux d'entretien et de réparation pour tout le matériel de manutention et les véhicules du port,
 - gérance des pièces de rechange, du matériel, des outils et des huiles et carburants etc. et surveillance des stocks.
 - exploitation des ateliers comprenant les sections suivantes sections pour :
 - Réparation des véhicules
 - Réparation des engins de levage
 - Atelier mécanique y compris l'atelier de soudage, tôlerie et tôle
 - Réparation des pneus
 - Electricité d'automobile
 - Atelier pour les cordages, filets, réparations des bords
- b) - Les tâches du « Service d'Entretien Infrastructures » comprennent :
 - mise en valeur des échelles d'étiage, de la superficie du bassin et des eaux souterraines
 - entretien de la signalisation et du balisage de port
 - maintien de la propreté des surfaces d'eau dans le portuaire
 - nettoyage de tous les terre-pleins et magasins
 - surveillance de tous les travaux de dragage
 - exécution des travaux topographiques et bathymétriques
 - réparation et entretien de toutes les installations de l'infrastructure portuaire, quais, magasins, terre-pleins, routes, routes pavées, conduites d'eau potable, réseaux d'eaux usées, installations téléphoniques, éclairage etc...
 - Contrôle des travaux de construction
 - gérance des pièces de rechange, du matériel et de la surveillance des stocks
 - exploitation des ateliers pour :
 - la tôlerie et la plomberie
 - l'électricité générale et le téléphone
 - la peinture et le badigeonnage.

Art. 20. - Direction de l'exploitation

Les tâches de la Direction des Opérations comprennent

fixation des postes d'agents des navires en accord avec les besoins du port.

exécution et surveillance des opérations de dechargement dans le port.

Réception des commandes pour l'expédition des navires, bateaux terrestres et ferroviaires.

Dispositions pour l'emploi rationnel du personnel et du matériel et planification des travaux d'entretien et de réparation des machines et du matériel de manutention en commun avec la Direction Technique et de l'Entretien.

Exécution de toutes les prescriptions de service dont l'établissement est chargé de la part des entreprises privées.

Assignment des magasins et entrepôts.

Accès bord et terre ainsi que manutention, magasinage, dépôtage, etc.

Réalisation de toutes les mesures requises pour la sécurité du personnel, du matériel et des marchandises sur les navires, les bateaux et dans la zone portuaire.

Surveillance et responsabilité de la formation du personnel des opérations.

Elaboration courante et production de tous les documents pour la statistique, la facturation, etc, transmission au service de la statistique et à la Direction Economique et exploitation des statistiques.

Transfert immédiat de tout le matériel défectueux au service de dépannage de la Direction de l'Entretien.

Contacts courants avec les agents transitaires, consignataires et autres clients du port.

Chargement et déchargement des moyens de transport des marchandises.

Planification des enlèvements et des réceptions par les transitaires.

Art. 21. — Direction Economique et Financière

Cette Direction comprend trois services :

- service économique et commercial
- service financier
- comptabilité

— La Direction

Les tâches principales de la Direction sont les suivantes :

organisation du plan comptable des ports suivant les règles et par le plan comptable national adaptés aux exigences de la comptabilité générale et spéciale propres au port autonome.

organisation de la gestion commerciale et de la politique commerciale suivant les règles en usage dans les sociétés industrielles et commerciales adaptées aux besoins du Port Autonome et cohérentes avec les objectifs financiers et économiques du port.

Organisation de la gestion financière correcte suivant les règles en usage dans les sociétés industrielles et commerciales.

Développement et suivi de la mise en place des procédures comptables et budgétaires.

Maintien des relations externes avec les usagers du Port Autonome, les autorités de contrôle.

Suivi et responsabilité de la formation du Personnel de la Direction.

— Service Economique et Commercial

Les tâches du service économique et commercial comprennent :

programmation des activités commerciales du port
calcul et facturation de tous les taxes de port, de manutention et de magasinage et des autres prestations du port sur la base des documents transmis par les autres directions.

Fixation des barèmes de prix pour toutes les prestations de service du port avec publication par affiches et dans les journaux.

— Examen et contrôle de la rentabilité du service de manutention et du magasinage.

— Examen de la rentabilité de tous les autres services portuaires.

— Etudes du marché et contacts avec les clients

— Analyse du marché et de la situation compétitive des autres ports.

— Elaboration et exécution de contrat concernant l'exécution des prestations de service.

— Règlements des réclamations et endommagements en collaboration avec le service du contentieux.

— Prévision et calculs définitifs pour les prestations de services effectuées par le port.

— Surveillance et responsabilité de la formation du personnel du service.

— Entretien avec les autorités publiques pour autant qu'elles concernent les attributions du service économique notamment avec la Douane etc...

Le service du Contentieux

est chargé de régler les litiges en rapport avec :

- les contrats de toute sorte
- les clients
- le personnel
- les accidents de travail

— les endommagements des marchandises, etc... en plus il conseille la Direction Générale et les Directions des Services en ce qui concerne toutes les questions juridiques.

3) — Service Financier

Ces tâches principales sont les suivantes :

— gestion financière correcte suivant les règles en usage dans les Sociétés industrielles et commerciales,

— établissement des plans de financement et d'amortissement sur la base des plans d'investissement disponibles et des indications des besoins des différentes directions et services,

— constatation des réserves d'investissement

— établissement d'un projet de budget annuel des dépenses en capital fixant les crédits limitatifs de ses dépenses et budget annuel des charges d'exploitation

— préparation des données et documents à présenter aux bailleurs de fonds en vue d'obtenir les moyens nécessaires au développement du port

— contrôle des services ci-dessous :

— comparaison des résultats statistiques de l'établissement avec le service économique et commercial

— surveillance de l'application des clauses et conditions générales des marchés de l'Etat qui comptent également pour l'établissement

— surveillance et responsabilité de la formation du personnel de la section

— préparation du rapport de gestion annuel

4) — Comptabilité

Ce service est dirigé par un chef comptable

Les tâches de ce service sont principalement :

- la comptabilité générale — analytique
- la gestion des biens
- l'établissement de bilans annuels
- la comptabilité et le maniement des titres, effets et espèces
- établissement du plan comptable
- paiement des traitements et salaires
- paiement des factures
- contrôle des encaissements (y compris les sommations)

- contrôle de la liquidité du port ;
- gestion de la trésorerie.

Art. 22. — Direction Générale et Personnel

1. — La Direction générale est dirigée par le Directeur général, assisté d'un adjoint chargé de l'instruction et de la surveillance des deux sections « Administration et Affaires économiques » et de l'assistance technique du Bureau de la Main-d'œuvre du port.
2. — Les tâches de l'Administration générale comprennent :
 - surveillance de la bonne marche du port ;
 - surveillance de la production de tous les lieux du port ;
 - réalisation des affaires générales de l'administration ;
 - établissement des formulaires en coopération avec les autres directions ;
 - propositions des améliorations nécessaires pour l'ensemble du fonctionnement du port ;
 - mise en action des voitures du port, des chauffeurs, gardiens, plantons et manœuvres ;
 - administration des terrains et bâtiments ;
 - gestion et acquisition des meubles, machines et du petit matériel de bureau ;
 - location et bail des terrains et des bâtiments ;
 - surveillance de l'état de santé du personnel.
3. — Les tâches de la section du personnel comprennent :
 - la planification, l'engagement, l'avancement, la mutation et le licenciement du personnel après approbation du Directeur général ;
 - le contrôle de l'occupation des postes ;
 - la tenue des dossiers du personnel ;
 - la proposition des traitements et salaires ainsi que des autres rémunérations ;
 - la préparation de certificats, attestations (définition des qualifications) ;
 - le suivi de l'évolution des tâches.

Toutes ces tâches sont à accomplir en collaboration étroite avec les autres directions. En outre, cette section est responsable des affaires sociales, à savoir :

- les cotisations au titre de la sécurité sociale, les congés ;
- les relations avec les syndicats ;
- les prescriptions en matière de accidents de travail ;
- le service médical ;
- la gestion des établissements sociaux du port.

4. — Le Bureau de la Main-d'œuvre est responsable pour le placement de la main-d'œuvre temporaire.

ORGANISATION FINANCIERE

Art. 23. — Régime Financier

1. — Le port est un établissement financièrement autonome.
2. — Les installations portuaires et l'équipement existants au jour de la création du port autonome de Conakry seront transférés suivant les modalités fixées à l'article 7.
3. — Pour le fonctionnement du port au début de sa création l'Etat dote celui-ci d'un fonds de roulement de 75 (Soixante quinze) millions de sylv.
4. — Le port assume la charge de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement des installations dans l'étendue de sa circonscription ainsi que les remboursements des capitaux empruntés intérêts inclus.
5. — Pour que le port puisse disposer à tout moment des moyens financiers nécessaires il ouvre un compte dans une banque locale et un compte et se les fait tenir dans une banque étrangère dont le montant sera fixé de temps en temps par la Direction générale avec les autorités compétentes.

6. — Il dispose du produit des droits et taxes du port et de l'ensemble des recettes résultant de la gestion de son patrimoine.

7. — Les tarifs couvriront les prix de revient comprenant les dépenses d'exploitation, la dotation annuelle de l'amortissement, les frais financiers, les frais généraux, provisions pour pertes et avaries, une dotation annuelle complémentaire pour assurer un fonds de réserve pour un renouvellement périodique ainsi qu'une marge bénéficiaire d'au moins 4 % sur la valeur nette des immobilisations réévaluées.

8. — Dans la mesure où, pour des raisons d'ordre supérieur (par exemple conditionné par des aspects socio-économiques), des dérogations à cette politique tarifaire optimale sont exigées par l'Etat et que celles-ci devraient en principe entraîner des tarifs inférieurs au prix de revient, un paiement compensatoire sera prévu dans chaque cas particulier pour couvrir la différence de façon à garantir l'efficacité de la gestion.

Art. 24. — Exercice Financier

1. — L'exercice financier commence le 1^{er} janvier et se termine le 31 décembre de la même année.
2. — Le Directeur général est tenu d'établir au plus tard le 31 octobre un budget prévisionnel pour l'exercice de l'année suivante.
3. — A la clôture de l'exercice, il est tenu d'établir un bilan, un compte des pertes et profits, un compte d'exploitation, un tableau de source et emploi de fonds, un tableau des variations des postes du fonds de roulement et un rapport annuel d'activités.

Art. 25. — Budget

1. — Dans le cadre du budget, les activités de l'établissement sont fixées pour un an et adaptées aux ressources financières, humaines et en matériel.
2. — Le budget est subdivisé en types de coûts et de plus en sections homogènes (centres de coûts) permettant une évaluation et une révision périodiques des objectifs de l'établissement et des ressources prévues pour la réalisation de ces objectifs.
3. — A cet effet, il faudra procéder à :
 - l'enregistrement complet des activités prévues devant être divisées pour des raisons d'opportunité en sections homogènes et en comptes d'exploitation et d'investissements ;
 - la détermination exacte des besoins en ressources pour la réalisation des objectifs fixés ;
 - l'adoption en temps voulu du budget avant la période d'activité pour que les instructions requises puissent être données ;
4. — Le budget est approuvé après délibération du Conseil du Port avant le 1^{er} décembre. Après l'adoption par le Conseil du Port, le budget est approuvé par les autorités compétentes.
5. — Après approbation du budget, le Directeur général est chargé de son exécution.

Art. 26. — Vérification des comptes en fin d'exercice

Le bilan, le compte de perte et profits, le compte d'exploitation, le tableau de source et emploi de fonds ainsi que le tableau des variations des postes du fonds de roulement et le rapport annuel d'activités établis par le Directeur général sont soumis à l'approbation du Conseil du Port après avoir été dûment vérifiés par les autorités compétentes.

Art. 27. — Constitution de Fonds de Réserve

Un fonds de réserve destiné à financer les investissements et les renouvellements périodiques est établi à la clôture de l'exercice et comprend la dotation annuelle complémentaire prévue à l'article 23 alinéa 7. Le montant de cette dotation sera fixé annuellement par le Conseil du Port sur recommandation du Directeur général.

Cette dotation avec le cash-flow de l'exercice devront être suffisants pour assurer au moins 40 % en moyenne du financement des coûts actualisés des investissements à réaliser compte tenu du service de la dette existant et des besoins additionnels du fonds de roulement.

Art. 27. — Constitution des fonds de réserve

Un fonds de réserve destiné à financer les investissements

renouvellements périodiques est établi à la clôture de l'exercice et comprend la dotation annuelle complémentaire prévue à l'Article 23 alinéa 7. Le montant de cette dotation sera fixé annuellement par le Conseil du Port sur recommandation du Directeur général.

Cette dotation avec le cash-flow de l'exercice devront être suffisants pour assurer au moins 40 % en moyenne du financement des coûts actualisés des investissements à réaliser compte tenu du service de la dette existant et des besoins additionnels du fonds de roulement

Art. 28. — Le Ministre des Transports et le Secrétaire d'Etat au Contrôle d'Etat sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'application du présent décret qui abroge toutes dispositions antérieures contraires et sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République.

Conakry, le 30 octobre 1982
AHMED SEKOU TOURE

Décret n° 291 PRG du 30 octobre 1982

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la loi n° 12/APN/82 du 8 Mai 1982, portant Institution de l'Assemblée Constitutionnelle Suprême, promulguée par le décret n° 194/PRG/82 du 8 Mai 1982 ;

Vu la loi n° 001/ACS/82 du 14 Mai 1982, portant adoption de la 2^e Loi Constitutionnelle de la République Populaire Révolutionnaire de Guinée, promulguée par décret n° 001/PRG/82 du 14 mai 1982 ;

Vu la loi n° 002/ACS/82 du 14 mai 1982 de l'Assemblée Constitutionnelle Suprême, portant élection du Président de la République, promulguée par décret n° 002 PRG/82 du 14 mai 1982 ;

Vu le décret n° 050/PRG/82 du 22 juin 1982, portant création du Port autonome de Conakry ;

Vu le décret n° 290/PRG/2C/82 du 30 octobre 1982, portant statuts du Port Autonome de Conakry

DECRETE

CHAPITRE I
APPLICATION

Article premier. — Champ d'application

Le présent décret s'applique à l'ensemble du personnel (employé, ouvrier, Agents de maîtrise, Cadre administratif et technique) en activité au Port Autonome de Conakry.

CHAPITRE II
ENGAGEMENT DU PERSONNEL

Art. 2. — Reprise du personnel

(1) Avant la dissolution des administrations et sociétés Portuaires précédentes, il est créé une commission de recrutement sous la présidence de la CNTG.

(2) Cette commission a pour but de recruter le personnel adéquat pour le fonctionnement du nouvel établissement avec priorité donnée à l'ancien personnel. Le nouveau personnel employé aura la qualité d'employé permanent du Port Autonome.

(3) La commission de recrutement présidée par la CNTG assistée du Contrôleur du Travail comprend ;

Le Directeur Général du Port Autonome

Les Directeurs Généraux des Entreprises et Services à transporter.

Les Secrétaires Généraux des Sections Syndicales de l'Administration générale du Port, de l'Office Maritime, de l'Entrée et de la Société Navale.

Le Secrétaire Général du Comité d'Arrondissement des travailleurs (CAT)

(4) Les conditions et le nombre de personnes à employer seront

fixés par le Conseil du Port

Art. 3. — Bureau de la main d'œuvre

(1) pour le placement de la main d'œuvre en fonction des besoins du Port il est créé un Bureau de la main d'œuvre du Port qui a pour but d'embaucher le Personnel temporaire nécessaire aux opérations Portuaires.

(2) ce Bureau est en contact direct avec la Direction de l'Exploitation et la Direction de l'Administration et des Affaires du personnel.

CHAPITRE III
EMPLOYES TEMPORAIRES

Art. 4. — Immatriculation :

(1) Les employés temporaires sont immatriculés par le Bureau de la main d'œuvre du Port. Il est délivré à tout employé une carte professionnelle.

(2) La délivrance de cette carte professionnelle est subordonnée à l'aptitude physique, constatée par un médecin agréé par le Bureau de la main d'œuvre du Port.

Art. 5. — Toute personne non engagée par le Ministère du Travail au Service du Port est un travailleur occasionnel. Son engagement par le Bureau de la main d'œuvre pour des tâches déterminées sera en fonction de sa qualification et des besoins du Port.

Art. 6. — Pendant les heures de travail, les manœuvres occasionnels sont soumis aux présents statuts du Port quel que soit le lieu de travail qui leur est assigné.

Art. 7. — Les travailleurs occasionnels effectueront consciencieusement et avec le plus grand soin les travaux qui leur sont confiés.

Art. 8. — Accident de Travail

(1) Tout accident de travail survenu à un travailleur occasionnel doit faire l'objet d'une déclaration conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

(2) Tout travailleur occasionnel qui aura accompli au compte du Port Autonome, une durée de service de 21 jours ou de 120 heures consécutives, sera prise en charge en cas d'accident ou de maladie professionnelle par la Caisse de Sécurité Sociale.

(3) En cas d'indisponibilité pour cause de maladie ou d'accident de travail, cette indisponibilité doit être constatée par un médecin agréé.

(4) Pour le calcul de la cotisation sont considérés comme rémunération toutes les sommes versées ou dues aux travailleurs occasionnels à l'occasion du travail notamment ; les salaires, les gratifications, les primes et tous autres avantages.

Art. 9. — Discipline

(1) Les infractions aux présents statuts seront appliquées par le Bureau de la main d'œuvre sur l'ordre des différents services du Port concernés et sanctionnées par lui.

(2) Tout travailleur temporaire reconnu coupable d'infraction sera tenu de fournir des explications écrites ou verbales devant le bureau de la main d'œuvre, assisté du représentant de la section syndicale.

Art. 10. — Retrait de la carte professionnelle

Le retrait temporaire (pour une durée allant de 3 jours à 3 mois) ou définitif de la carte professionnelle pourra être décidé par le Bureau de la main d'œuvre de recrutement du Port, en cas de faute professionnelle dont l'auteur est reconnu coupable ou d'incapacité physique et notamment pour les motifs suivants, sans que cette liste puisse avoir un caractère limitatif ;

— Inaptitude physique temporaire ou définitive constatée par le Service médical du Port.

— Abandon du Poste de travail sans motif justifié

— Travail ralenti ou interruption de l'exécution du travail

— Manquement à la discipline ou à la morale ou aux

Troisième Conférence
des Nations Unies
sur le droit de la mer

Distr.
GENERALE

A/CONF.62/122
7 octobre 1982

FRANCAIS

ORIGINAL : ANGLAIS, ARABE,
CHINOIS, ESPAGNOL,
FRANCAIS ET RUSSE

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

0362K 0377K 0160Q 0157V 0308K 0161Q (F)

PARTIE XII

PROTECTION ET PRESERVATION DU MILIEU MARIN

SECTION 1. DISPOSITIONS GENERALES

Article 192

Obligation d'ordre général

Les Etats ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin.

Article 193

Droit souverain des Etats d'exploiter
leurs ressources naturelles

Les Etats ont le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin.

Article 194

Mesures visant à prévenir, réduire et maîtriser
la pollution du milieu marin

1. Les Etats prennent, séparément ou conjointement selon qu'il convient, toutes les mesures compatibles avec la Convention qui sont nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, quelle qu'en soit la source; ils mettent en oeuvre à cette fin les moyens les mieux adaptés dont ils disposent, en fonction de leurs capacités, et ils s'efforcent d'harmoniser leurs politiques à cet égard.

2. Les Etats prennent toutes les mesures nécessaires pour que les activités relevant de leur juridiction ou de leur contrôle ne soient de manière à ne pas causer de préjudice par pollution à d'autres Etats et à leur environnement et pour que la pollution résultant d'incidents ou d'activités relevant de leur juridiction ou de leur contrôle ne s'étende pas au-delà des zones où ils exercent des droits souverains conformément à la Convention.

3. Les mesures prises en application de la présente partie doivent viser toutes les sources de pollution du milieu marin. Elles comprennent notamment les mesures tendant à limiter autant que possible :

a) l'évacuation de substances toxiques, nuisibles ou nocives, en particulier de substances non dégradables, à partir de sources telluriques, depuis ou à travers l'atmosphère ou par immersion;

b) la pollution par les navires, en particulier les mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des

- 99 -

érations en mer, à prévenir les rejets, qu'ils soient intentionnels ou non, et à réglementer la conception, la construction, l'armement et l'exploitation des navires;

c) la pollution provenant des installations ou engins utilisés pour l'exploration ou l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol, en particulier les mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer et à réglementer la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation de ces installations ou engins et la composition du personnel qui y est affecté;

d) la pollution provenant des autres installations ou engins qui fonctionnent dans le milieu marin, en particulier les mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer et à réglementer la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation de ces installations ou engins et la composition du personnel qui y est affecté.

4. Lorsqu'ils prennent des mesures pour prévenir, réduire ou maîtriser la pollution du milieu marin, les Etats s'abstiennent de toute ingérence injustifiable dans les activités menées par d'autres Etats qui exercent leurs droits ou l'acquiescent de leurs obligations conformément à la Convention.

5. Les mesures prises conformément à la présente partie comprennent les mesures nécessaires pour protéger et préserver les écosystèmes rares ou délicats ainsi que l'habitat des espèces et autres organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction.

Article 195

Obligation de ne pas déplacer le préjudice ou les risques et de ne pas remplacer un type de pollution par un autre

Lorsqu'ils prennent des mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, les Etats agissent de manière à ne pas déplacer, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone dans une autre et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre.

Article 196

Utilisation de techniques ou introduction d'espèces étrangères ou nouvelles

1. Les Etats prennent toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant de l'utilisation de techniques dans le cadre de leur juridiction ou sous leur contrôle, où l'introduction intentionnelle ou accidentelle en une partie du milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant y provoquer des changements considérables et nuisibles.

2. Le présent article n'affecte pas l'application des dispositions de la Convention relative aux mesures visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin.

- 100 -

SECTION 2. COOPERATION MONDIALE ET REGIONALE

Article 197

Coopération au plan mondial ou régional

Les Etats coopèrent au plan mondial et, le cas échéant, au plan régional, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, à la formulation et à l'élaboration de règles et de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées de caractère international compatibles avec la Convention, pour protéger et préserver le milieu marin, compte tenu des particularités régionales.

Article 198

Notification d'un risque imminent de dommage
ou d'un dommage effectif

Tout Etat qui a connaissance de cas où le milieu marin est en danger imminent de subir des dommages ou a subi des dommages du fait de la pollution, en informe immédiatement les autres Etats qu'il juge exposés à ces dommages ainsi que les organisations internationales compétentes.

Article 199

Plans d'urgence contre la pollution

Dans les cas visés à l'article 198, les Etats situés dans la zone affectée, selon leurs capacités, et les organisations internationales compétentes coopèrent, dans toute la mesure du possible, en vue d'éliminer les effets de la pollution et de prévenir ou réduire à un minimum les dommages. A cette fin, les Etats doivent élaborer et promouvoir conjointement des plans d'urgence pour faire face aux incidents entraînant la pollution du milieu marin.

Article 200

Etudes, programmes de recherche et échange
de renseignements et de données

Les Etats coopèrent, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, en vue de promouvoir des études, entreprendre des programmes de recherche scientifique et encourager l'échange de renseignements et de données sur la pollution du milieu marin. Ils s'efforcent de participer activement aux programmes régionaux et mondiaux visant à l'acquisition des connaissances requises pour déterminer la nature et l'ampleur de la pollution, l'exposition à la pollution, les voies qu'elle emprunte, les risques qu'elle comporte et les remèdes possibles.

- 101 -

Article 201Critères scientifiques pour l'élaboration de règlements

Compte tenu des renseignements et données recueillis en application de l'article 200, les Etats coopèrent, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, en vue d'établir des critères scientifiques appropriés pour la formulation et l'élaboration de règles et de pratiques, ainsi que de pratiques et procédures recommandées visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin.

SECTION 3. ASSISTANCE TECHNIQUE

Article 202Assistance aux Etats en développement dans les domaines de la science et de la technique

Les Etats, agissant directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, doivent :

- a) promouvoir des programmes d'assistance aux Etats en développement dans les domaines de la science, de l'éducation, de la technique et dans d'autres domaines, en vue de protéger et de préserver le milieu marin et de prévenir, réduire et maîtriser la pollution marine. Cette assistance consiste notamment à :
- i) former le personnel scientifique et technique de ces Etats;
 - ii) faciliter leur participation aux programmes internationaux pertinents;
 - iii) fournir à ces Etats le matériel et les facilités nécessaires;
 - iv) accroître leur capacité de fabriquer eux-mêmes ce matériel;
 - v) fournir les services consultatifs et développer les moyens matériels concernant les programmes de recherche, de surveillance continue, d'éducation et autres programmes;
- b) fournir l'assistance appropriée, spécialement aux Etats en développement, aider ceux-ci à réduire à un minimum les effets des accidents majeurs risquant d'entraîner une pollution importante du milieu marin;
- c) fournir l'assistance appropriée, spécialement aux Etats en développement, l'établissement d'évaluations écologiques.

Article 203Traitement préférentiel à l'intention des Etats en développement

En vue de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin ou de limiter à un minimum ses effets, les organisations internationales accordent un traitement préférentiel aux Etats en développement en ce qui concerne :

- a) l'allocation de fonds et de moyens d'assistance technique appropriés; et
- b) l'utilisation de leurs services spécialisés.

SECTION 4. SURVEILLANCE CONTINUE ET EVALUATION ECOLOGIQUE

Article 204

Surveillance continue des risques de pollution et des effets de la pollution

1. Les Etats s'efforcent, dans toute la mesure possible et d'une manière compatible avec les droits des autres Etats, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, d'observer, mesurer, évaluer et analyser, par des méthodes scientifiques reconnues, les risques de pollution du milieu marin ou les effets de cette pollution.

2. En particulier, ils surveillent constamment les effets de toutes les activités qu'ils autorisent ou auxquelles ils se livrent afin de déterminer si ces activités risquent de polluer le milieu marin.

Article 205

Publication de rapports

Les Etats publient des rapports sur les résultats obtenus en application de l'article 204 ou fournissent, à intervalles appropriés, de tels rapports aux organisations internationales compétentes, qui devront les mettre à la disposition de tous les autres Etats.

Article 206

Evaluation des effets potentiels des activités

Lorsque des Etats ont de sérieuses raisons de penser que des activités envisagées relevant de leur juridiction ou de leur contrôle risquent d'entraîner une pollution importante ou des modifications considérables et nuisibles du milieu marin, ils évaluent, dans la mesure du possible, les effets potentiels de ces activités sur ce milieu et rendent compte des résultats de ces évaluations de la manière prévue à l'article 205.

SECTION 5. REGLEMENTATION INTERNATIONALE ET DROIT INTERNE
VISANT A PREVENIR, REDUIRE ET MAITRISER LA
POLLUTION DU MILIEU MARIN

Article 207

Pollution d'origine tellurique

1. Les Etats adoptent des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine tellurique, y compris la pollution

- 103 -

enant des fleuves, rivières, estuaires, pipelines et installations de décharge, enant compte des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, internationalement convenues.

2. Les Etats prennent toutes autres mesures qui peuvent être nécessaires prévenir, réduire et maîtriser cette pollution.
3. Les Etats s'efforcent d'harmoniser leurs politiques à cet égard au niveau mondial approprié.
4. Les Etats, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations nationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, s'efforcent d'adopter au plan mondial et régional, des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution, en tenant compte des particularités régionales, de la capacité économique des Etats en développement et des exigences de leur développement économique. Ces règles et ces pratiques, ainsi que ces pratiques et procédures recommandées, sont réexaminées de temps à autre, selon qu'il est nécessaire.
5. Les lois, règlements et mesures, ainsi que les règles et les normes et pratiques et procédures recommandées, visés aux paragraphes 1, 2 et 4, comprennent des mesures tendant à limiter autant que possible l'évacuation dans le milieu marin de substances toxiques, nuisibles ou nocives, en particulier de substances non dégradables.

Article 208

Pollution résultant des activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale

1. Les Etats côtiers adoptent des lois et règlements afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin qui résulte directement ou indirectement d'activités relatives aux fonds marins et relevant de leur juridiction ou qui provient d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages situés dans le milieu marin de leur juridiction en vertu des articles 60 et 80.
2. Les Etats prennent toutes autres mesures qui peuvent être nécessaires prévenir, réduire et maîtriser cette pollution.
3. Ces lois, règlements et mesures ne doivent pas être moins efficaces que les règles et les normes internationales ou les pratiques et procédures recommandées de caractère international.
4. Les Etats s'efforcent d'harmoniser leurs politiques à cet égard au niveau mondial approprié.
5. Les Etats, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations nationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, adoptent au plan mondial et régional, des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin.

n visée au paragraphe 1. Ces règles et ces normes, ainsi que ces pratiques et mesures recommandées, sont réexaminées de temps à autre, selon qu'il est nécessaire.

Article 209

Pollution résultant d'activités menées dans la Zone

1. Les règles, règlements et procédures internationaux sont adoptés conformément à la partie XI pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant d'activités menées dans la Zone. Ces règles, règlements et mesures sont réexaminés de temps à autre, selon qu'il est nécessaire.

2. Sous réserve des dispositions pertinentes de la présente section, les Etats adoptent des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant d'activités menées dans la Zone par des navires à partir d'installations, ouvrages ou autres engins, battant leur pavillon, situés sur leur territoire ou relevant de leur autorité, selon le cas; ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles, règlements et procédures internationaux visés au paragraphe 1.

Article 210

Pollution par immersion

1. Les Etats adoptent des lois et règlements afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion.

2. Les Etats prennent toutes autres mesures qui peuvent être nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution.

3. Ces lois, règlements et mesures garantissent que nulle immersion ne peut avoir lieu sans l'autorisation des autorités compétentes des Etats.

4. Les Etats, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, s'efforcent d'adopter un plan mondial et régional des règles et des normes, ainsi que des pratiques et mesures recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution. Ces lois et ces normes, ainsi que ces pratiques et procédures recommandées, sont réexaminées de temps à autre, selon qu'il est nécessaire.

5. L'immersion dans la mer territoriale et la zone économique exclusive ou le plateau continental ne peut avoir lieu sans l'accord préalable exprès de l'Etat côtier; celui-ci a le droit d'autoriser, de réglementer et de contrôler l'immersion, après avoir dûment examiné la question avec les autres Etats pour lesquels, du fait de leur situation géographique, cette immersion peut avoir des effets préjudiciables.

6. Les lois et règlements nationaux ainsi que les mesures nationales ne doivent pas être moins efficaces pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution que les règles et normes de caractère mondial.

- 105 -

Article 211Pollution par les navires

1. Les Etats, agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, adoptent des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et s'attachent à favoriser l'adoption, s'il y a lieu de la même manière, de dispositifs de circulation des navires visant à réduire à un minimum le risque d'accidents susceptibles de polluer le milieu marin, y compris le risque de porter atteinte de ce fait aux intérêts connexes des Etats côtiers. Ces règles et normes sont, de la même façon, réexaminées de temps à temps selon qu'il est nécessaire.

2. Les Etats adoptent des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux. Ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes internationales généralement acceptées, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

3. Les Etats qui, dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, imposent aux navires étrangers des conditions particulières pour l'entrée dans leurs ports ou leurs eaux intérieures ou l'utilisation de leurs installations terminales au large, donnent la publicité voulue à ces conditions et communiquent à l'organisation internationale compétente. Lorsque, en vue d'uniformiser la politique suivie en la matière, deux ou plusieurs Etats côtiers imposent de telles conditions sous une forme identique, il est indiqué dans la notification quels sont les Etats qui participent à de tels arrangements. Tout navire exige du capitaine d'un navire battant son pavillon ou immatriculé par lui, lorsque ce navire se trouve dans la mer territoriale d'un Etat participant à ces arrangements conjoints, qu'il fournisse à la demande de cet Etat des renseignements demandés tant s'il se dirige vers un Etat de la même région qui participe à ces arrangements et, dans l'affirmative, de préciser si le navire satisfait aux conditions imposées par cet Etat concernant l'entrée dans ses ports. Le présent article s'applique sans préjudice de la continuation de l'exercice par un navire de son droit de passage inoffensif ou de l'application de l'article 25, paragraphe 2.

4. Les Etats côtiers peuvent, dans l'exercice de leur souveraineté sur leur mer territoriale, adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires étrangers, y compris les navires exerçant le droit de passage inoffensif. Ces lois et règlements, conformément à la section 3 de la partie II, ne doivent pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers.

5. Aux fins de la mise en application visée à la section 6, les Etats côtiers peuvent adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient immatriculés et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

6. a) Lorsque les règles et normes internationales visées au paragraphe 1 ne permettent pas de faire face d'une manière adéquate à des situations particulières et qu'un Etat côtier est raisonnablement fondé à considérer qu'une zone particulière et clairement définie de sa zone économique exclusive requiert l'adoption de mesures obligatoires spéciales pour la prévention de la pollution par les navires, pour des raisons techniques reconnues tenant à ses caractéristiques océanographiques et écologiques, à son utilisation ou à la protection de ses ressources et au caractère particulier du trafic, cet Etat peut, après avoir tenu par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente les consultations appropriées avec tout Etat concerné, adresser à cette organisation une communication concernant la zone considérée en fournissant, à l'appui, des justifications scientifiques et techniques ainsi que des renseignements sur les installations de réception nécessaires. Dans un délai de 12 mois après réception de la communication, l'organisation décide si la situation dans la zone considérée répond aux conditions précitées. Si l'organisation décide qu'il en est ainsi, l'Etat côtier peut adopter pour cette zone des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui donnent effet aux règles et normes ou pratiques de navigation internationales que l'organisation a rendues applicables aux zones spéciales. Ces lois et règlements ne deviennent applicables aux navires étrangers qu'à l'expiration d'un délai de 15 mois à compter de la date de la communication à l'organisation.

b) L'Etat côtier publie les limites de ces zones particulières et clairement définies.

c) Lorsqu'il fait la communication précitée, l'Etat côtier indique parallèlement à l'organisation s'il a l'intention d'adopter pour la zone qui en fait l'objet des lois et règlements supplémentaires visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires. Ces lois et règlements supplémentaires peuvent porter sur les rejets ou sur les pratiques de navigation, mais n'obligent pas les navires étrangers à respecter d'autres normes en matière de conception, de construction et d'armement que les règles et les normes internationales généralement acceptées; ils deviennent applicables aux navires étrangers à l'expiration d'un délai de 15 mois à compter de la date de la communication à l'organisation, sous réserve que celle-ci les approuve dans un délai de 12 mois à compter de cette date.

7. Les règles et normes internationales visées dans le présent article devraient prévoir, entre autres, l'obligation de notifier sans délai aux Etats côtiers dont le littoral ou les intérêts connexes risquent d'être affectés les accidents de mer, notamment ceux qui entraînent ou risquent d'entraîner des rejets.

Article 212

Pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique

1. Les Etats, afin de prévenir, réduire ou maîtriser la pollution du milieu marin d'origine atmosphérique ou transatmosphérique, adoptent des lois et règlements applicables à l'espace aérien où s'exerce leur souveraineté et aux navires battant leur pavillon ou aux navires ou aéronefs immatriculés par eux, en

- 107 -

compte des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, internationalement convenues, et de la sécurité de la navigation en mer.

Les Etats prennent toutes autres mesures qui peuvent être nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution.

Les Etats, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, s'efforcent d'adopter un plan mondial et régional des règles et des normes, ainsi que des pratiques recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution.

SECTION 6. MISE EN APPLICATION

Article 213

Mise en application de la réglementation relative à la pollution d'origine tellurique

Les Etats assurent l'application des lois et règlements adoptés conformément à l'article 207; ils adoptent les lois et règlements et prennent les autres mesures nécessaires pour donner effet aux règles et normes internationales applicables, soit par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine tellurique.

Article 214

Mise en application de la réglementation concernant la pollution résultant d'activités relatives aux fonds marins

Les Etats assurent l'application des lois et règlements adoptés conformément à l'article 208; ils adoptent les lois et règlements et prennent les autres mesures nécessaires pour donner effet aux règles et normes internationales applicables, soit par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin qui résulte directement ou indirectement des activités relatives aux fonds marins et relevant de leur juridiction, ou qui provient d'îles artificielles, installations et d'ouvrages relevant de leur juridiction en vertu des articles 60 et 61.

Article 215

Mise en application de la réglementation internationale relative à la pollution résultant d'activités menées dans la Zone

La mise en application des règles, règlements et procédures internationales est conforme à la partie XI pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant d'activités menées dans la Zone est régie par la présente partie.

Article 216

Mise en application de la réglementation relative
à la pollution par immersion

1. Les lois et règlements adoptés en conformité avec la Convention et les règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion sont mis en application par :

- a) l'Etat côtier, pour ce qui est de l'immersion dans les limites de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive ou sur son plateau continental;
- b) l'Etat du pavillon, pour ce qui est des navires battant son pavillon ou des navires ou aéronefs immatriculés par lui;
- c) tout Etat, pour ce qui est du chargement de déchets ou autres matières sur son territoire ou à ses installations terminales au large.

2. Aucun Etat n'est tenu, en vertu du présent article, d'intenter une action lorsqu'une action a déjà été engagée par un autre Etat conformément à ce même article.

Article 217

Pouvoirs de l'Etat du pavillon

1. Les Etats veillent à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux respectent les règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, ainsi que les lois et règlements qu'ils ont adoptés conformément à la Convention afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et ils adoptent les lois et règlements et prennent les mesures nécessaires pour leur donner effet. L'Etat du pavillon veille à ce que ces règles, normes, lois et règlements soient effectivement appliqués, quel que soit le lieu de l'infraction.

2. Les Etats prennent en particulier les mesures appropriées pour interdire aux navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux d'appareiller tant qu'ils ne se sont pas conformés aux règles et normes internationales visées au paragraphe 1, y compris les dispositions concernant la conception, la construction et l'armement des navires.

3. Les Etats veillent à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux soient munis des certificats requis et délivrés en application des règles et normes internationales visées au paragraphe 1, les Etats veillent à ce que les navires battant leur pavillon soient inspectés périodiquement pour vérifier que les mentions portées sur les certificats sont conformes à l'état effectif du navire. Les autres Etats acceptent ces certificats comme preuve de l'état du navire et leur reconnaissent la même force qu'à ceux qu'ils délivrent, à

- 109 -

qu'il n'y ait de sérieuses raisons de penser que l'état du navire ne répond pas, dans une mesure importante, aux mentions portées sur les états.

Si un navire commet une infraction aux règles et normes établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, l'Etat du pavillon, sans préjudice des articles 218, 220, fait immédiatement procéder à une enquête et, le cas échéant, intente une action pour l'infraction présumée, quel que soit le lieu de cette infraction ou le lieu où la pollution en résultant s'est produite ou a été constatée.

Lorsqu'il enquête sur l'infraction, l'Etat du pavillon peut demander l'assistance de tout autre Etat dont la coopération pourrait être utile pour élucider les circonstances de l'affaire, les Etats s'efforcent de répondre aux demandes appropriées de l'Etat du pavillon.

Les Etats, sur demande écrite d'un Etat, enquêtent sur toute infraction présumée qui aurait été commise par les navires battant leur pavillon. L'Etat du pavillon intente, sans retard, conformément à son droit interne, des poursuites du chef de l'infraction présumée s'il est convaincu de disposer de preuves suffisantes pour ce faire.

L'Etat du pavillon informe sans délai l'Etat demandeur et l'organisation internationale compétente de l'action engagée et de ses résultats. Tous les Etats fournissent les renseignements ainsi communiqués.

Les sanctions prévues par les lois et règlements des Etats à l'encontre des navires battant leur pavillon doivent être suffisamment rigoureuses pour dissuader les infractions en quelque lieu que ce soit.

Article 218

Pouvoirs de l'Etat du port

1. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une station terminale au large, l'Etat du port peut ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action pour tout rejet effectué dans les eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive par le navire en infraction aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

2. L'Etat du port n'intente pas d'action en vertu du paragraphe 1 pour une infraction du fait de rejets effectués dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la zone économique exclusive d'un autre Etat, sauf si ces rejets ont entraîné ou risquent d'entraîner la pollution de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive, ou si l'autre Etat, l'Etat du pavillon ou un Etat qui a subi ou risque de subir des dommages du fait de ces rejets, le demande.

3. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'Etat du port s'efforce de faire droit aux demandes d'enquête de tout autre Etat au sujet de rejets susceptibles de constituer une infraction visée au paragraphe 1 qui auraient été effectués dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la zone économique exclusive de l'Etat d'origine, et qui auraient pollué ou risqueraient de polluer ces zones. L'Etat du port s'efforce également de faire droit aux demandes d'enquête de l'Etat du pavillon au sujet de telles infractions, où que celles-ci puissent avoir été commises.

4. Le dossier de l'enquête effectuée par l'Etat du port en application du présent article est transmis, sur leur demande, à l'Etat du pavillon ou à l'Etat côtier. Toute action engagée par l'Etat du port sur la base de cette enquête peut, sous réserve de la section 7, être suspendue à la demande de l'Etat côtier, lorsque l'infraction a été commise dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la zone économique exclusive de ce dernier. Les éléments de preuve, le dossier de l'affaire, ainsi que toute caution ou autre garantie financière déposée auprès des autorités de l'Etat du port, sont alors transmis à l'Etat côtier. Cette transmission exclut que l'action soit poursuivie dans l'Etat du port.

Article 219

Mesures de contrôle de la navigabilité visant à éviter la pollution

Sous réserve de la section 7, les Etats, lorsqu'ils ont déterminé, sur demande de leur propre initiative, qu'un navire se trouvant dans un de leurs ports ou à l'une de leurs installations terminales au large a enfreint les règles et normes internationales applicables concernant la navigabilité des navires et risque de ce fait de causer des dommages au milieu marin, prennent, autant que faire se peut, des mesures administratives pour empêcher ce navire d'appareiller. Ils ne permettent pas au navire de se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche et, une fois éliminées les causes de l'infraction, ils lui permettent de poursuivre sa route sans délai.

Article 220

Pouvoirs de l'Etat côtier

1. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'Etat du port peut, sous réserve de la section 7, intenter une action pour toute infraction aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, si l'infraction a été commise dans sa mer territoriale ou sa zone économique exclusive.

2. Lorsqu'un Etat a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa mer territoriale a enfreint, lors de son passage, des lois et règlements qu'il a adoptés en conformité de la Convention ou des règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution

- 111 -

es navires, il peut procéder, sans préjudice de l'application des dispositions énoncées de la section 3 de la partie II, à l'inspection matérielle du navire pour établir l'infraction et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action et notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne, sous réserve de la section 7.

3. Lorsqu'un Etat a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires ou les lois et règlements qu'il a adoptés conformément à ces règles et normes internationales et leur donnant effet, cet Etat peut demander au navire de fournir des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son port de départ et son prochain port d'escale et autres renseignements pertinents requis pour établir si une infraction a été commise.

4. Les Etats adoptent les lois et règlements et prennent les mesures nécessaires pour que les navires battant leur pavillon fassent droit aux demandes de renseignements visées au paragraphe 3.

5. Lorsqu'un Etat a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 entraînant des rejets importants dans le milieu marin qui ont causé ou risquent d'y causer une pollution grave, il peut procéder à l'inspection matérielle du navire pour déterminer s'il y a eu infraction, si le navire a refusé de donner des renseignements ou si les renseignements fournis sont en contradiction flagrante avec les faits, et si les circonstances de l'affaire justifient cette inspection.

6. Lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la zone économique exclusive ou la mer territoriale d'un Etat a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 ayant entraîné des dommages importants qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'Etat côtier ou à toutes ressources de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive, cet Etat peut, sous réserve de la section 7, si les éléments de preuve le justifient, intenter une action, notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne.

7. Nonobstant le paragraphe 6, dans tous les cas où des procédures appropriées ont été soit établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente, soit convenues de toute autre manière pour garantir le respect des obligations concernant le versement d'une caution ou le dépôt d'une garantie financière appropriée, l'Etat côtier, s'il est lié par ces procédures, autorise le navire à poursuivre sa route.

8. Les paragraphes 3, 4, 5, 6 et 7 s'appliquent également aux lois et règlements nationaux adoptés en vertu de l'article 211, paragraphe 6.

- 112 -

Article 221Mesures visant à empêcher la pollution à la suite
d'un accident de mer

1. Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit dont les Etats, en vertu du droit international, tant coutumier que conventionnel, de prendre et faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes, y compris la pêche, contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables.

2. Aux fins du présent article, on entend par "accident de mer" un abordage, un naufrage ou autre incident de navigation ou événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire entraînant des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison.

Article 222Mise en application de la réglementation relative à la pollution
d'origine atmosphérique ou transatmosphérique

Dans les limites de l'espace aérien où s'exerce leur souveraineté ou à l'égard des navires battant leur pavillon ou des navires ou aéronefs immatriculés par eux, les Etats assurent l'application des lois et règlements qu'ils ont adoptés conformément à l'article 212, paragraphe 1, et à d'autres dispositions de la Convention et adoptent des lois et règlements et prennent d'autres mesures pour donner effet aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine atmosphérique ou transatmosphérique, conformément à toutes les règles et normes internationales pertinentes relatives à la sécurité de la navigation maritime.

SECTION 7. GARANTIES

Article 223Mesures visant à faciliter le déroulement d'une action

Lorsqu'une action est intentée en application de la présente partie, les Etats prennent des mesures pour faciliter l'audition de témoins et l'admission des preuves produites par les autorités d'un autre Etat ou par l'organisation internationale compétente et facilitent la participation aux débats de représentants officiels de cette organisation, de l'Etat du pavillon ou de tout Etat touché par la pollution résultant de toute infraction. Les représentants officiels participant à ces débats ont les droits et obligations prévus par le droit interne ou le droit international.

- 113 -

Article 224Exercice des pouvoirs de police

Seuls les agents officiellement habilités, ainsi que les navires de guerre ou navires militaires ou les autres navires ou aéronefs qui portent des marques distinctives indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent exercer des pouvoirs de police à l'encontre de navires étrangers en application de la présente partie.

Article 225Obligation pour les Etats d'éviter les conséquences néfastes que peut avoir l'exercice de leurs pouvoirs de police

Lorsqu'ils exercent, en vertu de la Convention, leurs pouvoirs de police à l'encontre des navires étrangers, les Etats ne doivent pas mettre en danger la sécurité de la navigation, ni faire courir aucun risque à un navire ou le conduire en port ou lieu de mouillage dangereux ni non plus faire courir de risque excessif au milieu marin.

Article 226Enquêtes dont peuvent faire l'objet les navires étrangers

1. a) Les Etats ne retiennent pas un navire étranger plus longtemps qu'il est indispensable aux fins des enquêtes prévues aux articles 216, 218 et 220. L'inspection matérielle d'un navire étranger doit être limitée à l'examen des certificats, registres ou autres documents dont le navire est tenu d'être muni en vertu des règles et normes internationales généralement acceptées, ou de tous documents similaires; il ne peut être entrepris d'inspection matérielle plus étendue du navire qu'à la suite de cet examen et uniquement si :

- i) il y a de sérieuses raisons de penser que l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas essentiellement aux mentions portées sur les documents;
- ii) la teneur de ces documents ne suffit pas pour confirmer ou vérifier l'infraction présumée;
- iii) le navire n'est pas muni de certificats et documents valables.

b) Lorsqu'il ressort de l'enquête qu'il y a eu infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales visant à protéger et préserver le milieu marin, il est procédé sans délai à la mainlevée de l'immobilisation du navire, après l'accomplissement de formalités raisonnables, sous réserve que le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie financière.

c) Sans préjudice des règles et normes internationales applicables en matière de navigabilité des navires, si la mainlevée de l'immobilisation d'un navire devait entraîner un risque de dommage inconsidéré pour le milieu marin, le

Le navire en question pourrait ne pas être autorisé à poursuivre sa route ou l'être à condition de se rendre au chantier approprié de réparation le plus proche. Dans les cas où la mainlevée de l'immobilisation du navire a été refusée ou a été soumise à des conditions, l'Etat du pavillon doit en être informé sans retard et peut demander cette mainlevée conformément à la partie XV.

2. Les Etats coopèrent à l'élaboration de procédures visant à éviter toute inspection matérielle superflue de navires en mer.

Article 227

Non-discrimination à l'encontre des navires étrangers

Lorsqu'ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations, en vertu de la présente partie, les Etats ne soumettent les navires d'aucun autre Etat à aucune discrimination de droit ou de fait.

Article 228

Suspension des poursuites et restrictions à l'institution de poursuites

1. Lorsque des poursuites ont été engagées par un Etat en vue de réprimer une infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, commise au-delà de sa mer territoriale par un navire étranger, ces poursuites sont suspendues dès lors que l'Etat du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction, dans les six mois suivant l'introduction de la première action, à moins que celle-ci ne porte sur un cas de dommage grave causé à l'Etat côtier ou que l'Etat du pavillon en question ait à plusieurs reprises manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires. L'Etat du pavillon qui a demandé la suspension des poursuites conformément au présent article remet en temps voulu au premier Etat un dossier complet de l'affaire et les minutes du procès. Lorsque les tribunaux de l'Etat du pavillon ont rendu leur jugement, il est mis fin aux poursuites. Après règlement des frais de procédure, toute caution ou autre garantie financière déposée à l'occasion de ces poursuites est restituée par l'Etat côtier.

2. Il ne peut être engagé de poursuites à l'encontre des navires étrangers après l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de l'infraction, et aucun Etat ne peut engager de telles poursuites si un autre Etat en a déjà engagé, sous réserve du paragraphe 1.

3. Le présent article n'affecte pas le droit qu'a l'Etat du pavillon de prendre toutes mesures, y compris le droit d'engager des poursuites, conformément à son droit interne, indépendamment de celles précédemment engagées par un autre Etat.

- 115 -

Article 229Action en responsabilité civile

Aucune disposition de la Convention ne porte atteinte au droit d'introduire action en responsabilité civile en cas de pertes ou de dommages résultant de la pollution du milieu marin.

Article 230Peines pécuniaires et respect des droits reconnus de l'accusé

1. Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, lorsqu'elles ont été commises par des navires étrangers au-delà de la mer territoriale.
2. Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, lorsqu'elles ont été commises par des navires étrangers dans la mer territoriale, sauf s'il s'agit d'un acte délibéré et grave de pollution.
3. Dans le déroulement des poursuites engagées en vue de réprimer des infractions de ce type commises par un navire étranger pour lesquelles des peines pécuniaires ont été infligées, les droits reconnus de l'accusé sont respectés.

Article 231Notification à l'Etat du pavillon et aux autres Etats concernés

Les Etats notifient sans retard à l'Etat du pavillon et à tout autre Etat concerné toutes les mesures prises à l'encontre de navires étrangers en application de la section 6, et soumettent à l'Etat du pavillon tous les rapports officiels concernant ces mesures. Toutefois, dans le cas d'infractions commises dans la mer territoriale, l'Etat côtier n'est tenu de ces obligations qu'en ce qui concerne les mesures prises dans le cadre de poursuites. Les agents diplomatiques ou les fonctionnaires consulaires et, dans la mesure du possible, l'autorité maritime de l'Etat du pavillon sont immédiatement informés de toutes mesures de cet ordre.

Article 232Responsabilité des Etats du fait des mesures de mise en application

Les Etats sont responsables des pertes ou dommages qui leur sont imputables à la suite de mesures prises en application de la section 6, lorsque ces mesures sont excessives ou vont au-delà de celles qui sont raisonnablement nécessaires, eu égard aux renseignements disponibles. Les Etats prévoient des voies de recours devant les tribunaux pour les actions en réparation de ces pertes ou dommages.

Article 233

Garanties concernant les détroits servant à la navigation internationale

Aucune disposition des sections 5, 6 et 7 ne porte atteinte au régime juridique des détroits servant à la navigation internationale. Toutefois, si un navire étranger autre que ceux visés à la section 10 a enfreint les lois et règlements visés à l'article 42, paragraphe 1, lettres a) et b), causant ou menaçant de causer des dommages importants au milieu marin des détroits, les Etats riverains des détroits peuvent prendre les mesures de police appropriées tout en respectant mutatis mutandis la présente section.

SECTION 8. ZONES RECOUVERTES PAR LES GLACES

Article 234

Zones recouvertes par les glaces

Les Etats côtiers ont le droit d'adopter et de faire appliquer des lois et règlements non discriminatoires afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires dans les zones recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de la zone économique exclusive, lorsque des conditions climatiques particulièrement rigoureuses et le fait que ces zones sont recouvertes par les glaces pendant la majeure partie de l'année font obstacle à la navigation ou la rendent exceptionnellement dangereuse, et que la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique ou de le perturber de façon irréversible. Ces lois et règlements tiennent dûment compte de la navigation, ainsi que de la protection et de la préservation du milieu marin sur la base des données scientifiques les plus sûres dont on puisse disposer.

SECTION 9. RESPONSABILITE

Article 235

Responsabilité

1. Il incombe aux Etats de veiller à l'accomplissement de leurs obligations internationales en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin. Ils sont responsables conformément au droit international.
2. Les Etats veillent à ce que leur droit interne offre des voies de recours permettant d'obtenir une indemnisation rapide et adéquate ou autre réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction.
3. En vue d'assurer une indemnisation rapide et adéquate de tous dommages résultant de la pollution du milieu marin, les Etats coopèrent pour assurer l'application et le développement du droit international de la responsabilité en ce

- 117 -

concerne l'évaluation et l'indemnisation des dommages et le règlement des litiges en la matière, ainsi que, le cas échéant, l'élaboration de critères et procédures pour le paiement d'indemnités adéquates, prévoyant, par exemple, une garantie obligatoire ou des fonds d'indemnisation.

SECTION 10. IMMUNITÉ SOUVERAINE

Article 236

Immunité souveraine

Les dispositions de la Convention relatives à la protection et à la préservation du milieu marin ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires militaires, ni aux autres navires ou aux aéronefs appartenant à un Etat ou exploités par lui lorsque celui-ci les utilise, au moment considéré, exclusivement à des fins de service public non commerciales. Cependant, chaque Etat prend des mesures appropriées n'affectant pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires ou aéronefs lui appartenant ou exploités par lui de façon à ce que ceux-ci agissent, autant que faire se peut, d'une manière compatible avec la Convention.

SECTION 11. OBLIGATIONS DÉCOULANT D'AUTRES CONVENTIONS SUR LA PROTECTION ET LA PRÉSERVATION DU MILIEU MARIN

Article 237

Obligations découlant d'autres conventions sur la protection et la préservation du milieu marin

1. La présente partie n'affecte pas les obligations particulières qui incombent aux Etats en vertu de conventions et d'accords spécifiques conclus antérieurement en matière de protection et de préservation du milieu marin, ni les accords qui peuvent être conclus en application des principes généraux énoncés dans la Convention.

2. Les Etats s'acquittent des obligations particulières qui leur incombent en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin en vertu de conventions spéciales d'une manière compatible avec les principes et objectifs généraux de la Convention.

TRAVAIL - JUSTICE - SOLIDARITE

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

---  E C R E T ---

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT


LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

VU la Loi Constitutionnelle n° 4/AN du 10 Novembre 1958, promulguée par l'Ordonnance n° 15 du 12 Novembre 1958 ;

VU La Loi n° 001/AL/75 du 7 Janvier 1975, portant élection du PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE ;

VU le Décret n° 215/PRG du 1er Juin 1979, portant nomination des Membres du Cabinet du PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE ;

VU le Décret n° 386/PRG du 10 Septembre 1962, portant création de la Direction de la Marine Marchande ;

---  E C R E T E ---

ARTICLE 1ER/- La Marine Marchande est chargée de l'application de la politique nationale en matière de transport maritime. A ce titre, elle assure la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs (Sociétés et Entreprises) du secteur.

La Marine Marchande comprend cinq (5) divisions :

1. - La Division des Affaires Economiques ;
2. - La Division des Affaires Juridiques et Humaines ;
- X 3. - La Division des Relations Internationales ;
4. - La Division de la Navigation et de la Sécurité Maritimes
5. - La Division des Affaires Maritimes Régionales ;

ARTICLE 2/- La Division des Affaires Economiques est chargée de :

- a) - élaborer et de mettre en oeuvre la réglementation relative à la protection du pavillon national,
- b) - intervenir dans le domaine des taux de fret en assurant le Secrétariat du Comité des Chargeurs,
- c) - défendre les intérêts nationaux au sein des conférences maritimes inter-armements ou inter-Etats sur les frets,
- d) - suivre l'activité économique de la flotte de commerce,
- e) - participer à la préparation du plan sectoriel de développement,
- f) - analyser et contrôler la gestion économique des opérateurs du secteur maritime, (Sociétés et Entreprises),

./.

- g) - contrôler les affrètements des navires étrangers,
- h) - contrôler les surstaries.

Cette division comprend :

- 1. - Le Service des études,
- 2. - Le Secrétariat du Comité des Chargeurs,
- 3. - Le Service " Ports et Entreprises " des transports maritimes.

ARTICLE 3/- La Division des Affaires Juridiques et Humaines est chargée de :

- a) - préparer la législation maritime nationale et les éventuels amendements qu'elle nécessite ;
- b) - prendre les mesures réglementaires nécessaires à la mise en application de la législation, à l'exception toutefois des réglementations techniques ;
- c) - étudier les conventions maritimes internationales à caractère juridique ;
- d) - suivre les formalités de ratification de toutes les conventions internationales et tenir en liaison avec le Ministère des Affaires Etrangères ;
- e) - contrôler l'application de la réglementation nationale par les services d'exécution ;
- f) - gérer la documentation maritime nationale et internationale ;
- g) - préparer les études à caractère juridique et administratif, et représenter le Gouvernement au sein des organismes internationaux traitant de tels problèmes ;
- h) - étudier toutes les questions se rapportant au travail à bord des gens de mer, son régime, les effectifs, les salaires, les conventions collectives et les procédures d'arbitrage en cas de conflits sociaux ;
- i) - élaborer et coordonner les programmes de formation, de recyclage et de perfectionnement du personnel maritime ;

Cette Division comprend :

- le Service de la législation
- le Service des gens de mer.
- le Service de documentation

ARTICLE 4/- Division des Relations Internationales :

Elle est chargée de :

- a) - suivre les activités des institutions maritimes sous-régionales et internationales ;

b) -

- b) - préparer sur le plan national les bases techniques des réunions conférences maritimes sous-régionales et internationales ; exploiter les travaux de ces conférences et faire connaître les positions Guinéennes sur les différents points à traiter ;
- c) - centraliser, organiser et faire fonctionner la coopération maritime bilatérale ;

Cette Division comprend :

- 1. - la section de la coopération bilatérale ;
- 2. - la section de la coopération multilatérale.
- 3. - la section de la documentation

ARTICLE 5/- La Division de la Navigation et de la Sécurité maritimes a pour compétence :

- a) - l'élaboration des règles nationales de Sécurité à bord des navires.
- b) - l'examen des conventions techniques internationales relatives à la sécurité, à la lutte contre la pollution et au sauvetage maritime ;
- c) - la mise en application des conventions internationales dans la législation et la réglementation nationales ;
- d) - la mise sur pied et le contrôle des services d'exécution suivants ;

- le Centre National de sécurité maritime
- le Centre National de protection du milieu marin.

ARTICLE 6/- Division des Affaires Maritimes Régionales.

Elle a pour tâches de :

- a) - contrôler et coordonner les actions des quartiers maritimes régionaux ;
- b) - constituer une instance de recours administratif pour les décisions qui sont prises sur le littoral par les services d'exécution (quartiers maritimes) ;
- c) - structurer et réformer les services d'exécution en tant que de besoin.

ARTICLE 7/- Le Ministre des Transports est chargé de l'application du présent Décret abrogeant toutes dispositions antérieures contraires, qui sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République./

Pour copie certifiée conforme
CONAKRY, le 25 Février 1982
LE DIRECTEUR DE CABINET

CONAKRY, le 23 DECEMBRE 1981

AHMED SEKOU TOURE/

- ALPHA SOW -

REPUBLIQUE POPULAIRE DE
GUINEE

n° 336 /PRG/80

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

DECRET

PORTANT LIMITATION DES EAUX TERRITORIALES
DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE REVOLUTIONNAIRE
DE GUINEE -

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

la Loi constitutionnelle n°4/AN/AN du 10 Novembre 1958, promulguée par l'Ordonnance n°15 du 12 Novembre 1958 ;

la loi n°001/LL/75 du 7 Janvier 1975, portant élection du PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE ;

le Décret n°215/PRG du 1er Juin 1980, portant nomination des membres du Cabinet du PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE ;

la Convention signée à Paris le 12 Mai 1886 entre la France et le Portugal sur la délimitation des possessions françaises et Portugaises en Afrique Occidentale, approuvée par la loi du 22 Juillet 1887, promulguée par décret du 10 Septembre 1887, stipulant en son article premier que le Senat et la chambre des députés approuvent ladite Convention, fait à MORS-SOUS-VAUDREY signé par Jules GREVY, Président de la République et par le Ministre des Affaires Etrangères flourens ;

le Paragraphe 3 de l'Article III de la Charte de l'organisation de l'Unité Africaine et la Déclaration solennelle de la Conférence des chefs d'Etats et de Gouvernement Africains tenue au Caire du 17 au 21 Juillet 1964, relative au strict respect des principes de l'organisation et des Frontières des Etats à leur accession à l'Indépendance Nationale, stipulant : citation "

CONSIDERANT que le problème de frontières constitue un grave permanent facteur de dissension,

CONSCIENT de l'existence de manœuvres extra-africaines visant à diviser les Etats Africains,

CONSIDERANT en outre que les frontières des Etats africains, au jour de leur indépendance, constituent une réalité tangible,

RAPPELANT l'établissement au cours de la seconde Session Ordinaire du Conseil du Comité des Onze chargé d'étudier en profondeur des mesures de renforcement de l'Unité Africaine;

DECLARONS SOLENNELLEMENT que tous les Etats membres s'engagent à respecter les frontières existant à leur accession à l'indépendance nationale " - fin de citation.

D E C R E T E

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1ER / - La largeur des Eaux territoriales de la République Populaire Révolutionnaire de Guinée est de Douze (12) milles marins mesurés à partir de la laisse de basse mer.

ARTICLE 2 / - La largeur de la zone Economique Exclusive est de deux cents (200) milles marins mesurés à partir de la laisse de basse mer.

ARTICLE 3 / - Dans la zone Economique Exclusive, l'Etat Guinéen se réserve le droit exclusif d'exploiter, de conserver et de gérer les ressources naturelles, biologiques ou non, du fond des mers, son sous-sol et eaux sus-jacentes.

ARTICLE 4 / - Les limites des Eaux Territoriales et de la Zone Economique Exclusive sont fixées comme suit :

Au NORD par une ligne partant du point 10°56'42" latitude Nord et 15°05' longitude Ouest, qui suivra le THALWEG de la rivière Cajet et se dirigera ensuite au Sud-Ouest à travers la Passe des Palâtes pour gagner le parallèle 10°40'00" (au point de coordonnées 10°40'00" Nord et 15°20'30" Ouest) avec lequel elle se confondra jusqu'à une distance vers le large de 200 milles marins.

du Sud par la parallèle 9°03'18" latitude nord sur une distance
de 200 milles marins à compter de la laisse basse,

CHAPITRE -II
DU CONTROLE DES COTES

ARTICLE 5 /-Les agents de la Marine Marchande, chargés de la surveillance des eaux territoriales, les agents du Service des Douanes, de la Marine Nationale et en général, tous les Officiers de Justice Juridiciaire, ont qualité pour constater les infractions, en dresser procès-verbal et conduire le ou les auteurs ainsi que le bateau ou l'embarcation au port guinéen le plus proche.

Dans les 24 heures qui suivent le débarquement, ils doivent remettre au fonctionnaire chargé de la Marine Marchande ou au Gouverneur de la Région Administrative considérée leurs rapports, procès-verbaux et toutes pièces constatant les infractions.

ARTICLE 6 /- L'Officier ou l'Agent qui a conduit ou fait conduire le bateau arraisonné, le met à la disposition du Service de la Marine Marchande qui saisit les engins de pêche. Les prises sont, le cas échéant, également saisies et vendues sans aucun délai aux enchères publiques par les soins du fonctionnaire chargé de la Marine Marchande; après autorisation du Gouverneur de la Région.

Le Prix de la vente des produits de la pêche est versé au trésor.

CHAPITRE -III

La

ARTICLE 7 /-pêche à l'Intérieur des eaux territoriales guinéennes et la zone économique exclusive est interdit aux étrangers.

ARTICLE 8 /-La violation des eaux territoriales par la circulation, la pêche, la pollution des eaux, la prise des photos, la réalisation de descriptions à caractère technique ou stratégique en vue d'une mission ou à des fins d'espionnage, le transport de substances toxiques et dangereuses, constitue une atteinte grave à la Souveraineté de l'Etat National Guinéen et en conséquence une infraction criminelle possible des pénalités prévues dans le code pénal Guinéen.

ARTICLE 9 /- L'organisation de la réglementation générale des pêches maritimes, à l'intérieur des eaux territoriales et de la zone économique exclusive fera l'objet d'un arrêté du Ministère des Transports.

ARTICLE 10 /- Sont abrogés les dispositions des décrets-N°224/ERG 64 du 3 Juin 1964; N°226/ERG/72 du 1er Septembre 1972, N°42/ERG 79 du 1er Février 1979; N°128/ERG/80 du 24 MARS 1980, N°264/ERG/80 du 9 Juin 1980 antérieures et contraires au présent Décret.

ARTICLE 11 /- Les Ministres des Transports, de la Justice des Finances, de l'Armée Populaire, de l'Elevage et de la pêche; sont chargés chacun en ce qui concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République.-

CONAKRY, LE 30 JUILLET 1980

AMMED SEKOU TOURE

copie certifiée conforme

Conakry, le 30 Septembre 1980

Le Chef de Cabinet

~~ALPHA SOW~~

PARTIE VII

HAUTE MER

SECTION 1. DISPOSITIONS GENERALES

Article 86Champ d'application de la présente partie

La présente partie s'applique à toutes les parties de la mer qui ne sont ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un Etat, ni dans les eaux archipélagiques d'un Etat archipel. Le présent article ne restreint en aucune manière les libertés dont jouissent tous les Etats dans la zone économique exclusive en vertu de l'article 58.

Article 87Liberté de la haute mer

1. La haute mer est ouverte à tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international. Elle comprend notamment pour les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral :

- a) la liberté de navigation;
- b) la liberté de survol;
- c) la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins, sous réserve de la partie VI;
- d) la liberté de construire des îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international, sous réserve de la partie VI;
- e) la liberté de la pêche, sous réserve des conditions énoncées à l'article 2;
- f) la liberté de la recherche scientifique, sous réserve des dispositions de la partie VI.

2. Chaque Etat exerce ces libertés en tenant dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres Etats, ainsi que des droits reconnus par la Convention concernant les activités menées dans la Zone.

Article 88Affectation de la haute mer à des fins pacifiques

La haute mer est affectée à des fins pacifiques.

Article 89

Illégitimité des revendications de souveraineté sur la haute mer

Aucun Etat ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté.

Article 90

Droit de navigation

Tout Etat, qu'il soit côtier ou sans littoral, a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon.

Article 91

Nationalité des navires

1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire.

2. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

Article 92

Condition juridique des navires

1. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux et par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation.

2. Un navire qui navigue sous les pavillons de plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités et peut être assimilé à un navire sans nationalité.

Article 93

Navires battant le pavillon de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées des Nations Unies ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique

Les articles précédents ne préjugent en rien la question des navires affectés au service officiel de l'Organisation des Nations Unies, de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique battant pavillon de l'Organisation.

Article 94

Obligations de l'Etat du pavillon

1. Tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.
2. En particulier tout Etat :
 - a) tient un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille, ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement adoptée;
 - b) exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.
3. Tout Etat prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne :
 - a) la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité;
 - b) la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, tenant compte des instruments internationaux applicables;
 - c) l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages.
4. Ces mesures comprennent celles qui sont nécessaires pour s'assurer que :
 - a) Tout navire est inspecté, avant son inscription au registre et, périodiquement, à des intervalles appropriés, par un inspecteur maritime qualifié, qui a à son bord les cartes maritimes, les publications nautiques ainsi que le matériel et les instruments de navigation que requiert la sécurité de la navigation;
 - b) Tout navire est confié à un capitaine et à des officiers possédant les qualifications voulues, en particulier en ce qui concerne la manoeuvre, la navigation, les communications et la conduite des machines, et que l'équipage possède les qualifications voulues et est suffisamment nombreux eu égard au type, à la dimension, à la machinerie et à l'équipement du navire;
 - c) Le capitaine, les officiers et, dans la mesure du nécessaire, l'équipage agissent parfaitement et sont tenus de respecter les règles internationales applicables concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des accidents, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution et le maintien des services de radiocommunication.

5. Lorsqu'il prend les mesures visées aux paragraphes 3 et 4, chaque Etat est tenu de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.

6. Tout Etat qui a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire n'ont pas été exercés peut signaler les faits à l'Etat du pavillon. Une fois avisé, celui-ci procède à une enquête et prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour remédier à la situation.

7. Chaque Etat ordonne l'ouverture d'une enquête, menée par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées, sur tout accident de mer ou incident de navigation survenu en haute mer dans lequel est impliqué un navire battant son pavillon et qui a coûté la vie ou occasionné de graves blessures à des ressortissants d'un autre Etat, ou des dommages importants à des navires ou installations d'un autre Etat ou au milieu marin. L'Etat du pavillon et l'autre Etat coopèrent dans la conduite de toute enquête menée par ce dernier au sujet d'un accident de mer ou incident de navigation de ce genre.

Article 95

Immunité des navires de guerre en haute mer

Les navires de guerre jouissent en haute mer de l'immunité complète de juridiction vis-à-vis de tout Etat autre que l'Etat du pavillon.

Article 96

Immunité des navires utilisés exclusivement pour un service public non commercial

Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés exclusivement pour un service public non commercial jouissent, en haute mer, de l'immunité complète de juridiction vis-à-vis de tout Etat autre que l'Etat du pavillon.

Article 97

Juridiction pénale en matière d'abordage ou en ce qui concerne tout autre incident de navigation maritime

1. En cas d'abordage ou de tout autre incident de navigation maritime en haute mer qui engage la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de tout autre membre du personnel du navire, il ne peut être intenté de poursuites pénales ou disciplinaires que devant les autorités judiciaires ou administratives soit de l'Etat du pavillon, soit de l'Etat dont l'intéressé a la nationalité.

2. En matière disciplinaire, l'Etat qui a délivré un brevet de commandement ou un certificat de capacité ou permis est seul compétent pour prononcer, en respectant les voies légales, le retrait de ces titres, même si le titulaire n'a pas la nationalité de cet Etat.

ARTICLES 5 ET 6 DE LA CONVENTION DE 1958 SUR LA HAUTE MER

- 3) La liberté d'y poser des câbles et des pipe-lines sous-marins;
- 4) La liberté de la survie.

Ces libertés, ainsi que les autres libertés reconnues par les principes généraux du droit international, sont exercées par tous les Etats en tenant raisonnablement compte de l'intérêt que la liberté de la haute mer présente pour les autres Etats.

Article 3

1. Pour jouir des libertés de la mer à l'égard des Etats riverains de la mer, les Etats dépourvus de littoral devraient accéder librement à la mer. A cet effet, les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral accorderont, d'une commune entente et en conformité avec les conventions internationales en vigueur :

a) A l'Etat dépourvu de littoral, sur une base de réciprocité, le libre transit à travers leur territoire;

b) Aux navires arborant le pavillon de cet Etat un traitement égal à celui de leurs propres navires ou des navires de n'importe quel autre Etat, en ce qui concerne l'accès aux ports maritimes et leur utilisation.

2. Les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral régleront, d'un commun accord avec celui-ci, en tenant compte des droits de l'Etat riverain ou de transit et des particularités de l'Etat sans littoral, toutes questions relatives à la liberté de transit et à l'égalité de traitement dans les ports, au cas où ces Etats ne seraient pas déjà parties aux conventions internationales en vigueur.

Article 4

Tous les Etats, riverains ou non de la mer, ont le droit de faire naviguer en haute mer des navires arborant leur pavillon.

Article 5

1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire; l'Etat doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon.

2. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

Article 6

1. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et se trouvent soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents articles, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement de l'immatriculation.

2. Un navire naviguant sous les pavillons de deux ou plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités, et peut être assimilé à un navire sans nationalité.

Article 7

Les dispositions des articles précédents ne préjugent en rien la question des navires affectés au service officiel d'une organisation intergouvernementale battant pavillon de l'organisation.

Article 8

1. Les navires de guerre jouissent en haute mer d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.

2. Pour chacun des Etats qui ratifient la Convention ou y adhèrent après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt par cet Etat de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 30

1. Après expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, une demande de révision de la Convention peut être formulée en tout temps, par toute partie contractante, par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. L'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies statue sur les mesures à prendre, le cas échéant, au sujet de cette demande.

Article 31

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifie à tous les Etats Membres de l'Organisation et autres Etats visés à l'article 26 :

- a) Les signatures apposées à la présente Convention et le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion, conformément aux articles 26, 27 et 28;
- b) La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, conformément à l'article 29;
- c) Les demandes de révision présentées conformément à l'article 30.

Article 32

L'original de la présente Convention, dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en fera tenir copie certifiée conforme à tous les Etats visés à l'article 26.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève le vingt-neuf avril mil neuf cent cinquante-huit.

2. Convention sur la haute mer. Faite à Genève le 29 avril 1958.

Les Etats parties à la présente Convention.

Désireux de codifier les règles du droit international relatives à la haute mer,

Reconnaissant que les dispositions ci-après, adoptées par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, tenue à Genève du 24 février au 27 avril 1958, sont pour l'essentiel déclaratoires de principes établis du droit international.

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

On entend par "haute mer" toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat.

Article 2

La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun Etat ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions que déterminent les présents articles et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment, pour les Etats riverains ou non de la mer :

- 1) La liberté de la navigation;
- 2) La liberté de la pêche;

*Entrée en vigueur le 30 septembre 1962.