

**MINISTRE CHARGE DE LA COORDINATION,  
DE L'ACTION GOUVERNEMENTALE  
ET DES PRIVATISATIONS**

Par arrêté n°974 du 25 janvier 2005, La société inter vision-sarl, B.P. 344 Pointe-Noire, est agréée à exercer l'activité d'auxiliaire de transport maritime en qualité de transitaire.

L'agrément est valable six mois renouvelable une fois, par tacite reconduction.

La délivrance et le renouvellement de l'agrément sont soumis au paiement des droits y afférents, à la direction générale de la marine marchande.

L'agrément est individuel et incessible. Il ne peut être ni transféré, ni loué.

Le directeur général de la marine marchande est chargé de veiller à la régularité de l'exercice de l'activité accordée à la société inter vision-sarl, qui est soumise aux régimes disciplinaire et pénal de la marine marchande.

**Arrêté n°1233 du 28 janvier 2005 portant actualisation de la liste des installations portuaires du port autonome de Pointe-Noire.**

LE MINISTRE D'ETAT, CHARGÉ DE LA COORDINATION DE  
L'ACTION GOUVERNEMENTALE,  
MINISTRE DES TRANSPORTS ET DES PRIVATISATIONS,

Vu la Constitution;

Vu le règlement 03/01-UEAC-088-CM-06 du 03 août 2001 portant adoption du code communautaire révisé de la marine marchande;

Vu le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires adopté le 12 décembre 2002;

Vu l'ordonnance n°14-78 du 11 avril 1978 ratifiant la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde la vie humaine en mer; Vu l'ordonnance n°2-2000 du 16 février 2000 portant création du port autonome de Pointe-Noire;

Vu le décret n°99-94 du 2 juin 1999 portant attributions et organisation de la direction générale de la marine marchande;

Vu le décret n°99-95 du 2 juin 1999 portant attributions et organisation de l'inspection générale des transports;

Vu le décret n°2003-96 du 7 juillet 2003 relatif aux attributions du ministre des transports et des privatisations;

Vu le décret n°2002-341 du 18 août 2002 tel que rectifié par les décrets n°s 2002-364 du 18 novembre 2002 et 203-94 du 7 juillet 2003 portant nomination des membres du Gouvernement;

Vu l'arrêté n°4171 du 6 mai 2004 portant désignation des installations portuaires du port autonome de Pointe-Noire.

actualisation de la liste des installations portuaires du port autonome de Pointe-Noire, en application des dispositions du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

**Article 2 :** Sont désignées à titre d'installations portuaires, les installations du port autonome de Pointe-Noire ci-après :

- le port public du port autonome de Pointe-Noire ;
- l'appontement pétrolier du port autonome de Pointe-Noire ;
- le quai intel's du port autonome de Pointe-Noire ;
- la base industrielle de la société total e & p. Congo ;
- la base industrielle de la société Boscongo ;
- le terminal pétrolier offshore de Ndjeno ;
- le terminal gazier offshore de Nkossa 2 ;
- le terminal pétrolier offshore de Yombo.

**Article 3 :** Chacune des installations portuaires ci-dessus énumérées doit faire l'objet d'élaboration d'un plan de sûreté, ainsi que de désignation d'un agent de sûreté propre.

**Article 4 :** Le présent arrêté sera enregistré, publié au Journal officiel et communiqué partout où besoin sera.

**Arrêté n°1234 du 28 janvier 2005 déterminant les procédures d'enquêtes sur les accidents et incidents de mer.**

LE MINISTRE D'ETAT, CHARGÉ DE LA COORDINATION DE  
L'ACTION  
GOUVERNEMENTALE,  
MINISTRE DES TRANSPORTS ET DES PRIVATISATIONS,

Vu la Constitution;

Vu la résolution n°849 du 20<sup>e</sup> assemblée de l'organisation maritime internationale sur le code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer adoptée le 27 novembre 1999 Vu l'ordonnance n°14-18 du 11 avril 1978 ratifiant la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer;

Vu la loi n°02-85 du 19 juillet 1985 ratifiant la convention internationale de 1966 sur les lignes de charges;

Vu la loi n°6-83 du 27 janvier 1983 portant approbation de la République du Congo à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires;

Vu la loi n°12-2004 du 26 mars 2004 autorisant la ratification du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires;

Vu la loi n°11-83 du 27 janvier 1983 portant approbation de l'adhésion de la République Populaire du Congo à la convention internationale de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages (colreg);

Vu la loi n°20-2001 du 31 décembre 2001 autorisant la ratification de la convention internationale de 1975-1995 révisée sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets de veille;

Vu la loi n° 3-2002 du 1<sup>er</sup> juillet 2002 déterminant les infractions et les sanctions dans le cadre des régimes disciplinaires et pénal de la marine marchande.

Vu le décret n° 99-94 du 02 juin 1999 portant création de la direction générale de la marine marchande;

Vu le décret 2003-96 du 07 juillet 2003 relatif aux attributions du ministre des transports et des privatisations;

Vu le décret 2002-341 du 18 août 2002 tel que rectifié par les décrets n°s 2002-364 du 18 novembre 2002 et 2003-94 du 07 juillet 2003 portant nomination des membres du Gouvernement.

ARRETE:

**Article premier :** Les dispositions du présent arrêté s'appliquent aux accidents et incidents ayant entraîné ou susceptibles d'entraîner des préjudices pour le milieu marin, la vie humaine, le navire et sa structure, et autres installations ou ouvrages en mer sur lesquels le Congo est habilité à exercer sa juridiction.

**Article 2 :** Au sens du présent arrêté, les termes ci-après sont définis ainsi qu'il suit :

Accident de mer : événement ayant entraîné :

- la mort d'une personne ou des blessures graves causées par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celle-ci ;
- la perte par-dessus bord d'une personne qui a été causée du fait des opérations du navire ou en rapport avec ces opérations ;
- la perte présumée ou l'abandon d'un navire ;
- les dommages matériels subis par un navire ;
- la survenance des avaries communes ;
- toute opération d'assistance ou de sauvetage en mer ;
- l'échouement ou l'avarie d'un navire ou sa mise en cause due à un abordage ;
- les dommages matériels causés par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celle-ci ;
- les atteintes graves à l'environnement qui résultent des dommages subis par un navire et qui sont causées par l'exploitation d'un ou de plusieurs navires.

Incident de mer : événement causé par l'exploitation du navire ou en rapport avec celle-ci, qui met en danger le navire ou une personne, ou à la suite duquel de graves dommages pourraient être causés soit au navire ou à sa structure, soit à l'environnement.

**Article 3 :** Les enquêtes nautiques sur les accidents et incidents sont menées conformément aux conventions internationales en vigueur et aux dispositions pertinentes du code pour la conduite des enquêtes sur les accidents de mer adopté par la résolution 84 de l'organisation maritime internationale.

**Article 4 :** Lorsque se produit un événement en mer, une enquête est ouverte à la diligence du directeur général de la marine marchande qui institue, à cet effet, une commission d'enquête nautique composée de l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes à qui sont adjoints d'autres spécialistes et experts, selon les besoins spécifiques de l'enquête.

**Article 5 :** L'enquête déclenchée se déroule en deux étapes, à savoir :

a) Enquête préliminaire :

- Constatation des faits : Les enquêteurs doivent rechercher tous renseignements généraux sur le navire, les documents de bord de voyage, le personnel mis en cause, l'état de la mer, les conditions météorologiques et les marées, les ordres destinés aux machines et les renseignements supplémentaires spécifiques selon le type d'événement.
- Examen des faits : Le directeur général de la marine marchande, en sa qualité de président de la commission d'enquête, examine avec chaque expert les faits préliminaires et les dépositions, et interroge tous les témoins. Il procède de même à un interrogatoire détaillé des personnes impliquées dans l'événement.

b) Enquête proprement dite :

Corroboration des hypothèses : Après l'examen des faits, la commission doit :

- \* dresser la liste complète des causes directes et indirectes, principales et accessoires, apparentes ou seulement possibles de l'événement ;
  - \* élaborer les différentes hypothèses, les défauts organisationnels ou les défaillances techniques qui ont pu occasionner l'événement ;
  - \* faire le point des résultats obtenus lors de l'enquête préliminaire ;
  - \* déterminer les responsabilités et les fautes.
- vérification des hypothèses : Toutes les hypothèses élaborées doivent ensuite être vérifiées par un examen scientifique des faits qui peut donner lieu au démontage des éléments de machine, de pièces et de la structure, ou des prélèvements des eaux ou d'hydrocarbures, s'il s'agit d'une pollution.
  - conclusion de l'enquête : L'enquête est considérée comme terminée lorsque les hypothèses, les renseignements et les témoignages recueillis sont reconnus comme effectivement valables, ou rejetés après une étude approfondie.

**Article 6 :** Un manuel de procédures signé du directeur général de la marine marchande détaillera le contenu des étapes visées.

**Article 7 :** Les résultats de l'enquête sont consignés dans un rapport et communiqué aux personnes mise en cause. Celles-ci peuvent présenter leurs observations dans un délai ne dépassant pas 72 heures et demander tout complément d'informations qu'elles jugent utiles.

Après l'enquête complémentaire terminée, le directeur général de la marine marchande, en sa qualité de président de la commission nautique, établit un rapport définitif d'enquête. S'il existe des points de désaccord, le président de la commission le mentionne expressément dans le rapport.

**Article 8 :** Le directeur général de la marine marchande est tenu de porter à la connaissance du public et de secteur maritime, le rapport définitif d'enquête qui comporte les déclarations des personnes inculpées, la collecte et l'analyse des renseignements, l'exposé des conclusions, y compris l'identification des circonstances et la détermination des causes et s'il y a lieu, la reformulation des recommandations en matière de sécurité.

**Article 9 :** Lorsque les intérêts du Congo et d'un ou plusieurs Etats sont en cause à l'occasion d'un accident ou incident de mer, ces Etats conviennent de commun accord d'arrêter les modalités d'une coopération pour mener conjointement une enquête impartiale et approfondie et à cet effet, désigner l'Etat chargé, à titre principal, de mener l'enquête. Cette enquête s'effectue selon les dispositions du code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer et dans le strict respect de la réglementation congolaise en la matière.

**Article 10 :** Les faits constitutifs de délit ou de faute disciplinaire sont réprimés conformément aux régimes disciplinaire et pénal de la marine marchande.

**Article 11 :** Le présent arrêté sera enregistré, publié au Journal officiel et communiqué partout où besoins sera.