LOI N° 2002-22 DU 16 AOUT 2002 PORTANT CODE DE LA MARINE MARCHANDE

EXPOSE DES MOTIFS

Les activités liées au secteur de la Marine Marchande étaient, jusque là, régies par la loi n° 62-32 du 22 mars 1962 portant Code de la Marine Marchande. Pour l'application de cette loi, près d'une vingtaine de décrets ont été pris. D'où une dispersion préjudiciable à une bonne application de la réglementation maritime par l'administration elle-même et aux usagers. Ce qui ne milite pas en faveur d'une bonne distribution de la mission de notre administration et des principes de bonne gouvernance qui exigent une action de proximité de nature à mieux rapprocher l'administration et les usagers du service public.

Cette réglementation, datant pour l'essentiel des premières années de l'accession de notre pays à la souveraineté internationale, va bientôt entamer ses quarante années d'existence.

C'est donc dire qu'elle a besoin d'un « toilettage » en vue de son adaptation à l'évolution technologique, à l'environnement maritime international et, d'une manière générale, à la formation économique et sociale du Sénégal d'aujourd'hui : un pays intégré dans le commerce mondial mais soucieux d'affirmer ses spécificités socio-économiques dans une législation moderne.

C'est ce souci qui est à l'origine de l'abrogation et du remplacement de la loi n°62-32 du 22 mars 1962 par la présente loi portant Code de la Marine Marchande. Dans le respect de la tradition législative sénégalaise, tous les articles du Code possèdent un titre. Par ailleurs, le Code lui-même procède à un regroupement harmonieux des matières composant les activités maritimes dans le but d'en faciliter la consultation.

Quant au fond, les axes suivants constituent la trame de la réforme juridique :

Adaptation de notre législation aux évolutions internationales du droit maritime.

La mondialisation des activités économiques commande de ne pas se singulariser sur le plan des rapports économiques internationaux. Pour cette raison, le Gouvernement du Sénégal a déjà signé plusieurs Conventions Internationales touchant à divers aspects de l'activité maritime, notamment la pollution maritime, la sécurité maritime, le jaugeage des navires, les normes de formation des gens de mer ... La plupart de ces Conventions sont aujourd'hui ratifiées. Il convient donc d'en tenir compte pour éviter les dysharmonies entre cette réglementation internationale et les normes nationales devenues obsolètes en grande partie. Pour cette raison, les Transports maritimes, les Assurances Maritimes, les Ventes Maritimes,

les Auxiliaires du Transport , les Privilèges et Hypothèques, les Saisies et Vente de navires ... font l'objet de dispositions plus modernes et mieux adaptées aux exigences actuelles.

Prise en compte des spécificités des activités maritimes sénégalaises

Le Sénégal, comme la plupart des pays en développement, se caractérise par une structure économique duale . D'une part, un secteur moderne relativement bien agencé, d'autre part un secteur interlope dont les acteurs agissent souvent en marge de la réglementation.

Les activités maritimes n'échappent pas à cette structuration duale. Ainsi, les conflits entre pêche industrielle et pêche artisanale, l'insécurité dans le domaine du transport de passagers et de marchandises, les conditions de placement et de travail des marins, la configuration des navires... justifient le renvoi, par la présente loi aux Autorités Maritimes pour les réglementations spécifiques en vue de compléter utilement la loi.

Par ailleurs, en ce qui concerne les activités d'expertise, la présente loi privilégie le faire faire des sociétés de classification et des experts. Ainsi, il est substitué aux anciennes dispositions qui ne reconnaissent que trois sociétés, la possibilité de faire appel à un plus grand nombre de compétences.

De même, pour préserver les acquis en matière fiscale, la présente loi maintient la dispense totale des pirogues de pêche artisanale de l'obligation d'immatriculation.

Réaménagement du droit pénal de la mer et du contentieux maritime Le régime disciplinaire et pénal du Code de 1962 nécessitait un réaménagement total dans le sens de sa modernisation.

Ainsi, les questions liées au respect des droits de la défense (voies de recours contre les sanctions disciplinaires - conseil de discipline), les infractions nouvelles issues des impératifs de protection des personnes et des biens (sécurité) de la nature et de l'environnement (pollution marine) figurent dans la présente loi. En matière de contentieux, les particularités liées au commerce maritime exigent des modes de règlement modernes et adaptés à la réalité du monde maritime. Pour cette raison, certaines règles de compétence ont été précisées et surtout la possibilité de recourir à l'arbitrage a été affirmée.

Une des dernières, et non des moindres idées de la réforme introduites par la présente loi, est de privilégier la concertation par la mise en place d'un Conseil Supérieur de la Marine Marchande présidé par le Ministre chargé de la Marine Marchande, avec la participation du Ministre des Forces Armées qui interviendront à titre consultatif sur les problèmes généraux et particuliers des secteurs de la Marine Marchande et de la Marine Nationale.

Telle est l'économie de la présente loi.

L’Assemblée nationale, après en avoir délibéré, a adopté, en sa séance du mardi 30 juillet 2002, la loi dont la teneur suit :

LIVRE I - DISPOSITIONS GENERALES

TITRE PREMIER : CHAMP D’APPLICATION ET DEFINITIONS

Article premier a) Champ d’application

Les dispositions du présent code sont applicables à tous les navires immatriculés au Sénégal, aux équipages et aux passagers qui y sont embarqués ainsi qu’à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité qui, bien que non présentes à bord, auraient commis une infraction aux dispositions du présent code ou de ses textes d’application, sans préjudice toutefois des dispositions particulières d’accords internationaux.

Elles ne sont pas applicables aux navires battant pavillon étranger sauf dispositions expresses contraires citées par le présent code.

b) Définitions

Aux fins du présent code on entend par :

Autorité Maritime compétente : Le Ministre chargé de la Marine Marchande et les fonctionnaires d’Autorité auxquels il est susceptible de déléguer tout ou partie de ses pouvoirs. A l’étranger cette Autorité désigne l’ambassade ou l’Autorité consulaire. Cependant, dans les ports étrangers où il n’existe pas d’ambassade ou de consulat du Sénégal, l’Autorité Maritime locale pourra, après accord du gouvernement dont elle relève, se voir déléguer les pouvoirs dévolus en la matière aux ambassades et consulats du Sénégal.

Affrètement :

Le contrat par lequel le fréteur s’engage moyennant paiement d’un certain fret, à mettre à la disposition de l’affréteur un navire en bon état de navigabilité.

Auxiliaires de transport :

Toutes les professions qui concourent à la réalisation des opérations connexes au transport maritime.

Armateur :

Toute personne physique ou morale pour le compte de laquelle un navire est armé, exploité ou simplement utilisé. Les propriétaires ou les copropriétaires d’un navire sont présumés en être l’armateur ; en cas d’affrètement, l’affréteur devient l’armateur du navire si le contrat d’affrètement le prévoit et a été régulièrement publié.

Assimilation

Pour l'application du présent Code, les nationaux des Etats ayant signé un accord de réciprocité avec le Sénégal sont assimilés aux nationaux sénégalais. Les nationaux des Etats ayant signé des accords maritimes peuvent être assimilés aux nationaux sénégalais par décret.

Chargeur :

Toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également à toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

Contrat de transport par mer :

Tout contrat par lequel le transporteur s'engage contre paiement d'un fret à transporter des marchandises ou des personnes par mer d'un port à un autre ; toutefois, un contrat qui implique outre un contrat par mer , un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un transport par mer que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.

Connaissement :

Un document écrit faisant preuve d'un contrat de transport par mer en constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne , à ordre ou au porteur.

Capitaine :

Toute personne qui exerce régulièrement le commandement d'un navire.

Cabotage national :

Tout transport de personnes ou de marchandises qui s'effectue entre les différents ports de l'État du Sénégal.

Commissaire d'avaries :

Tout professionnel maritime indépendant chargé par les assurances ou les parties au contrat de transport de constater et d'évaluer à l'arrivée tous les dommages subis par un navire ou sa cargaison à la suite d'une fortune de mer, avaries ou naufrage du navire, perte totale ou partielle de la marchandise.

Destinataire :

La personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

Evénements de mer :

Les événements exceptionnels survenus au cours de la navigation maritime qui, en raison de leur importance, donnent lieu à une réglementation particulière, notamment tout abordage, tout échouement, tout incendie, tout chavirement, toute perte de navire.

Jauge :

Volume des capacités intérieures du navire . Elle s'exprime en tonneaux de jauge brute ou en UMS (Universal Mesure of Ships).

Marchandises :

Qui s'étend également aux animaux vivants. Lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées , le terme « marchandises » doit s'entendre également dudit engin de transport ou du dit emballage s'il est fourni par le chargeur.

Membre du Personnel de Maistrance :

Tout membre du personnel subalterne exerçant une fonction de surveillance ou assurant une responsabilité spéciale, et qui est considéré comme tel par la législation nationale ou par les conventions collectives ou les usages.

Navire :

Tout bâtiment ou engin flottant ou submersible quel que soit son tonnage ou sa forme avec ou sans propulsion mécanique immatriculé par les soins de l'Autorité compétente et qui effectue à titre principal une navigation maritime.

Navire à passagers :

Tout navire qui transporte plus de 12 passagers.

navire pirate :

Navire dont les personnes qui le contrôlent effectivement entendent se servir ou s'en sont servis pour commettre l'un des actes de piraterie.

Navigation maritime

La navigation maritime est la navigation qui s'effectue en mer, dans les ports ou rades, sur les étangs salés, les canaux y compris dans le domaine public maritime et dans les parties des fleuves, rivières, en principe jusqu'au premier obstacle permanent qui s'oppose au passage des navires de mer.

Est considérée comme maritime, la navigation qui est effectuée en eaux fluviales lorsqu'elle est l'accessoire d'une navigation principalement effectuée en eaux maritimes. Les limites des eaux maritimes et fluviales sont fixées par décret.

Officier :

Toute personne, à l'exclusion du Capitaine, ayant rang d'Officier d'après la législation applicable ou d'après les conventions collectives ou les usages.

Passager :

Toute personne qui se trouve à bord du navire en vue d'effectuer un voyage et qui n'est pas inscrite au rôle d'équipage.

piraterie :

Le fait pour un navire de naviguer sans titres de nationalité ou de posséder à titre permanent plus d'une nationalité ou de commettre l'un des actes suivants : acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire privé entre autres.

PERSONNEL SUBALTERNE :

Tout membre de l'équipage autre qu'un Officier.

Port d'immatriculation d'un navire : Le port où se trouve le bureau de la marine marchande qui, au vu d'une demande d'immatriculation d'un navire, procède à cette immatriculation sur le registre ouvert à cet effet.

Port d'armement :

Le port où se trouve le service de la marine marchande qui a procédé à l'établissement des titres de sécurité et de navigation du navire considéré.

Port d'immatriculation d'un marin :

Le lieu où se trouve le service de la marine marchande chargé de la tenue de l'article matriculaire et de l'Administration du marin considéré.

Pêche maritime :

Au sens de la présente loi et des règlements pris pour son application, s'entend par pêche maritime, l'acte de capturer ou de chercher à capturer, d'extraire ou de tuer par quelque moyen que ce soit des espèces biologiques dont le milieu de vie normal ou dominant est l'eau. La pêche comprend toutes activités ayant pour finalité directe la capture, telles que la recherche de poisson et l'utilisation d'instruments destinés à attirer les animaux marins quelle que soit l'espèce à laquelle ils appartiennent.

Pollution du milieu marin :

L'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergies dans le milieu marin, y compris dans les estuaires lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et à la flore marine, risques pour la santé de l'homme, entraves aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations

légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément.

Transporteur substitué :

Toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises ou d'une partie de ce transport est confiée par le transporteur et doit s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.

TITRE II : CONDITIONS GÉNÉRALES DE LA NAVIGATION MARITIME CHAPITRE PREMIER - ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET TERRITORIALE.

Section première - L'ADMINISTRATION MARITIME CENTRALE

Article 1 Tutelle

L'Administration maritime est placée sous l'Autorité du Ministre chargé de la Marine Marchande. L'organisation et les attributions de l'Administration maritime sont déterminées par voie réglementaire.

Article 2 Conseil Supérieur de la Marine Marchande

Il est créé un Conseil Supérieur de la Marine Marchande placé sous l'autorité du Ministre chargé de la Marine Marchande. Organe consultatif, le Conseil donne un avis sur toute question relative à l'armement,

à la construction navale, aux infrastructures navales et, en général, à la politique définie en matière maritime. Les attributions, la composition et le mode de fonctionnement du Conseil Supérieur de la Marine Marchande sont fixés par décret.

Section II - L'ADMINISTRATION MARITIME TERRITORIALE PARAGRAPHE PREMIER : ORGANISATION MARITIME TERRITORIALE

Article 3

Zones et services maritimes

Le littoral national est divisé en zones maritimes placées chacune sous la juridiction d'un service maritime. Le nombre et les limites territoriales des zones maritimes ainsi que les services maritimes sont fixés par décret.

PARAGRAPHE 2 : DOMAINE PUBLIC MARITIME

A / Limites du domaine public maritime

Article 4

Définition et composition du domaine public maritime

Le domaine public maritime n'appartient à personne. Il est affecté à l'usage de tous. Le domaine public maritime est naturel ou artificiel :

a) Le domaine public maritime naturel comprend :

les rivages de la mer couverts et découverts lors des plus fortes marées,

les voies d'eau navigables jusqu'au premier obstacle à la navigation maritime,

une zone de 100 m de large sur chaque rive à partir des limites déterminées par la hauteur des eaux coulant à plein bord avant de déborder.

a) Le domaine public maritime artificiel comprend :

les ports maritimes et fluviaux avec leurs dépendances immédiates et nécessaires, digues, jetées, quais, terre-pleins, bassins, écluses, sémaphores, les ouvrages d'éclairage et de balisage, phares, bouées, canaux et leurs dépendances.

B/ Caractéristiques et gestion du domaine public maritime

Article 5

Inaliénabilité - Autorisations

Le domaine public maritime est inaliénable, insaisissable et imprescriptible. Le domaine public maritime peut faire l'objet d'autorisation d'occupation, de cession ou d'utilisation temporaire, après avis préalable de l'Autorité compétente.

PARAGRAPHE 3 : MER TERRITORIALE - ZONE CONTIGUË -

PLATEAU CONTINENTAL

Article 6

Définition

La mer territoriale, la zone contiguë et le Plateau continental sont définis par la loi N° 85-14 du 25 février 1985 portant délimitation de la Mer territoriale, de la Zone contiguë et du Plateau continental, conformément aux dispositions de la convention des Nations unies sur le droit de la mer adoptée à Montégo Bay le 10 décembre 1982.

PARAGRAPHE 4 : ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE

Article 7

Étendue de la Zone Économique Exclusive La Zone Économique Exclusive ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale.

Article 8

Publicité et exploitation de la Zone Économique Exclusive

Les limites extérieures de la Zone Économique Exclusive sont portées sur des cartes établies à une échelle ou à des échelles appropriées.

Les dispositions de la présente section relatives à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles sont applicables au fond de la mer et à son sous-sol dans la Zone Économique Exclusive définie à l'article précèdent.

Article 9 Police

Dans la mer territoriale, dans la zone contiguë, dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental délimité par la loi n° 85-14 du 25 février 1985, l'Etat du Sénégal a :

des droits souverains

des droits de juridiction

d'autres droits et obligations

qu'il exerce et dont il s'acquitte conformément aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer adoptée à Montégo Bay le 10 décembre 1982.

PARAGRAPHE 5 : PORTS MARITIMES

Article 10

Définition

Est considéré comme port maritime un lieu aménagé pour accueillir les navires, leurs passagers et leurs cargaisons. Sont considérés comme faisant partie des ports maritimes :

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

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

Article 11

Limites des zones portuaires

Les limites des zones portuaires sont fixées par décret. Lorsqu'une zone portuaire n'est pas expressément délimitée, seront considérées comme limites celles qui résultent de la pratique des usages, compte tenu des critères définis à l'article précédent.

Article 12

Administration des ports maritimes

Les modalités d'organisation et de fonctionnement des ports maritimes du Sénégal sont fixées par décret.

Article 13

Sécurité de la navigation portuaire

La navigation dans les eaux portuaires et dans les chenaux d'accès est régie par les dispositions réglementaires édictées par l'Autorité Maritime. Celles-ci tiennent compte des caractéristiques particulières de chaque port. L'Autorité Maritime peut interdire la navigation dans les ports et dans les chenaux d'accès ainsi que l'entrée et la sortie des navires lorsque les

conditions météorologiques et hydrographiques sont défavorables, lorsqu'il existe des obstacles à la navigation, ou pour des raisons d'ordre public.

Article 14

Compétence exclusive de l'Autorité Maritime

La sécurité de la navigation, à l'entrée et à la sortie des ports, est de la compétence exclusive de l'Autorité Maritime.

L'Autorité Maritime a le droit d'interdire la navigation dans un port ainsi que l'entrée et la sortie de ce port à tout navire dont l'état de navigabilité est défectueux et susceptible de constituer un danger pour la sécurité des personnes se trouvant à bord et pour celle des tiers ainsi que pour toute infraction à la législation et à la réglementation maritime.

Article 15

Conditions de délivrance des autorisations

Les autorisations d'entrée et de sortie délivrées par les Autorités Maritimes sont subordonnées au respect de la réglementation relative à la sécurité de la navigation, à l'accomplissement des prescriptions sanitaires et douanières, et à l'observation des règlements portuaires et maritimes.

Article 16

Présentation des documents du navire

Le Capitaine du navire doit présenter aux Autorités compétentes, lors de l'entrée dans le port, ou à tout autre moment fixé par les Autorités, les documents usuels concernant le navire.

L'Autorité Maritime peut exiger, à l'arrivée ou à la sortie des navires, la remise des documents prévus par la convention internationale en vigueur visant à faciliter le trafic maritime international.

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

CHAPITRE II - CLASSIFICATION ET POLICE DE LA NAVIGATION MARITIME

Section PREMIERE : CLASSIFICATION ADMINISTRATIVE

Article 17 Composition de la navigation maritime

La navigation maritime comprend :

a- la navigation commerciale ayant pour objet le transport de marchandises ou le transport de passagers, de leurs bagages et, le cas échéant, de leur véhicule ;

b- la navigation auxiliaire concerne le pilotage, le lamanage, le remorquage, l'assistance et le sauvetage, le dragage, la recherche scientifique en mer ;

c- la navigation de pêche, donnant lieu à la capture de poissons et, d'une manière plus générale, à l'exploitation des ressources halieutiques ;

d- la navigation de servitude exercée en mer, dans les ports et les rades, par des navires affectés à un service public à l'exception des navires de la Marine Nationale et des navires gardes - côtes ;

e- la navigation à but non lucratif (pêche sportive).

f- la navigation de plaisance pratiquée à bord d'un navire dans un but d'agrément

g- la navigation de circulation qui a pour but l'exploitation des propriétés riveraines, agricoles ou industrielles ou des parcelles concédées sur le domaine public maritime.

Les limites des eaux maritimes et fluviales sont fixées par décret.

SECTION II : ZONES DE NAVIGATION

PARAGRAPHE PREMIER : NAVIGATION COMMERCIALE

NAVIGATION RESERVEE - NAVIGATION DE PECHE

Article 18 Navigation commerciale

La navigation commerciale peut être pratiquée dans les zones de navigation suivantes :

navigation au long cours,

navigation au cabotage international,

navigation au cabotage inter africain,

navigation côtière ou bornage,

navigation au cabotage national.

Les définitions et limites de ces différentes zones et les conditions d'exercice de la navigation correspondante sont fixées par décret.

Article 19 Navigation réservée

La navigation commerciale entre les ports du Sénégal est réservée au pavillon national.

Conformément aux accords internationaux conclus par la République du Sénégal, le Ministre chargé de la Marine Marchande peut accorder des dérogations au principe prévu à l'alinéa premier du présent article.

Sont également réservées au pavillon national, la navigation auxiliaire et la navigation de servitude dans la mesure où elles sont effectuées dans les limites des eaux territoriales du Sénégal.

Article 20 La navigation de pêche

La navigation de pêche comporte trois zones :

pêche côtière ;

pêche au large ;

grande pêche.

Un décret définit les limites de chacune de ces zones et les conditions d'exercice de la navigation correspondante.

Article 21 Autorisation de transport

Les navires de pêche ne peuvent effectuer des opérations de transport donnant lieu à rémunération qu'à titre exceptionnel et avec l'autorisation de l'Autorité Maritime.

Lorsque des navires de pêche sont autorisés à transporter des passagers, ils doivent tenir à bord une liste annexée au rôle d'équipage valable pour la pêche et pour la navigation côtière.

PARAGRAPHE 2 : NAVIGATION DE PLAISANCE ET PECHE SPORTIVE

Article 22 Autorisation d'activités

Les bateaux de plaisance n'ayant à bord aucun personnel professionnel maritime salarié doivent être munis d'une carte de circulation maritime.

La forme, les conditions d'établissement ainsi que les modalités de délivrance et de renouvellement de ladite carte sont définies par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande, qui précise également les conditions d'autorisation de cette activité.

Article 23 Carte collective

Les sociétés de navigation de plaisance ou de sport nautique peuvent demander la délivrance d'une carte de circulation maritime collective pour l'ensemble des bateaux ou engins de sport nautique qu'elles possèdent et qui sont utilisés exclusivement par les membres de ces sociétés.

Une carte de circulation maritime collective peut également être délivrée aux entreprises qui louent des engins de sport nautique.

Article 24 Dispense

Les engins de sport de moins de deux tonneaux de jauge brute sont dispensés de tout titre de navigation lorsqu'ils sont destinés à un usage exclusivement sportif.

Article 25 Conditions de la pêche sportive et de la chasse sous-marine

Les conditions d'exercice de la pêche sportive et de la chasse sous marine sont fixées par arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé de la Pêche.

CHAPITRE III - DOCUMENTS DE NAVIGATION

Article 26 Documents obligatoires

Tout navire ou engin flottant pratiquant la navigation maritime est tenu d'avoir à bord, des titres de navigation et de sécurité ainsi que les documents de bord requis. Aucun navire ne peut prendre la mer s'il ne détient pas à bord les titres de navigation , de sécurité et certificats de prévention de la pollution requis.

SECTION PREMIERE - TITRES DE NAVIGATION ET DE SECURITE PARAGRAPHE PREMIER : TITRES DE NAVIGATION

Article 27 Catégories

Suivant le type de navigation à laquelle le navire est affecté, les titres de navigation devant se trouver à bord sont le rôle d'équipage, le permis de circulation ou la carte de circulation individuelle ou collective. Article 28

Rôle d'équipage

Le rôle d'équipage, titre de navigation principal, est délivré obligatoirement aux navires dont l'équipage comprend des marins professionnels.

Reçoivent un rôle d'équipage :

a) les navires pratiquant la navigation commerciale et qui ont pour objet le transport de marchandises ou le transport de passagers, de leurs bagages et, le cas échéant, de leurs véhicules ;

b) les navires assurant des services de pilotage, de remorquage, d'assistance et de sauvetage ;

c) les navires pratiquant la pêche maritime ;

d) les navires pratiquant la navigation de plaisance et ayant à bord un équipage comprenant du personnel maritime professionnel salarié ;

e) les chalands de mer remorqués ;

f) les baliseurs, les navires de l'Administration ainsi que les engins effectuant des opérations de dragage et de sondage.

Peuvent recevoir un rôle collectif, outre les navires de servitude, les navires visés à l'alinéa b ci-dessus.

Article 29 Extension du domaine du rôle d'équipage

Le Ministre chargé de la Marine Marchande peut déterminer par arrêté les autres types de navires pouvant obtenir un rôle d'équipage à leur bord.

Article 30 Permis de circulation

Le permis de circulation est le titre de navigation délivré aux navires pratiquant la navigation maritime de servitude et affectés à un service public, à l'exclusion des navires de la Marine Nationale.

Article 31 Carte de circulation

La carte de circulation est la carte de navigation délivrée aux autres types d'engins flottants pratiquant un type de navigation non mentionnée aux articles 29, 30, 31.

Article 32 Objet des titres de navigation

Les titres de navigation ont pour objet :

d’autoriser le navire à exercer la navigation maritime à laquelle il est affecté, à condition qu’il ait par ailleurs satisfait à toutes les prescriptions contenues dans le présent code et aux textes pris pour son application ;

de préciser l’identité du navire, de son propriétaire et des membres de l’équipage ainsi que le genre de navigation exercée et sa catégorie ;

de permettre de constater les conditions d’engagement des membres de l’équipage ;

de permettre de constater la nature des services effectués à bord par les membres de l’équipage leur durée et les dates d’embarquement et de débarquement.

Les mentions figurant dans les titres de navigation font foi en justice jusqu’à inscription de faux.

Article 33 Obligation de présentation

Les titres de navigation doivent être produits à toute réquisition de l’Autorité Maritime, aussi bien en mer que dans les ports.

Article 34 Durée de validité des titres de navigation

Les titres de navigation délivrés au moment de l’armement du navire sont valables un an. A l’expiration de cette période, ils doivent être renouvelés.

Article 35 Dépôt des titres

Si le navire est désarmé pendant la période de validité des titres de navigation, ceux-ci doivent être déposés auprès de l’Autorité Maritime, au port de désarmement.

Article 36 Délivrance et renouvellement

Les conditions de délivrance et de renouvellement des titres de navigation sont fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

La délivrance et le renouvellement de ces titres donnent lieu à perception de droits fixés par arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé des Finances.

PARAGRAPHE 2 : TITRES DE SÉCURITÉ ET CERTIFICATS DE PREVENTION DE LA POLLUTION

Article 37 Principe

Tout navire doit obligatoirement être muni, dans les conditions fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande, du permis de navigation et des autres titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution conformément aux dispositions des Conventions Internationales en vigueur en ce qui concerne notamment :

la sécurité des navires à passagers ;

la construction ;

le matériel d’armement et les installations de radiotélégraphie et radiotéléphonie des navires de charge. Les permis de navigation, titres de sécurité et certificats mentionnés à l’alinéa précédent font foi de leur contenu sauf preuve contraire.

Article 38 Exemption

A titre exceptionnel, un navire peut être dispensé de l’un des titres de sécurité prévus à l’article précédent sous réserve de remplir des conditions suffisantes de sécurité pour le voyage à entreprendre.

L’Autorité Maritime du port d’attache du navire délivre, dans le cas visé à l’alinéa précédent, un certificat d’exemption après avoir reçu l’accord de la commission compétente de sécurité.

Article 39 Validité des titres de sécurité

La validité des titres de sécurité est limitée à une période de :

1 an pour le permis de navigation,

5 ans pour le certificat de franc-bord,

2 ans pour le certificat de sécurité matériel d’armement pour navire de charge,

1 an pour le certificat de sécurité pour navire de charge, le certificat de sécurité radiotélégraphique et le certificat de sécurité radiotéléphonique.

Le permis de navigation et les différents certificats de sécurité doivent mentionner la durée de leur validité. La durée de validité du certificat d’exemption prévu à l’article précédent ne peut être supérieure à celle du certificat auquel il est adjoint ou se substitue.

Article 40 Fin de validité

La validité des titres de sécurité expire également au moment où l’une des conditions qui ont été requises pour leur obtention cesse d’être remplie.

Si le navire subit des transformations susceptibles d’affecter son état de sécurité, les titres de sécurité dont il est muni cessent d’être valables à partir du moment où les travaux de transformation ont été commencés.

Article 41 Renouvellement des titres de sécurité

A l’expiration de la période pour laquelle ils ont été accordés, les titres de sécurité doivent être renouvelés. Les conditions de renouvellement sont les mêmes que celles exigées lors de la délivrance des certificats.

Article 42 Prorogation du délai de validité des titres de sécurité

Dans le cas où, à la date d’expiration d’un des titres de sécurité, un navire ne se trouve pas dans son port d’immatriculation, la validité de ce titre peut être prorogée :

par l’Autorité Maritime, si le navire se trouve au Sénégal, ou

par les Autorités consulaires du Sénégal, s’il se trouve à l’étranger,

par les autorités du pays où se trouve le navire sur délégation de l'Autorité maritime sénégalaise La prorogation du délai de validité d'un titre de sécurité, telle qu'elle est prévue à l'alinéa précédent, peut être accordée à la demande du propriétaire ou de l'exploitant si l'état du navire le permet.

Une telle prorogation n'est cependant accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage et d'atteindre le port dans lequel doit avoir lieu le renouvellement du titre de sécurité ; elle ne peut en aucun cas être supérieure à cinq mois.

Article 43 Prorogation de la durée de validité - effets limités

Si un navire a bénéficié de la prorogation de la validité d'un de ces titres de sécurité conformément aux dispositions prévues à l'article précédent, il ne sera autorisé à quitter son port d'immatriculation ou tout autre port dans lequel il doit être visité, qu'après avoir obtenu le renouvellement des certificats de sécurité dont la validité avait expiré.

Article 44 Prorogation des permis et autres titres nationaux

Le permis de navigation et les autres titres nationaux de sécurité peuvent par ailleurs être prorogés pour une période de grâce ne dépassant pas une durée de un mois à compter de la date d'expiration de la validité, mentionnée sur ces titres.

Article 45 Modèle des titres de sécurité et de prévention de la pollution

Les titres internationaux de sécurité et de prévention de la pollution sont rédigés conformément aux Conventions Internationales en la matière.

Article 46 Affichage des titres de sécurité

Les titres de sécurité sont délivrés en vertu des dispositions du présent code et leurs copies certifiées conformes doivent être affichées sur le navire à un endroit bien visible et d'un accès facile.

Article 47 Registre de procès verbaux

Un registre des procès verbaux des inspections de sécurité est tenu obligatoirement par le Capitaine, à bord du navire. Il est signé par les membres des commissions compétentes de sécurité lors des visites effectuées. Le registre mentionne toutes les décisions et observations des commissions locales de sécurité, faites à l'issue de leur inspection ainsi que les titres délivrés.

Article 48 Contrôle

Tout navire battant pavillon sénégalais ou étranger peut, à tout moment, faire l'objet de contrôles dans les ports du Sénégal, par l'Autorité Maritime.

Ces contrôles ont pour objet de vérifier la validité des titres de sécurité et certificat de prévention de la pollution détenus par le navire et de s'assurer qu'il est en bon état de

navigabilité, que les conditions de travail, d'hygiène et d'habitabilité à bord sont satisfaisantes et que, d'une manière générale, l'état du navire correspond aux indications portées sur les titres de sécurité et de prévention de la pollution.

Article 49 Mesures conservatoires

Si le navire ne remplit pas les conditions réglementaires de sécurité, l'Autorité Maritime peut prendre toutes les mesures en vue d'empêcher le navire de quitter le port où il se trouve.

Les mesures à prendre peuvent comporter, notamment, le refus de délivrance, de renouvellement ou de prorogation des titres de sécurité ou leur retrait jusqu'à ce que le navire puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage se trouvant à bord.

Article 50 Présentation du registre

Le registre des procès verbaux des inspections de sécurité doit être présenté par le Capitaine du navire lors de tout contrôle effectué par l'Autorité maritime. Celle ci est tenue de mentionner sur le registre toutes décisions et observations faites, et de le signer à l'issue du contrôle effectué.

SECTION II - Documents de bord Article 51 Principe

Outre les titres de navigation et de sécurité visés au présent code, les navires doivent également avoir à bord tous autres documents prescrits par les règlements maritimes en vigueur au Sénégal dont la liste, les types et les modèles sont précisés par arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande.

Article 52 Livre de bord

Le livre de bord est côté et paraphé par l'Autorité Maritime dès son ouverture. Il est soumis à son visa après chaque voyage.

Le livre de bord est tenu par le Capitaine. Sur le livre de bord sont relatés les événements relatifs à la navigation du navire et les événements ou incidents survenus à bord pendant le voyage et concernant le navire, l'équipage, la cargaison et les passagers. Le livre de bord doit indiquer notamment :

· la situation, la route suivie et les manœuvres effectuées par le navire,

· les observations météorologiques et hydrographiques effectuées à bord,

· les actes accomplis par le Capitaine en sa qualité d'Officier public,

· tous autres événements ou circonstances dont la réglementation en vigueur exige qu'ils soient mentionnés sur le livre de bord.

Sont notamment annexés au livre de bord : le journal passerelle et les documents sanitaires.

Article 53 Journal des machines

Le journal des machines est côté, paraphé et visé dans les mêmes conditions que le livre de bord par l'Autorité Maritime.

Il est tenu par le chef mécanicien et visé quotidiennement par le Capitaine.

Le journal des machines doit mentionner la quantité de combustibles pris au port de départ et leur qualité, la consommation journalière des machines ainsi que toutes informations concernant leur fonctionnement.

Article 54 Journal de radio

Le journal de radio est côté, paraphé et visé dans les mêmes conditions que le livre de bord par l'Autorité Maritime et visé quotidiennement par le Capitaine. Il est tenu par l'Officier radiographiste ou par l'Officier qui le remplace. Dans le journal de radio sont mentionnés les messages radiotéléphoniques ou radiotélégraphiques émis ou reçus ainsi que toutes informations concernant leur fonctionnement.

Article 55 Tenue des documents de bord

Le livre de bord, le journal des machines et le journal de radio ne doivent comporter ni interligne, ni ratures, ni corrections.

Les annotations y figurant doivent se suivre, être datées et signées par le Capitaine, en ce qui concerne le livre de bord, et l'Officier responsable quant au journal des machines et au journal de radio.

Article 56 Force probante

Le livre de bord et les journaux des machines et de radio font foi jusqu'à preuve du contraire des événements ou incidents qui y sont relatés.

CHAPITRE IV - SECURITE DU NAVIRE

SECTION PREMIERE - PRINCIPES GENERAUX Article 57 Obligation générale

Tout navire qui entreprend la navigation en mer doit être en bon état de navigabilité convenablement armé, équipé et apte à l'emploi auquel il est destiné.

Article 58 Conditions de sécurité

Un navire ne peut être utilisé dans la navigation maritime s'il ne remplit pas les conditions de sécurité prescrites en ce qui concerne notamment :

· la construction, les agrès et apparaux, les instruments et installations de bord, la signalisation, la prévention et l'extinction des incendies, les moyens d'assèchement ainsi que l'hygiène et l'habitabilité à bord ;

· la flottabilité, la stabilité et les lignes de charge ;

· les organes de propulsion et de direction ;

· les effectifs et la qualification professionnelle des membres de l'équipage ;

· toutes autres conditions requises en ce qui concerne la sécurité de la navigation et le sauvetage de la vie humaine en mer.

Article 59 Réglementation - Renvoi

Les prescriptions relatives à la sécurité de la navigation sont précisées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 60 Réglementation

Le Ministre chargé de la Marine Marchande peut rendre obligatoires les prescriptions techniques découlant du règlement d'une société de classification agréée et relatives à la construction, à l'armement et à l'équipement des navires..

Article 61 Immobilisation du navire

L'Autorité Maritime peut retenir tout navire, quel que soit le pavillon qu'il arbore dans le port où il se trouve, et le soumettre, dans les vingt quatre heures, à une visite si elle a des motifs de croire que son état ne correspond pas aux conditions de sécurité prescrites.

S'il est constaté que le navire présente des défauts le rendant inapte à la navigation en mer, l'Autorité Maritime peut lui interdire de quitter le port et signaler au propriétaire ou à l'exploitant de ce navire les défauts auxquels il devra être remédié pour que le navire soit autorisé à quitter le port.

SECTION II - INSPECTIONS DE SECURITE

Article 62 Principe

Tout navire sénégalais est soumis à des inspections et visites destinées à vérifier qu'il remplit les conditions de sécurité, d'hygiène et d'habitabilité exigées compte tenu de la nature de son affectation et du type de navigation pratiquée. Les inspections et visites comportent :

· une visite de mise en service ;

· des inspections périodiques et,

· le cas échéant, des inspections supplémentaires.

Tout navire étranger peut être soumis, dans un port du Sénégal, aux contrôles prévus à l'alinéa précédent à la condition que ce navire entre dans le champ d'application du principe annoncé.

Article 63 Visite de mise en service

La visite de mise en service est effectuée avant la mise en service du navire. Elle comporte notamment une visite complète de la structure, des installations radio-éléctriques, des engins de sauvetage, des machines et du matériel d'armement. Cette visite comprend également une inspection à sec de la carène et une visite intérieure et extérieure des chaudières.

Article 64 Inspections périodiques

Les inspections périodiques sont effectuées tous les ans ou tous les deux ans, selon la durée de validité des titres de sécurité énumérés aux articles 41 et 43 du présent code.
Elles sont effectuées afin de vérifier si le navire répond toujours aux exigences réglementaires de sécurité. Les inspections périodiques donnent lieu, en outre, à une visite à sec de la carène.

Article 65 Inspection supplémentaire

En cas d'accident subi par le navire ou si un défaut quelconque affectant sa sécurité, l'efficacité ou l'intégrité de ses engins de sauvetage ou d'autres apparaux est constaté, ou si le navire a subi des réparations ou aménagements importants, il est soumis à une inspection supplémentaire, générale ou partielle suivant le cas. Le propriétaire ou l'exploitant du navire est tenu de signaler, en temps utile, les faits visés à l'alinéa précédent à l'Autorité Maritime.
Si le navire se trouve à l'étranger, ces faits doivent être portés à la connaissance des Autorités consulaires du Sénégal.

Article 66 Inspection de partance

Outre les inspections prévues aux articles précédents, tout navire sénégalais peut être soumis à une inspection de partance avant de quitter un port du Sénégal. Une inspection de partance peut être effectuée à la demande, soit de l'Autorité Maritime, soit du propriétaire du navire ou de celui qui l'exploite, soit du Capitaine ou des membres de l'équipage.

Article 67 Limite des inspections

Les inspections visées aux articles précédents doivent, dans la mesure du possible, être effectuées sans nuire à une exploitation normale du navire.

Article 68 Interdiction d'appareillage

L'Autorité Maritime peut interdire à tout navire qui n'est pas en bon état de navigabilité, quel que soit le pavillon qu'il arbore, de quitter un port du Sénégal notamment : a) lorsque le navire ne présente pas un certificat attestant le droit de naviguer sous le pavillon de l'État qu'il arbore ;
b) lorsque l'eau pénètre dans la coque du navire ;
c) en cas de défaut manifeste dans la construction du gouvernail du navire ;
d) lorsque le chargement du navire a été effectué sans que soit respectées les prescriptions ou la pratique maritime admises dans le transport de marchandises et que la stabilité est compromise ou que la visibilité pour diriger le navire est réduite ;
e) lorsque le nombre de passagers se trouvant à bord du navire est supérieur au maximum prévu par le certificat de sécurité ;
f) lorsque le chargement est supérieur au maximum prévu par les documents du navire ;
g) lorsque ne se trouve pas à bord du navire un équipage complet et qualifié ;

h) lorsque le navire est insuffisamment équipé de moyens de sauvetage, de lutte contre l'incendie, de pompage et des autres installations et équipements nécessaires à la sécurité de la navigation.

i) lorsque l'état du navire ne correspond pas aux certificats internationaux détenus ;

j) lorsque le navire n'a pas évacué toutes les huiles, eaux usées, déchets et ordures de toute nature se trouvant à son bord.

Article 69 Immobilisation d'un navire étranger

Dans le cas où un navire étranger :

ne possède pas de certificats en cours de validité, ou

est dans un état non conforme aux prescriptions des conventions internationales,

L'Autorité Maritime doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse, sans danger pour le navire lui-même, les personnes à bord et l'environnement marin :

prendre la mer, ou

quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié.

L'Autorité maritime doit informer des mesures prises à l'égard du navire immédiatement et par écrit :

la représentation diplomatique de l'Etat du pavillon du navire immobilisé,

l'organisme reconnu qui a délivré les certificats.

L'Autorité Maritime doit faire un rapport à l'Organisation Maritime Internationale des faits concernant cette immobilisation.

Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite d'un contrôle exercé au titre de la présente section, a droit à réparation pour les pertes et dommages subis.

Article 70 Inspection personnes habilitées

Les inspections de sécurité sont effectuées par les services compétents de l'Administration maritime qui délivre également les titres de sécurité prévus à l'article 39.

Les conditions dans lesquelles sont effectuées ces inspections sont précisées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 71 Frais d'inspection

Les inspections de sécurité prévues aux articles 65 et 67 sont effectuées aux frais du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

Les inspections prévues aux articles 68 et 70 sont également effectuées aux frais du propriétaire ou de l'exploitant du navire, à moins qu'il soit établi qu'elles n'étaient pas justifiées ou qu'elles avaient été demandées par l'Autorité maritime sans être justifié.

SECTION III - COMMISSIONS DE SECURITE

Article 72 Principe

Pour l'application des dispositions du présent code et des conventions internationales relatives à la sécurité de la navigation maritime, à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'hygiène, à l'habitabilité et aux conditions de travail à bord des navires, à la prévention de la pollution auxquelles le Sénégal est partie, il est institué une commission centrale ainsi que des commissions locales de sécurité.

Article 73 Commission centrale

La commission centrale de sécurité siège auprès du Directeur de la Marine Marchande. Le Ministre chargé de la Marine marchande en définit, par arrêté, la composition et les règles de fonctionnement.

Article 74 Compétence de la commission centrale

La commission centrale de sécurité est compétente en matière d'approbation des plans de construction ou de transformation des navires et d'homologation des appareils et installations de sécurité et de tous autres équipements et installations concernant le matériel d'armement et de radio communications. Elle a également compétence pour statuer sur les recours formés contre les décisions des commissions locales de sécurité.

Article 75 Commission locale

Une commission locale de sécurité est créée dans chaque port du Sénégal. Le Ministre chargé de Marine marchande en définit, par arrêté, la composition et les règles de fonctionnement.

Article 76 Compétence de la commission locale

Les commissions locales de sécurité sont compétentes pour effectuer les inspections prévues aux articles 65 à 68 du présent code. Lors de ces inspections, elles veillent à l'observation des prescriptions relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité.

Article 77 Recours

Les décisions des commissions locales de sécurité sont susceptibles de recours devant la commission centrale de sécurité.

De tels recours peuvent être intentés :

par le propriétaire ou par l'exploitant du navire en cas de refus de délivrance, de renouvellement ou de prorogation des titres de sécurité ;

par le Capitaine, le propriétaire ou l'exploitant du navire auquel a été refusée l'autorisation de quitter le port où il se trouve ;

par les deux tiers des membres de l'équipage si l'inspection de partance demandée conformément aux dispositions prévues à l'article 68 du présent code n'a pas été effectuée.

Article 78 Délai de recours

Un recours contre une décision d'une commission locale de sécurité doit être formé par écrit dans un délai de 10 jours au plus à compter de la date de l'inscription de la décision dans le registre des procès verbaux des inspections de sécurité.

Article 79 Sort du recours

Lorsque la commission centrale de sécurité est saisie d'un recours, son président doit en réunir les membres dans les cinq jours pour statuer . La commission centrale de sécurité entend le représentant de la commission locale de sécurité dont la décision est contestée par l'auteur du recours. Elle conclut hors de leur présence et notifie sa décision à la commission locale de sécurité et à l'auteur du recours.

Article 80 Droits relatifs aux inspections

Les inspections effectuées par la Commission Centrale de Sécurité et par les Commissions Locales de Sécurité donnent lieu à la perception de droits, dont le montant et l'affectation sont précisés par décret.

Article 81 Rémunération des membres des commissions de visite

Les membres des commissions de sécurité perçoivent une rémunération dont le montant est défini par décret.

Article 82 Sociétés de classification

Les sociétés de classification agréées peuvent être autorisées à participer aux inspections effectuées par les commissions de sécurité sur des navires sénégalais. Les fonctions qui leur sont dévolues sont définies par arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande, portant agrément de ces sociétés, au Sénégal.

Article 83 Délivrance des titres de sécurité

A l'issue des inspections de sécurité effectuées sur les navires sénégalais conformément aux dispositions du présent code, des titres de sécurité sont délivrés par l'Autorité Maritime ou par une Société de classification après avis conforme de la Commission Centrale de Sécurité ou d'une Commission Locale suivant le cas.

Article 84 Agrément pour fournitures et prestations de services touchant à la sécurité maritime

L'exercice des activités de fournitures d'équipement, matériel, produits de toute nature ainsi que de prestation de services touchant à la sécurité de la navigation, à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'hygiène, à l'habitabilité et aux conditions de travail à bord, est subordonné à l'obtention d'un agrément délivré par le Ministre chargé de la Marine Marchande après avis conforme de la Commission Centrale de Sécurité.

LIVRE II - LE NAVIRE

TITRE PREMIER : STATUT ADMINISTRATIF

Chapitre PREMIER - INDIVIDUALISATION - NATIONALITE

Section PREMIERE - Individualisation - Loi Applicable

Article 85 Individualisation Les éléments d'individualisation du navire sont :

le nom

le port d'attache

la nationalité

le tonnage

le numéro d'immatriculation

Article 86 Loi applicable

Tout navire immatriculé au Sénégal est soumis aux dispositions de la présente loi et de ses textes d'application..

Section II - La nationalité

Article 87

Définition

Le titre de nationalité sénégalaise est l'acte administratif qui confère au navire le droit de porter le pavillon de la République du Sénégal avec les avantages qui s'y attachent.

Article 88 Obligation d'avoir à bord le titre de nationalité

Tout navire sénégalais qui prend la mer doit avoir à bord son titre de nationalité.

Article 89 Dispense

Un décret fixe les catégories de navire et d'embarcation dispensées du titre de nationalité. A cet effet, il leur est délivré par l'Autorité Maritime compétente un certificat d'exemption qui fait foi de titre de nationalité.

Article 90 Conditions d'obtention de l'acte de nationalité Navires de pêche

Pour obtenir la nationalité sénégalaise tout navire de pêche doit remplir les conditions suivantes :

soit appartenir pour moitié, au moins, à des nationaux ou ressortissants d'un des pays membres de la CEDEAO ;

soit appartenir pour le tout à une société ayant son siège social au Sénégal et dont le contrôle , au sens du droit commun des sociétés, est assuré par des nationaux ou ressortissants d'un des pays membres de la CEDEAO ;

et avoir satisfait aux formalités d'individualisation.

Article 91 Conditions d'obtention de l'acte de nationalité Autres navires

Pour obtenir un titre de nationalité sénégalaise, les navires de mer doivent :

appartenir, soit pour 51%, au moins de leur valeur à des nationaux ou ressortissants d'un des pays membres de la CEDEAO ;

ou appartenir à une société ayant :

· 51% au moins du capital social détenu par des nationaux sénégalais ou ressortissants d'un des pays membres de la CEDEAO ;

· son siège social au Sénégal

· un Conseil d'Administration ou de surveillance dont le président et la majorité des membres sont des sénégalais ou des ressortissants d'un des pays membres de la CEDEAO ;

· un Directeur Général ou un gérant de nationalité sénégalaise ou ressortissant d'un des pays membres de la CEDEAO.

Article 92 Nationalité - liste des formalités

Un décret établit la liste des formalités à remplir et la liste des justifications et pièces à produire pour l'obtention du titre ou de la lettre de nationalité sénégalaise.

Un décret détermine les formalités à accomplir en cas de perte du titre de nationalité de même qu'en cas de modifications dans les caractéristiques du navire telles qu'elles y sont écrites.

Article 93 Mentions portées sur l'acte de nationalité

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

Toute mention dont l'inscription a été faite dans le registre d'immatriculation des navires fait foi envers les tiers à compter du jour ou elle a été inscrite sur l'acte de nationalité du navire.

Article 94 Lettre de nationalité

Les navires d'État et les navires armés pour le compte de la république du Sénégal reçoivent une lettre de nationalité qui leur confère le droit d'arborer le pavillon sénégalais.

Article 95 Sénégalisation provisoire

La sénégalisation provisoire ne peut être accordée que pour une durée de six mois renouvelable une fois. Par dérogation à l'alinéa précédent, la sénégalisation provisoire peut être accordée aux navires de commerce étrangers affrétés coque-nue par un armateur ayant son siège social au Sénégal pour une durée inférieure ou égale à deux ans et dont la charte-partie a été publiée conformément aux lois sénégalaises.

Les navires construits ou achetés hors du territoire national sont munis, pour entreprendre un premier voyage pour se rendre au Sénégal, d'un titre de nationalité provisoire délivré par

l’Autorité Maritime, par les ambassades ou consulats sénégalais dans les pays où il en existe ou par les Autorités qui les suppléent.

Article 96 Retrait de la nationalité

Tout navire perd sa nationalité sénégalaise dans les conditions ci-après :

manquement grave aux obligations relatives à son obtention ;

suppression de l’une quelconque des conditions requises pour son obtention ;

tout changement du navire sans déclaration préalable, dans sa forme ou de toute autre manière ;

naturalisation frauduleuse d’un navire étranger .

CHAPITRE II - IMMATRICULATION - NOM

Article 97 Conditions de l’immatriculation - Dispenses

Les navires sont immatriculés par les soins de l’Autorité Maritime à raison de leur port d’attache. Un décret détermine éventuellement les catégories d’embarcations non soumises à immatriculation. Seuls peuvent être immatriculés au Sénégal les navires de mer justifiant d’un titre de nationalité sénégalaise ou dont les propriétaires ont déposé une demande non contestée dans ce sens.

Article 98 Publicité

L’immatriculation d’un navire au nom d’un nouveau propriétaire fait l’objet d’une publication dans un journal d’annonces légales et ce, dans le mois qui suit la vente. Sauf opposition dûment notifiée dans un délai de deux mois à compter de cette publication, le changement de propriété est considéré comme définitif.

La publication mentionne :

les nom, tonnage et port d’immatriculation du navire ;

les nom et domicile du vendeur et de l’acquéreur ;

la date de la mutation de propriété ;

l’élection de domicile de l’acquéreur au Sénégal.

Article 99 Radiation des navires

La radiation d’un navire du registre d’immatriculation est effective dans le cas où le navire :

a coulé ou a été détruit ;

est perdu ou est présumé perdu ;

a été déclaré irréparable ou considéré comme ne valant pas la réparation après avis de l’Autorité Maritime ;

ne remplit plus les conditions de nationalité telles que définies par les dispositions du présent code ;

a perdu la qualité de navire.

Un navire est considéré comme perdu :

si plus de trois mois se sont écoulés depuis le jour où les dernières nouvelles ont été reçues ;

si la réception des nouvelles a pu être empêchée ou retardée par suite de guerre, le délai prévu à l'alinéa précédent est alors porté à six mois.

Article 100 Radiation des navires en cours de construction ou à construire

Lorsqu'un navire en cours de construction ou lorsqu'un contrat en vue de la construction d'un navire a fait l'objet d'une inscription sur le registre d'immatriculation des navires, conformément aux dispositions prévues à l'article 99 du présent code, la radiation du registre d'immatriculation est effectuée si le navire est livré par le chantier naval constructeur à tout autre que son destinataire initial.

En cas de perte du navire en cours de construction, il est radié du registre d'immatriculation.

La radiation est effectuée également en cas de résiliation du contrat de construction du navire.

Article 101 Radiation du navire grevé de sûreté

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

Article 102 Nom

Le choix du nom du navire appartient au propriétaire. Il ne peut cependant y avoir plusieurs navires du même type portant le même nom. Le nom adopté ne peut être changé sans autorisation de l'Autorité Maritime. Les noms à caractère injurieux sont interdits.

CHAPITRE III - MARQUES EXTERIEURES D'IDENTITE - PAVILLON

Article 103 Marques extérieures d'identité

Tout navire sénégalais doit porter de façon apparente :

à la poupe : son nom et son port d'immatriculation ;

à l'avant des deux bords :

· pour les navires de commerce, son nom ;

· pour les cotres et les navires de pêche, son nom et son numéro précédé des lettres distinctives de son port d'immatriculation.

Un décret détermine les dimensions minima de ces inscriptions qui doivent toujours être lisibles.

Article 104 Pavillon

Les navires sénégalais arborent à la poupe ou à la corne d'artimon le pavillon national. Les commandants de ces navires sont tenus d'arborer le pavillon national :

à l’entrée et à la sortie des ports ;

sur toute réquisition d’un navire de guerre quelle que soit sa nationalité.

Dans les ports et rades, le pavillon national est arboré :

le dimanche, les jours fériés et fêtes légales ;

sur l’ordre de l’Autorité Maritime administrative.

Le petit et le grand pavois comportent des pavillons nationaux hissés en tête de chaque mât.

CHAPITRE IV - JAUGEAGE

Article 107 Certificat de Jauge

L’Autorité Maritime procède ou fait procéder au jaugeage des navires pour lesquels la nationalité sénégalaise est demandée. Elle établit le Certificat de Jauge.

Les conditions de sélection des sociétés ou experts devant procéder aux opérations de jaugeage des navires ainsi que celles relatives aux montants, recouvrement, perception et imputation de la redevance sont déterminées par arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande.

Article 108 Règles Applicables

Les navires sont jaugés conformément :

aux dispositions des conventions internationales en vigueur sur le jaugeage ;

aux règles nationales pour les navires n’entrant pas dans le champ d’application de la convention sus-mentionnée.

TITRE II : STATUT JURIDIQUE DU NAVIRE

Chapitre PREMIER - DROITS REELS SUR LE NAVIRE

Section PREMIERE - PROPRIETE DU NAVIRE

Article 109 Forme des actes relatifs à la propriété du navire

Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou tout autre droit réel sur un navire sénégalais doit, sous peine de nullité, être fait par écrit.

Il en est de même des contrats d’affrètement à temps et des contrats d’affrètement coque-nue, des délégations de fret consenties pour une durée de plus d’un an ou dont les prorogations peuvent aboutir à une pareille durée. L‘acte doit obligatoirement être soumis au visa préalable de l’Autorité maritime.

L’acte doit comporter les mentions propres à l’identification des parties intéressées et du navire. Ces mentions sont définies par arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande.

Article 110 Publicité des actes de transfert - effets par rapport aux tiers

Les actes ci-dessus pourvus du visa ou de l'autorisation prévue à l'article précédent, sont publiés au registre national de la flotte tenu par l'Autorité Maritime. Ils sont de ce fait opposables aux tiers.

La forme requise de ces actes en vue d'une publication et les conditions d'inscription au dit registre sont définies par arrêté de l'Autorité maritime compétente.

Article 111 Cession

La cession d'un ou de plusieurs quirats doit préciser les numéros de ceux-ci et être faite dans les formes prévues par les dispositions régissant la copropriété du navire.

Section II - LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE DU NAVIRE

Article 112 Principe

Sauf si une faute prouvée lui est personnellement imputable, le propriétaire d'un navire peut, même envers l'État et dans les conditions ci-après énoncées, limiter sa responsabilité envers les cocontractants ou des tiers si les dommages se sont produits à bord du navire, ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire. Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire les dommages mentionnés au paragraphe précédent, ou pour les dommages causés par ces mesures.

Il n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait.

Article 113 Extension

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'affréteur, à l'armateur, à l'armateur gérant ainsi qu'au Capitaine ou à leurs autres préposés nautiques ou terrestres agissant dans l'exercice de leurs fonctions de la même manière que le propriétaire lui-même. Le Capitaine et les autres membres de l'équipage peuvent invoquer ces dispositions, même lorsqu'ils ont commis une faute personnelle.

Si le propriétaire du navire, l'affréteur, l'armateur ou l'armateur gérant est le Capitaine ou un membre de l'équipage, les dispositions du paragraphe précédent ne s'appliquent qu'aux fautes qu'il a commises dans l'exercice de ses fonctions de Capitaine ou de membre de l'équipage.

Article 114 Limites des responsabilités - Créances auxquelles la limitation est opposable

Les créances auxquelles la limitation est opposable et les limites de responsabilité sont celles établies par la Convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes.

Article 115 Limites de la responsabilité - Créances inopposables

Le propriétaire d'un navire ne peut opposer la limitation de sa responsabilité aux créances de l'État ou de toute autre personne morale de droit public qui aurait, en lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

La limitation des responsabilités n'est pas opposable :

aux créances d'indemnité d'assistance,

aux créances nées des dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures

aux créances nées des dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses,

aux créances soumises à limitation de responsabilité pour dommage nucléaire,

aux créances de sauvetage ou de contribution en avaries communes ;

aux créances des marins résultant du contrat d'engagement ;

aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail.

Article 116 Dépassement des limites - Constitution de fonds de limitation

Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépassent les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 120, le montant global des réparations dues par les propriétaires dans le cadre de la limitation légale est constitué, à la diligence et par les soins du propriétaire du navire ou de toute autre personne à lui substituée, en un fonds de limitation unique. Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.

Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

Le fait d'invoquer la limitation des responsabilités ou de constituer le fonds de limitation n'emporte pas reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire.

Article 117 Composition du fonds de limitation

Le fonds de limitation prévu à l'article précédent comporte trois parties affectées respectivement :

au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers ;

au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers ;

au règlement des autres créances et contraventions de grande voirie.

Pour chaque partie du fonds, la répartition se fait entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

Lorsque le montant des créances pour mort ou lésions corporelles de personnes autres que les passagers dépasse le montant de limitation de responsabilité fixé pour ces créances prévues dans le présent article, l'excédent vient en concurrence avec les créances autres que celles résultants de mort ou de lésions corporelles prévues ci-dessus.

Article 118 Subrogation

Si avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé tout ou partie d'une des créances indiquées aux articles 116 et 117, il est autorisé à prendre, à due concurrence, en lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, ce créancier aurait pu faire reconnaître sa créance contre le propriétaire.

Article 119 Main levée de la saisie

Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé par le présent code à limiter sa responsabilité, il peut obtenir la main levée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant ainsi que la libération des cautions et garanties données.

Il devra prouver au préalable qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution. Le juge tient compte, pour l'application de la disposition du paragraphe précédent, de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement sur le territoire sénégalais mais encore, soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant, soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port, soit au port de débarquement ou de déchargement s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporelles ou à des dommages aux marchandises.

Article 120 Caution

Lorsque le propriétaire a fourni une garantie pour une somme correspondant aux limites de sa responsabilité, cette garantie sert au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquels le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

Section III - COPROPRIÉTÉ DU NAVIRE

Article 121 Conditions d'exploitation du navire en copropriété

Les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts, exception faite des dispositions de l'article 129. Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.

Article 122 Recours contre les décisions

Nonobstant toute clause contraire, les décisions de la majorité sont susceptibles de recours en justice de la part de la minorité. Ces recours doivent être exercés dans un délai de trois ans et portés devant le tribunal du port d'attache du navire.

Article 123 Annulation de la décision

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

Article 124 Gestion du Navire

La majorité peut confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes copropriétaires ou étrangères à la copropriété.

Article 125 Défaut de publicité

Faute de la publicité requise portant sur l’existence d’un ou de plusieurs gérants à la connaissance des tiers, tous les copropriétaires du navire sont réputés gérants.

Article 126 Pluralité des gérants

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

Article 127 Pouvoirs du gérant

Le gérant a tous pouvoirs pour agir dans l’exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété, en toutes circonstances.

Toute limitation contractuelle des pouvoirs des gérants est sans effet à l’égard des tiers.

Article 128 Obligation du Capitaine à l’égard des gérants

Le Capitaine doit se conformer aux instructions des gérants.

Article 129 Participation aux profits et aux pertes

Les copropriétaires participent aux profits et aux pertes de l’exploitation au prorata de leurs intérêts dans le navire. Ils doivent, dans la même proportion, contribuer aux dépenses de la copropriété et répondre aux appels de fonds du gérant.

Article 130 Congédiement du Capitaine Copropriétaire

Si le Capitaine congédié est copropriétaire du navire et nonobstant toute convention contraire, il peut alors renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui représente sa part. Le montant de ce capital est fixé par les experts convenus ou nommés par la justice.

Article 131 Responsabilité indéfinie et solidaire des gérants

Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété. Il en est de même, sauf convention contraire, des copropriétaires non gérants. Les conventions contraires visées au paragraphe précédent ne sont opposables aux tiers qu’après la publicité requise.

Article 132 Mort , incapacité, faillite d’un copropriétaire

La mort, l’incapacité ou la faillite d’un copropriétaire n’entraîne pas, de plein droit, la dissolution de la copropriété.

Article 133 Cession de parts de copropriété - Conséquences

Chaque copropriétaire peut disposer de sa part mais reste tenu des dettes contractées antérieurement à la publicité réglementaire relative à l'aliénation. Nonobstant toute clause contraire, l'aliénation qui doit entraîner la perte de la nationalité du navire n'est permise qu'avec l'autorisation des autres copropriétaires.

Article 134 Congédiement des copropriétaires membres de l'équipage

Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété et obtenir de celle-ci le remboursement de leur part. En cas de désaccord, et sauf compromis, le prix est fixé par le tribunal compétent.

Article 135 Part de copropriété - hypothèque

Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et les formes définies par la présente loi.

Article 136 Pouvoirs du Gérant - hypothèque du navire

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

Article 137 Fin de l'exploitation en commun du navire

Il est mis fin à l'exploitation en commun du navire par sa vente forcée aux enchères par licitation volontaire ou par décision de justice.

Article 138 Licitation volontaire

La licitation volontaire du navire est décidée par la majorité en valeur du navire. La décision de licitation définit les modalités de la vente.

Article 139 Dissolution de la copropriété

Le tribunal qui prononce la dissolution de la copropriété en application de l'article 125 ordonne les conditions de la vente du navire.

Article 140 Saisie des parts

Si une saisie porte sur une des parts représentant plus de la moitié du navire, la vente est étendue à tout le navire, sauf opposition des autres copropriétaires pour des motifs reconnus sérieux et légitimes.

Article 141 Conventions contraires - Nécessité d'un écrit

Lorsqu'elles sont permises, les conventions contraires aux dispositions de la présente section doivent, à peine de nullité, être écrites.

CHAPITRE II - OPÉRATIONS JURIDIQUES SUR LE NAVIRE SECTION PREMIERE - CONTRAT DE CONSTRUCTION DE NAVIRE

Article 142 Contrat de construction - Nécessité d'un écrit

En cas de construction pour le compte d'un client, le contrat doit être écrit, à peine de nullité. Il en est de même des modifications apportées audit contrat.

Article 143 Propriété du navire en construction

Sauf convention contraire, le constructeur est propriétaire du navire en construction jusqu'au transfert de propriété au client. Ce transfert se réalise avec la réception du navire après mise à l'essai.

Article 144 Vices cachés

Le constructeur est garant des vices cachés du navire, malgré la réception du navire sans réserves par le client.

Article 145 Action en garantie - Prescription

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

Article 146 Garantie de l'entrepreneur

L'entrepreneur qui a procédé à la réparation d'un navire est garant des vices cachés résultant de son travail dans les conditions des articles 144 et 145 ci-dessus.

Article 147 Autorisation de construire

Toute construction de navire dont la jauge brute dépasse 10 tonneaux au Sénégal comme à l'étranger est soumise à l'autorisation préalable du Ministre chargé de la Marine marchande.

S'il s'agit d'un navire dont la jauge brute est inférieure ou égale à 10 tonneaux, l'autorisation préalable relève du Directeur de la Marine marchande

Section II - CONTRAT D'ACHAT ET VENTE DE NAVIRES

Article 148 Conditions et forme des actes

Toute vente ou achat d'un navire, quel qu'en soit le tonnage, doit faire l'objet d'un acte écrit énonçant au minimum :

les caractéristiques du navire telles que décrites au titre de nationalité ;

le numéro et la date de ce titre ;

le numéro d'immatriculation du navire ;

l'identité complète des parties contractantes et la part de propriété de chacune d'elles en cas de pluralité d'acheteurs ou de vendeurs ;

l'indication du prix, les conditions et modalités de paiement ;

la date et le lieu de transfert de la propriété. En cas de copropriété, la licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire.

Au cas où l'un des propriétaires veut vendre sa part, il ne peut le faire qu'avec l'autorisation de la majorité. Les ventes, achats ou constructions à crédit peuvent faire l'objet de constitution d'hypothèque dans les conditions prévues aux articles 162 à 182.

Les navires non soumis à l'immatriculation sont dispensés de ces formalités.

Article 149 Contrôle de l'Autorité Maritime

Doit obligatoirement être soumis au visa préalable de l'Autorité administrative maritime autant que lesdits navires font partie intégrante de la flotte sénégalaise ou sont destinés à porter son pavillon :

tout contrat d'achat de navires étrangers, soit à l'étranger, soit dans le territoire national,

tout contrat de vente de navires entre nationaux sénégalais ou entre ces nationaux et des étrangers. Aucune mutation de propriété, aucun titre de nationalité ne peuvent être octroyés sauf production d'un contrat visé ainsi qu'il est dit ci-dessus et dans les conditions qui sont déterminées par décret.

Article 150 Radiation des navires

Les navires qui viendraient par suite de vente ou autre raison à ne plus respecter les conditions d'obtention de nationalité sénégalaise, seront radiés de la flotte sénégalaise.

Un certificat de radiation peut être délivrée à la demande de la partie intéressée par l'Autorité Maritime.

Section III - Privilèges et hypothèques maritimes PARAGRAPHE PREMIER : PRIVILEGES MARITIMES

Article 151 Définition

Le privilège maritime est une sûreté réelle légale qui confère à un créancier un droit de préférence sur les autres créanciers, à raison de la nature de sa créance sur le navire, le fret et les accessoires.

Article 152 Champ d'application

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent aux navires exploités soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit par un affréteur principal, soit par toute autre personne exploitant le navire, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi pour un acte illicite, et qu'en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Article 153 Privilèges

Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée, sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

1°) les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix.

2°) les créances pour gages et autres sommes dues au Capitaine, aux Officiers et autres membres du personnel de bord en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte ;

3°) les créances du chef de mort ou de lésion corporelle, survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;

4°) les créances exigibles pour assistance, sauvetage et la contribution du navire aux avaries communes ;

5°) les créances du chef des droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que des frais de pilotage, les autres taxes et impôts publics de même espèce, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

6°) les créances délictuelles ou quasi délictuelles en raison de pertes ou de dommages matériels causés par l'exploitation du navire, autres que ceux occasionnés à la cargaison, aux conteneurs et aux effets personnels des passagers transportés à bord du navire.

7°) les créances de contrat passé ou d'opérations effectuées par le Capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le Capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

Aucun privilège maritime ne grève le navire pour sûreté des créances visées aux alinéas 3°) et 6°) du présent article qui proviennent ou résultent :

de dommages découlant du transport maritime d'hydrocarbures ou autres substances dangereuses ou nocives, pour lesquels des indemnités sont payables aux créanciers en application de conventions internationales ou de lois nationales qui prévoient un régime de responsabilité objective et une assurance obligatoire ou d'autres moyens de garantir les créanciers ;

des dommages résultant des propriétés radioactives ou d'une combinaison des propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses d'un combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

Article 154 Rang des privilèges et hypothèques

Les créances privilégiées énumérées ci-dessus sont préférées à toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci. Tous les autres privilèges ne prennent rang qu'après les hypothèques.

Article 155 Définition des accessoires et du fret

Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 153, sont :

Les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret ;

Les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des parts de fret ;

Les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au Capitaine et aux personnes au service du navire. Sont assimilés au fret le prix du passage et, éventuellement la somme forfaitaire représentant le fret, prévue par la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides de l'État ou des Collectivités Publiques.

Cependant le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frais dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement y compris sur les primes ou subventions de l'État ou des collectivités et les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance.

Article 156 Rang des créances privilégiées

Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre ou elles sont rangées à l'article 153, les créances comprises dans le même rang viennent en concurrence au marc le franc en cas d'insuffisance des prix.

Toutefois les créances visées aux 3°), 4°) et 7°) dudit article sont, dans chacune de ces catégories , payées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

Article 157 Rang des créances privilégiées - Notion de voyage

Les créances privilégiées de chaque voyage, sont préférées à celles du voyage précédent. Toutefois les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages, viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

Article 158 Droit de suite

Les privilèges prévus à l'article 153 suivent le navire en quelque main qu'il passe. Ils s'éteignent à l'expiration du délai d'un an pour toute créance autre que les créances de fournitures ; dans ce dernier cas, le délai est réduit à six mois.

Article 159 Délai

Les délais prévus à l'article précédent courent :

pour les privilèges garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents , et pour les lésions corporelles du jour où le dommage est causé ;

pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage à partir du jour où les opérations sont terminées ;
pour les privilèges garantissant les créances pour petites avaries de cargaison ou de bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages, ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés ;
pour les privilèges garantissant les créances pour réparations et fournitures et autres cas visés au 7°) de l'article 153 à partir du jour de la naissance de la créance.
Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.
Toutefois la créance du Capitaine, de l'équipage et des autres personnes au service du navire, n'est pas rendue exigible au sens de l'alinéa précédent par la demande d'avances ou d'acomptes.

Article 160 Extinction des privilèges

Les privilèges seront éteints indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations :
1°) par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois de douanes, de police ou de sûreté ;
2°) par la vente du navire en justice ; en cas de vente ou de transfert volontaire de la propriété deux mois après la publication de l'acte de transfert.

Article 161 Privilège sur le fret

Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve entre les mains du Capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

PARAGRAPHE 2 : HYPOTHÈQUES MARITIMES

Article 162 Définition

L'hypothèque maritime constitue une sûreté conventionnelle qui confère au créancier un droit réel sur le navire ; l'hypothèque doit être inscrite sur le registre national des hypothèques maritimes tenu par l'Autorité Maritime qui en assure la conservation et la publicité.

Article 163 Navires susceptibles d'hypothèques

Seuls les navires soumis à l'immatriculation par application de la présente loi sont susceptibles d'hypothèques sous réserve que leur tonnage soit supérieur à 20 tonneaux de jauge brute. Les navires à voile immatriculés de plus de 5 tonneaux et les navires à propulsion mécanique immatriculés de plus de 2 tonneaux peuvent faire l'objet d'hypothèques mais exclusivement pour les prêts consentis par des sociétés ou de l'État en garantie de leurs prêts ou avances.

Article 164 Contrat hypothécaire

Les navires et autres bâtiments de mer sénégalais sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties. L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par écrit.

Article 165 Constituant

L'hypothèque sur le navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou par son mandataire muni d'un mandat spécial. En cas de pluralité de propriétaires, l'armateur titulaire peut hypothéquer le navire pour les besoins de l'armement ou de la navigation.

Il doit alors présenter une autorisation écrite, signée soit de l'ensemble, soit de la majorité des copropriétaires. Dans ce dernier cas, les propriétaires signataires doivent représenter plus de la moitié du capital social. Le mandat ainsi délivré doit être enregistré.

Au cas où l'un des copropriétaires veut hypothéquer sa part indivise, il ne peut le faire qu'avec l'autorisation de la majorité.

Celle-ci se détermine par une portion d'intérêts dans le navire excédant la moitié de sa valeur.

Article 166 Étendue du gage hypothécaire

L'hypothèque consentie sur le navire ou sur une part indivise de celui-ci s'étend, sauf convention contraire, au corps du navire et à tous les accessoires, machines, agrès et apparaux. Elle ne s'étend pas au fret.

Article 167 Navires en construction

L'hypothèque maritime peut-être constituée sur un navire de mer en construction. Dans ce cas, elle mentionne les caractéristiques du navire et le chantier de construction.

Article 168 Subrogation

Si le navire est perdu ou avarié, sont subrogées au navire et à ses accessoires :

les indemnités dus au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire ;

les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le navire ;

les indemnités dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque, dans la mesure où elle représente la perte ou l'avarie du navire hypothéqué ;

les indemnités d'assurance sur le corps du navire. Les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables.

Article 169 Publicité de l'hypothèque

L'hypothèque est rendue publique par son inscription sur un registre tenu par l'Autorité Maritime, de la circonscription dans laquelle le navire est immatriculé ou est en construction.

Mention en est faite au registre ou fiche d'immatriculation du navire, ainsi qu'à l'acte de nationalité du navire. Les inscriptions non rayées, sont reportées d'office à leurs dates respectives si le lieu de construction est différent du port d'immatriculation. Il en est de même en cas de changement de port d'immatriculation. Les formalités d'inscription et de conservation de l'hypothèque sont précisées par décret.

Article 170 Rang des hypothèques

S'il y a plusieurs hypothèques sur le même navire ou la même part de propriété de navire, le rang des hypothèques entre elles est déterminé par ordre d'enregistrement à l'inscription maritime.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence quelle que soit la différence des heures de l'inscription.

Article 171 Garantie hypothécaire

L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai sur le registre de l'Autorité Maritime. L'inscription garantit deux années d'intérêt en sus de l'année courante au même rang que le capital.

Article 172 Titre hypothécaire à ordre

Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte translation du droit hypothécaire.

Article 173 Radiation des hypothèques

Les inscriptions sont radiées en vertu, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit d'une décision de justice passée en force de chose jugée.

A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée par le chef de la circonscription que sur le dépôt d'un acte authentique ou sous seing privé constatant le consentement à la radiation donné par le créancier ou le cessionnaire justifiant de ses droits.

Dans le cas où l'acte constitutif de l'hypothèque serait sous seing privé ou si étant authentique il a été reçu en brevet, il est communiqué à l'Autorité Maritime qui y mentionnera, séance tenante, la radiation partielle ou totale.

Article 174 État des inscriptions hypothécaires

Le chef de la circonscription maritime est tenu de délivrer à tous ceux qui en font la demande l'état des inscriptions hypothécaires existant sur le navire ou un certificat mentionnant qu'il n'en existe aucune.

Article 175 Droit de suite - licitation - copropriété

Les créanciers ayant une hypothèque inscrite sur un navire ou portion de navire la suivent en quelque main qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.

Si l'hypothèque ne grève qu'une portion du navire, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la portion qui lui est affectée. Toutefois, si plus de la moitié du navire se trouve hypothéquée, le créancier peut après saisie, le faire vendre en totalité à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

Dans tous les cas de copropriété, les hypothèques consenties durant l'indivision par un ou plusieurs des copropriétaires continuent à subsister après le partage ou la licitation.

Toutefois, si la licitation s'est faite en justice, dans les formes déterminées par les dispositions sur la saisie et vente du présent code, le droit des créanciers n'ayant une hypothèque que sur une partie du navire sera limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué.

Article 176 Purge des hypothèques

L'acquéreur d'un navire ou d'une portion de navire hypothéqué, qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article précèdent est tenu, avant la poursuite ou dans le délai de quinzaine de notifier à tous les créanciers inscrits sur le registre du port d'immatriculation, au domicile élu de leurs inscriptions :

un extrait de son titre indiquant la date et la nature de l'acte, le nom du vendeur, le nom de l'espèce, le tonnage du navire, et les charges faisant partie du prix ;

un tableau sur trois colonnes dont la première contient la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers, la troisième le montant des créances inscrites. L'acquéreur déclare par le même acte qu'il est prêt à acquitter sur-le-champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence de son prix, sans distinction des dettes exigibles et non exigibles.

Article 177 Surenchères du un dixième

Tout créancier peut requérir la mise aux enchères du navire ou portion de navire en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

Cette réquisition signée du créancier doit être signifiée à l'acquéreur dans les dix jours des notifications. Elle contient assignation devant le tribunal de première instance du port d'immatriculation pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

Article 178 Vente aux enchères

La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'aura requise, soit de l'acquéreur dans les délais et formes établies pour les ventes sur saisies.

Article 179 Vente frauduleuse - Validité des hypothèques à l'égard des tiers

La vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèque à un étranger soit au Sénégal, soit à l'étranger, est interdite. Tout acte fait en fraude de ces dispositions est nul et rend le vendeur passible des peines prévues par le code pénal.

Les hypothèques consenties à l'étranger n'ont d'effet à l'égard des tiers que du jour de leur inscription sur les registres tenus par l'Autorité Maritime compétente. Sont néanmoins valables les hypothèques constituées sur le navire acheté hors du Sénégal avant son immatriculation au Sénégal, si elles ont été régulièrement inscrites par le consul sur les titres de nationalité provisoires et reportées sur le registre tenu par l'Autorité Maritime lors de l'établissement des titres de nationalité et de l'immatriculation du navire.

Ce report ne pourra être effectué que sur réquisition du créancier.

Article 180 Mesures d'application

Un décret fixe le tarif des redevances à percevoir par l'Administration pour chacun des actes concernant la tenue du registre des hypothèques.

Article 181 Responsabilité de l'Administration

La responsabilité de l'État à raison du mauvais fonctionnement du service des hypothèques maritimes et l'action récursoire contre ses agents obéissent aux règles du droit commun.

Article 182 Rang des hypothèques par rapport aux privilèges

Les hypothèques prennent rang dans leur ordre d'inscription immédiatement après les créances privilégiées mentionnées à l'article 153 du présent code. Tous les autres privilèges ne prennent rang qu'après les hypothèques.

Section IV - : Saisie et vente de navires

PARAGRAPHE PREMIER : DES SAISIES

A/ Dispositions générales

Article 183 Information des Autorités compétentes

Lorsqu'elles reçoivent notification de la saisie du navire par décision de justice, l'Autorité maritime, l'Autorité portuaire, l'Autorité douanière et l'Autorité de police, chacune en ce qui la concerne, prendra la décision nécessaire aux fins d'exécution de la dite décision.

Article 184 Autorisation d'appareiller - Garantie

Nonobstant les dispositions de l'article 183 ci-dessus, le débiteur peut demander au tribunal compétent, l'autorisation d'appareiller et d'effectuer un ou plusieurs voyages.

Le juge peut subordonner la mesure sollicitée à la constitution d'une garantie dont il fixe la nature et/ou le montant. S'il l'estime nécessaire, il peut requérir l'avis de l'Autorité Maritime.

Le tribunal compétent fixe le délai dans lequel le navire devra regagner le port de la saisie. Il peut ultérieurement modifier ce délai pour tenir compte des circonstances et, le cas échéant, autoriser le navire à faire d'autres voyages.

Si à l'expiration du délai fixé, le navire n'a pas rejoint son port, la somme déposée en garantie est acquise aux créanciers, sauf le jeu de l'assurance en cas de sinistres couverts par la police.

B/ La saisie conservatoire

Article 185 Définition de la saisie conservatoire

Par saisie conservatoire du navire on entend, au sens des dispositions du présent code, son immobilisation avec l'autorisation de l'Autorité Judiciaire compétente en garantie d'une créance maritime.

Article 186 Procédure et effets

La saisie conservatoire est autorisée par ordonnance rendue à pied de requête par le président du tribunal dans le ressort duquel se trouve le navire.

La saisie conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire.

C/ La saisie exécution

Article 187 Définition

Par saisie exécution du navire, on entend, au sens des dispositions du présent code, la saisie du navire par tout créancier muni d'un titre exécutoire.

Article 188 Formalités préalables à la saisie - Commandement à payer

Il ne peut être procédé à la saisie que 24 heures après le commandement à payer fait à la personne du propriétaire ou à son domicile, s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui.

Le commandement pourra être fait au Capitaine du navire, s'il s'agit d'une créance privilégiée aux termes de l'article 153 du présent code.

Le commandement à payer est caduc s'il n'est pas suivi de saisie dans les six jours.

Article 189 Procès verbal de saisie

La saisie est faite par huissier de justice. Le procès verbal établi à cet effet énonce :

les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit ;

le titre exécutoire en vertu duquel il procède ;

la somme dont il poursuit le paiement ;

la date du commandement à payer ;

l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où le navire est amarré ;

les noms du propriétaire et du Capitaine ;

les nom, espèce, tonnage et nationalité du navire.

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès et apparaux du navire, provisions et soutes. Il constitue comme gardien le capitaine ou le consignataire du navire.

Article 190 Notification de la saisie

Le saisissant doit, dans le délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal civil du lieu de la saisie, pour voir dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal, les significations et citations lui sont données en la personne du Capitaine du navire saisi ou en son absence, en la personne de celui qui représente le propriétaire ou le Capitaine.

Le délai de trois jours est augmenté de dix jours si le destinataire demeure hors du territoire de l'État du Sénégal.

S'il est établi hors du territoire de l'État du Sénégal et non représenté, les citations et significations sont données dans les formes prescrites en matière de procédure civile.

Article 191 Transcription du procès verbal de saisie

Le procès verbal de saisie est inscrit, si le navire bat pavillon du Sénégal, sur le registre d'immatriculation des navires et sur la fiche matricule du navire. Si le navire bat pavillon d'un État étranger, le procès verbal de saisie est inscrit sur un fichier spécial tenue par les Autorités Maritimes au port du lieu de saisie.

L'inscription du procès verbal dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, doit être effectuée dans un délai de quinze jours à compter de la date d'établissement dudit procès verbal.

Article 192 État des inscriptions hypothécaires Délai de dénonciation de la saisie

Lorsque le navire bat pavillon sénégalais, le conservateur des hypothèques maritimes délivre un état des inscriptions hypothécaires sur le navire. La saisie est

dénoncée dans un délai de quinze jours, aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions avec l'indication du jour de la comparution devant le tribunal. Ce délai est augmenté de quinze jours si les lieux de saisie et du tribunal compétent se trouvent l'un ou l'autre hors du Sénégal.

Lorsque le navire bat pavillon étranger, la dénonciation de la saisie est faite dans les formes prévues à l'article 189 du présent code et relatives aux notifications et citations.

En aucun cas, le délai de comparution ne peut excéder 30 jours. Toutefois, il peut être porté à 60 jours si lieu de la saisie se trouve à l'étranger.

PARAGRAPHE 2 : DE LA VENTE DES NAVIRES SAISIS

Article 193 Conditions de la vente - Mise à prix

Le tribunal fixe par son jugement la mise à prix et les conditions de vente. Si au jour fixé pour celle-ci il n'est pas fait d'offre, le tribunal détermine par jugement le jour auquel les enchères ont lieu, sur une nouvelle mise à prix inférieure à la première et qui est déterminée par le jugement.

La vente se fait à l'audience des criées du tribunal civil 15 jours après une apposition d'affiche et une insertion de cette affiche dans un journal d'annonces légales, sans préjudice de toutes autres publications qui peuvent être autorisées par le tribunal.

Néanmoins, le tribunal peut ordonner que la vente sera faite, soit devant un autre tribunal, soit en l'étude et par le ministère d'un notaire, soit par un courtier maritime, soit en tout autre lieu du port où se trouve le navire saisi.

Dans ces divers cas, le jugement régle la publicité locale.

Article 194 Procédure

La procédure de mise en vente ainsi que les modalités de la vente sont fixées par décret.

LIVRE III - LA NAVIGATION MARITIME

TITRE PREMIER : EVÉNEMENTS DE MER

CHAPITRE PREMIER - ABORDAGE

SECTION UNIQUE - DOMAINE ET PRINCIPES GENERAUX

PARAGRAPHE PREMIER : DOMAINE

Article 195 Définition

Est considéré comme abordage toute collision entre navires ou entre navires et bateaux de navigation intérieure, ou tout heurt entre ces navires ou bateaux et des engins flottants assimilés, en vue de l'application des dispositions du présent chapitre, à des navires ou à des bateaux de navigation intérieure.

Article 196 indemnités

En cas d'abordage survenu entre des navires et des bateaux de navigation intérieure, entre ces navires ou bateaux et des engins flottants qui leur sont assimilés, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux biens ou aux personnes se trouvant à bord, sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Article 197 Extensions

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également à la réparation des dommages que, par l'exécution ou l'omission d'une manœuvre, ou par l'inobservation des règlements, un

navire a causé soit à un autre navire, soit aux biens ou personnes se trouvant à son bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage au sens des articles ci-dessus.

Article 198 Indemnités - Limitation de responsabilité

En cas d'abordage entraînant des dommages à un ou plusieurs navires ou engins navigables, à des personnes, ou à des marchandises, ou autres biens se trouvant à bord, ou au Domaine Public Maritime ou fluvial, les indemnités susceptibles d'être dues à raison de ces dommages sont réglées conformément aux dispositions

du présent chapitre sous réserve de l'application des dispositions des conventions internationales sur la limitation de responsabilité ..

Article 199 Prévention des abordages -

Tous les navires sénégalais doivent se conformer au règlement international en vigueur pour prévenir les abordages en mer et aux règlements nationaux pris par l'Autorité Maritime .

PARAGRAPHE 2 : PRINCIPES GENERAUX A/ Responsabilité

Article 200 Faute individuelle - Faute commune

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui a commis la faute.

S'il y a une faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Article 201 Abordage fortuit

Si l'abordage est fortuit , s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés sans distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux est au mouillage au moment de l'abordage.

Article 202 Responsabilité à l'égard des tiers

Les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, suivant les proportions indiquées à l'alinéa 2 de l'article 200, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont cependant tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages ayant entraîné un décès ou une lésion corporelle, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 2 de l'article 200, il doit définitivement supporter.

Article 203 Présomption légale de faute

Il n’y a point de présomption légale de faute en matière de responsabilité pour abordage, lorsqu’il y a collision ou heurt entre navires, bateaux de navigation intérieure ou engins flottants assimilés.

En cas d’abordage entre un navire, un bateau de navigation intérieure ou un engin flottant assimilé et un ouvrage fixe ou un objet fixé en un point déterminé, se trouvant sur le domaine public maritime, la responsabilité du navire sera présumée, sauf le cas de force majeure, si l’ouvrage fixe ou l’objet fixé cité ci-dessus répondent aux normes de signalisation requises au moment de l’abordage.

Article 204 Assistance - Absence de responsabilité

Après un abordage, le Capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, dans la mesure où il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l’autre navire, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu de faire connaître à l’autre navire le nom et le port d’attache de son navire, ainsi que le port ou lieu d’où il vient et le port ou lieu vers lequel il se rend.

Le propriétaire du navire n’est pas responsable du fait de la seule violation des dispositions prévues aux alinéas 1 et 2 du présent article.

Article 205 Extension du domaine d’application

Les dispositions du présent chapitre s’appliquent également aux navires et aux bateaux de navigation intérieure de l’État du Sénégal affectés à un service public. Elles ne s’appliquent pas aux navires de la Marine Nationale lorsque l’abordage a eu lieu au cours d’exercices militaires effectués dans les zones ayant préalablement été déclarées comme dangereuses pour la navigation. Les commandants de ces navires restent toutefois tenus de l’obligation de prêter assistance aux navires abordés.

Article 206 Maintien de la responsabilité

La responsabilité fixée dans les dispositions du présent chapitre subsiste dans le cas où l’abordage est causé par la faute d’un pilote, même lorsque le pilotage est obligatoire.

Article 207 Remorquage de navire - Abordage - Responsabilité

En cas d’abordage entre un navire remorqueur ou un navire remorqué, et un autre navire, le convoi constitué par le remorqueur et le remorqué sera considéré comme un seul navire. Si le remorqueur a la direction des opérations de remorquage, sa responsabilité peut être mise en cause par le navire tiers qui a été victime d’un abordage. La responsabilité à l’égard du navire tiers victime d’un abordage incombe par contre au navire remorqué lorsque le Capitaine de ce navire a conservé la direction des opérations de remorquage.

B/ Compétence civile

Article 208 Loi applicable

Les litiges relatifs à la réparation de dommages dus à un abordage sont régis :

a) par la loi du Sénégal lorsque l'abordage a eu lieu dans les eaux territoriales ;

b) par la loi du pavillon si les navires abordés battent le même pavillon, sans que soient prises en considération les eaux dans lesquelles l'abordage s'est produit.

Article 209 Prescription

L'action en réparation des dommages se prescrit par deux ans à partir de la réalisation de l'événement. Le délai pour intenter les actions en recours prévues par l'alinéa 2 de l'article 202 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

Ces délais de prescription ne courent pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction du Sénégal.

CHAPITRE II - AVARIES COMMUNES Section PREMIERE - DISPOSITIONS GENERALES ET DEFINITionS

Article 210 Généralités

Les avaries sont communes ou particulières. A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre.

Article 211 Définition de l'acte d'avaries communes

Il y a acte d'avaries communes quand, intentionnellement ou raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril le navire, les marchandises se trouvant à bord, et le fret.

Article 212 Définition de l'acte d'avaries particulières

Sont considérées comme avaries particulières, les dommages, les pertes ou les dépenses subis par le navire, la cargaison ou le fret, qui ne sont pas admis en avaries communes.

Les avaries particulières sont supportées par le propriétaire des biens qui ont subi les dommages ou par celui qui a effectué une dépense, sous réserve de leur recours éventuel pour indemnisation ou remboursement .

Section II - classement en avaries communes

Article 213 Précautions à prendre par le Capitaine

Les sacrifices et les dépenses doivent avoir été décidés par le Capitaine du navire.

Lorsque la décision de faire des sacrifices ou d'encourir des dépenses a été prise, le Capitaine doit mentionner dès que possible dans le journal de bord les date, heure et lieu de l'événement à l'origine des actes d'avaries communes, les motifs pour lesquels la décision a été prise et les mesures qui ont été décidées.

Article 214 Dommages et pertes admis en avaries communes

Sont seuls admis en avaries communes les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avaries communes.

Les pertes ou dommages subis par les navires ou la cargaison, par suite de retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement, tels que le chômage du navire, et toute perte indirecte quelconque telle que la différence de cours, ne seront pas admis en avaries communes.

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense a été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition maritime, il n'y aura pas moins lieu à règlement d'avaries communes, sauf recours contre la partie à laquelle la faute est imputable. Toute dépense supplémentaire, encourue en vue d'éviter une autre dépense qui aurait été admissible en avaries communes, sera réputée elle-même avaries communes et admise à ce titre, sans qu'il soit tenu compte de l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts à l'expédition, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avaries communes ainsi évitée.

Article 215 Charge de la preuve

La preuve qu'une perte ou qu'une dépense doit effectivement être admise en avaries communes incombe à celui qui réclame cette admission.

Article 216 Navires exclus de l'application d'avaries communes

Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux navires de la Marine Nationale, aux navires garde-côtes, aux navires affectés à un service public et aux navires de plaisance.

Section III - Contribution en avaries communes

Article 217 Contribution conjointe

Les pertes et dommages subis et les dépenses encourues à la suite d'un acte d'avaries communes sont supportés conjointement par le navire, le fret et la cargaison, évalués dans les conditions prévues par les dispositions ci-après.

Article 218 Détermination des contributions en avaries communes

La contribution aux avaries communes est déterminée par le rapport entre les créances résultant de l'ensemble de dépenses, pertes ou dommages admis en avaries communes et la valeur réelle des biens sauvés ou des biens sacrifiés.

Article 219 Contribution du navire Montant des dommages et pertes admis en avaries communes

La contribution du navire est proportionnelle à sa valeur au port et au moment où s'achève l'expédition maritime, augmentée le cas échéant du montant des sacrifices qu'il a subis.

Le montant des dommages et pertes subis par le navire, à admettre en avaries communes, est égal au coût réel des réparations du navire, si elles ont été effectuées, ou au coût estimatif, si elles n'ont pas été effectuées. Il est également déterminé au port et au moment où s'achève l'expédition maritime.

Article 220 Contribution du fret et du prix du passage

La contribution du fret brut et du prix du passage est proportionnelle aux deux tiers de leur montant.

Article 221 Contribution des marchandises Montant des dommages et pertes admis en avaries communes

La contribution des marchandises est proportionnelle à leur valeur marchande, réelle ou supposée, au lieu et au moment de leur déchargement.

Le montant des dommages et pertes subis par les marchandises à admettre en avaries communes, est égal au coût des sacrifices faits, calculé sur la base de la valeur marchande de ces marchandises au port de déchargement, au moment ou s'achève l'expédition maritime.

Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que la valeur réelle, contribuent à proportion de leur valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie ne donnent lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.

Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissement ou reçu du Capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

Il en est de même des marchandises chargées en pontée sauf dans le petit cabotage où elles sont traitées comme des marchandises de cale.

Article 222 Contribution des effets et bagages des membres de l'équipage et des passagers

Les effets et bagages des membres de l'équipage et des passagers, pour lesquels aucun connaissement, reçu ou document similaire n'a été délivré, ainsi que les envois postaux de toute nature, sont exempts de contribution s'ils sont sauvés. S'ils ont été sacrifiés ou endommagés, ils participent à la répartition dans les conditions prévues aux articles 224 et suivants.

Article 223 Cas de perte totale

En cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition maritime, il n'y a lieu à aucune contribution .

Article 224 Répartition des contributions entre les parties intéressées

La répartition entre les parties intéressées se fait au marc le franc. En cas d'insolvabilité de l'une des parties ayant à contribuer, sa part est répartie entre les autres, proportionnellement à

leurs intérêts. La valeur de sa contribution, est pour chaque intéressé, la limite de son obligation.

Si, après la répartition entre les parties intéressées, mais avant le paiement des parts de la contribution, des biens sacrifiés sont récupérés par leurs propriétaires, la répartition décidée doit être révisée afin de tenir compte de la valeur des biens récupérés, déduction faite des dommages qu'ils ont subis et des frais exposés en vue de leur recouvrement. Si le recouvrement des biens sacrifiés a lieu après le paiement de la contribution, la valeur de ces biens est partagée entre les parties ayant à contribuer, à proportion de leurs parts. La valeur des biens récupérés est déterminée d'après leur valeur marchande, déduction faite des frais de recouvrement et des frais de vente.

Article 225 Consignation des marchandises - privilège du Capitaine

L'armateur doit s'assurer que des marchandises ayant à contribuer en avaries communes ne sont pas délivrées au destinataire avant paiement de la contribution qui lui incombe ou caution suffisante fournie par le destinataire. En l'absence de paiement de la contribution ou fourniture d'une caution, le Capitaine peut demander la consignation des marchandises. L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues sur les marchandises ou le prix en provenant, pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont pas passé en mains tierces.

Article 226 Expert dispatcher

A défaut d'accord entre les parties intéressées, le classement des avaries , la détermination et la répartition des pertes, des dommages et des dépenses en avaries communes, ainsi que la fixation de la contribution de chacune des parties, sont établis dans un règlement d'avaries communes par un ou plusieurs experts répartiteurs, appelés dispatchers. Les qualifications requises et les conditions d'exercice des fonctions de dispatcher sont fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 227 Loi applicable

A moins que les parties intéressées en aient expressément convenu autrement, le règlement d'avaries communes est établi conformément aux lois et aux usages du lieu où s'achève l'expédition maritime.

Article 228 Désignation du dispatcher

La demande d'établissement d'un règlement d'avaries communes doit être adressée à un dispatcher par l'armateur, dans le délai d'un mois à compter de la date à laquelle s'est achevée l'expédition maritime. Si l'armateur ne désigne pas de dispatcher dans le délai prévu à l'alinéa précédent, toute partie intéressée peut lui demander d'en désigner un dans un délai de quinze

jours. A défaut de désignation d’un dispatcher par l’armateur, à l’issue de ce dernier délai, la partie intéressée peut désigner elle-même un dispatcher.

Article 229 Remise des documents nécessaires pour l’établissement du règlement d’avaries communes

Toute partie intéressée à l’établissement d’un règlement d’avaries communes est tenue de remettre au dispatcher, dans les délais les plus brefs, tous documents nécessaires pour le règlement et la répartition, de lui faire connaître par écrit ses prétentions et de lui communiquer toutes informations utiles. Après réception des documents et informations nécessaires, le dispatcher établit un règlement d’avaries communes en appliquant, en l’absence de stipulations contraires des parties intéressées, les dispositions du présent chapitre et, à défaut, les règles et usages suivis dans la pratique internationale en matière d’avaries communes.

Article 230 Contestation du règlement d’avaries communes

Le règlement d’avaries communes établi par le dispatcher doit indiquer le délai pendant lequel une partie intéressée, n’acceptant pas le contenu de ce règlement, peut le contester devant la juridiction compétente du lieu du domicile du dispatcher.

Un exemplaire du règlement d’avaries communes doit être envoyé à chaque partie intéressée. La contestation d’un règlement d’avaries communes doit être portée devant la juridiction indiquée à l’alinéa précédent, dans le délai d’un mois à compter de la notification du règlement à la partie intéressée. Si la juridiction saisie admet le bien-fondé de la contestation formulée par une partie intéressée, le dispatcher est tenu de modifier le règlement d’avaries communes en conséquence. Si le règlement d’avaries communes établi par le dispatcher n’a pas fait l’objet d’une contestation dans les conditions prévues à l’alinéa premier du précédent article, il a force exécutoire.

Article 231 Prescription des actions

Toute action découlant des avaries communes est prescrite par deux ans à compter de la date à laquelle l’expédition maritime a pris fin. La prescription est interrompue à partir du moment où un dispatcher est désigné dans les conditions prévues à l’article 228, elle commence à courir à partir du moment où le règlement d’avaries communes a été envoyé aux parties intéressées ou à compter du jour où la procédure prévue aux alinéas 1 et 2 de l’article précédent a pris fin.

TITRE II : Assistance et Sauvetage

Chapitre PREMIER - Domaine de l‘assistance et du sauvetage

Article 232 Assistance aux navires et bateaux de navigation intérieure

Est considérée comme une assistance maritime tout secours ou tout acte de sauvetage apporté à des navires se trouvant en danger ou aux biens se trouvant à leur bord, ainsi que les services de même nature rendus entre navires et bateaux de navigation intérieure, sans qu'il soit tenu compte des eaux où le secours ou l'acte de sauvetage a été apporté. En vue de l'application de l'alinéa précédent du présent article, tous engins flottants sont assimilés, suivant le cas, soit aux navires, soit aux bateaux de navigation intérieure.

Article 233 Assistance aux personnes en danger en mer

Tout Capitaine est tenu, pour autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre. Cette obligation s'applique également aux Capitaines de la Marine Nationale, aux Capitaines des navires garde-côtes et aux Capitaines des navires affectés à un service public. Le propriétaire du navire n'est pas responsable en raison des contraventions à la disposition de l'alinéa précédent, à moins d'une intervention directe et effective de sa part.

Chapitre II - Rémunération de l'assistance

Article 234 Rémunération - Conditions - Montant

Tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une rémunération équitable. Aucune rémunération n'est due si l'assistance apportée reste sans résultat.

Sauf le cas où l'assistant a pu, par son action, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement conformément à la Convention Internationale sur la prévention de la pollution par les navires.

En aucun cas, le montant des sommes à payer au titre de l'assistance ne peut dépasser la valeur des biens qui ont été sauvés, y compris le montant du fret et du prix de passage, déduction faite des droits de douane et autres taxes publiques ainsi que des dépenses relatives à la conservation, à l'évaluation et à la vente des biens sauvés.

Article 235 Personnes exclues de la rémunération

L'équipage et les passagers du navire assisté ne peuvent prétendre à aucune rémunération. De même, n'ont droit à aucune rémunération, les personnes qui ont pris part aux opérations d'assistance malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Le remorqueur ne peut prétendre à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire qu'il remorque, ou de sa cargaison, à moins qu'il ait rendu des services exceptionnels, ne pouvant pas être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage. La même disposition est applicable, par analogie au Pilote du navire.

Article 236 Sauvetage des vies humaines

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu à des actes d'assistance ont droit à une part équitable de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires. Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Article 237 Répartition de la rémunération

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le tribunal compétent. Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie, soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, les Capitaines et les autres personnes au service de chacun des navires ayant apporté une assistance. Si le navire est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le Capitaine et les autres personnes au service du navire est déterminée conformément à la loi du pavillon du navire.

Article 238 Annulation ou modification de la convention d'assistance

Toute convention d'assistance peut, à la demande de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, compte tenu des services qui sont rendus et des bases de rémunération indiquées aux articles 241 et 242, ou que les services rendus ne présentent pas les caractères d'une véritable assistance, quelle que soit la qualification que les parties auront donné à leur convention.

Toute convention d'assistance passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la demande de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables. Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été viciée par dol ou réticence, la convention peut être annulée ou modifiée par le tribunal, à la demande de la partie intéressée.

La demande d'annulation ou de modification d'une convention d'assistance, visée aux alinéas 1 et 2 du présent article, ainsi qu'à l'article précédent, doit être soumise au tribunal dans un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle les biens sauvés sont arrivés dans un port.

Article 239 Critères de fixation de la rémunération

La rémunération est fixée par le tribunal, selon les circonstances, en prenant en considération :

En premier lieu :

a) Le succès obtenu au cours des opérations d'assistance, ou en cas d'insuccès les efforts faits par l'assistant pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement,

b) La compétence dont ont fait preuve les sauveteurs, le temps consacré aux opérations d'assistance et les efforts faits,

c) Le danger couru par le navire assisté, par son équipage, par ses passagers et par la cargaison,

d) Le danger couru par les sauveteurs,

e) Les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs,

f) La valeur du matériel exposé par les sauveteurs, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ;

En second lieu, la valeur des choses sauvées, le fret et le prix du passage.

Les dispositions contenues dans le présent article sont également applicables aux répartitions prévues à l'article 242 alinéa 2.

Article 240 Réduction ou suppression de la rémunération

Le tribunal peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance, ou qu'il se sont rendus coupables de vols, de recels ou d'autres actes frauduleux.

Article 241 Rémunération - Déduction des frais - Répartition

La rémunération due au navire en raison d'une assistance ayant eu un résultat utile fait l'objet d'une déduction en vue du paiement des frais de réparation pour les dommages subis, le cas échéant, par le navire, sa cargaison ou tous les autres biens se trouvant à son bord, ainsi qu'au remboursement des frais de combustibles et des salaires et indemnités payés au Capitaine et à l'équipage, à l'occasion des opérations d'assistance. La rémunération nette due au navire, après déduction des sommes indiquées à l'alinéa précédent, est répartie pour moitié entre le propriétaire et l'équipage du navire. Si le navire qui a porté assistance n'est pas exploité par son propriétaire, la moitié de la rémunération nette visée à l'alinéa 2 ci-dessus, et considérée comme revenant au propriétaire du navire, est répartie pour moitié entre celui-ci et l'armateur du navire, à moins qu'un autre mode de répartition ait été convenu dans le contrat d'affrètement du navire ou dans toute autre convention conclue entre le propriétaire et l'armateur du navire.

Article 242 Part revenant au Capitaine, à l'équipage et au Pilote

La répartition de la moitié de la rémunération nette revenant au Capitaine et à l'équipage, conformément aux conditions prévues à l'article 241 est effectuée comme suit : Le Capitaine reçoit un tiers et les membres de l'équipage deux tiers du montant prévu ci-dessus, La part revenant à l'équipage est partagée entre ses membres, proportionnellement au montant de leur salaire. La part attribuée au Capitaine ne doit en aucun cas être inférieure au double de la part allouée aux membres de l'équipage ayant reçu la part la plus élevée.

Le Pilote se trouvant à bord du navire, lorsque des opérations d'assistance sont entreprises, a droit à une part de la rémunération, cette part est prélevée sur le montant alloué à l'équipage ; elle doit être proportionnelle au salaire de l'Officier de pont percevant le salaire le plus élevé.

A la suite des circonstances particulières à des opérations d'assistance maritime, les règles de répartition prévues ci-dessus peuvent être modifiées ou écartées.

Il en est ainsi, notamment, si des membres de l'équipage ont fait preuve, pendant des opérations d'assistance, d'un dévouement particulier ou s'ils se sont exposés tout particulièrement au danger.

La répartition de la moitié de la rémunération nette due au Capitaine et à l'équipage est effectuée par le propriétaire ou par l'armateur non propriétaire du navire, suivant les règles prévues ci-dessus, sur proposition du Capitaine.

Ni le Capitaine, ni les membres de l'équipage ne peuvent renoncer par convention aux droits prévus en leur faveur. La règle prévue à l'alinéa précédent ne s'applique pas au Capitaine et aux membres de l'équipage des navires ayant pour activité principale l'assistance et le sauvetage en mer.

Article 243 Notification de la répartition au Capitaine et aux membres de l'équipage

Dès que le calcul de la répartition de la rémunération due au Capitaine et aux membres de l'équipage est effectué, le propriétaire ou l'armateur non propriétaire du navire doit leur faire notification du montant de la rémunération auquel ils ont droit, ainsi que le plan de répartition qui a été adopté, conformément à l'article 242.

Le Capitaine, les membres de l'équipage et le Pilote peuvent contester le montant de leur part de la rémunération adoptée, dans les trois mois qui suivent la notification prévue à l'alinéa précédent .

Article 244 Privilège accordé aux sauveteurs

Les sauveteurs ont un privilège sur le navire assisté, sur les marchandises qui se trouvaient à son bord et sur tous les autres biens sauvés, pour le paiement de la rémunération d'assistance qui leur est due et pour le remboursement des frais exposés pour l'évaluation, la conservation et la vente des biens sauvés.

Les sauveteurs ont également un droit de rétention sur les biens sauvés se trouvant encore en leur possession, jusqu'à règlement de la rémunération d'assistance qui leur est dû et du remboursement des frais visés à l'alinéa précédent, ou jusqu'à constitution par le débiteur d'une caution ou d'une garantie suffisante à cet effet.

Article 245 Navire assistant ayant pour activité principale l'assistance et le sauvetage

Lorsque la rémunération d’assistance est due à un navire ayant pour activité principale l’assistance et le sauvetage en mer, les dispositions de l’article 239 ne sont pas applicables.

Article 246 Assistance fournie par certains navires Rémunération

Le montant de la rémunération due lorsque l’assistance est fournie par des navires de la Marine Nationale, des navires garde-côtes ou des navires affectés à un service public, ainsi que les modalités de la répartition de cette rémunération en ce qui concerne la part du Capitaine et celle des membres de l’équipage, sont fixés par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

CHAPITRE III - ACTIONS EN PAIEMENT DE LA REMUNERATION

Article 247 Créancier de l’action - Débiteur de l’action.

L’action en paiement de la rémunération d’assistance due au propriétaire du navire à l’armateur non propriétaire, au Capitaine, à l’équipage ou au Pilote appartient au propriétaire du navire assistant.

L’action doit être intentée contre le propriétaire ou l’armateur non propriétaire du navire assisté ; si celui-ci a été perdu, l’action ne peut être intentée que contre les propriétaires des marchandises sauvées ou de tous autres biens se trouvant à bord du navire assisté et qui ont été sauvés.

Article 248 Loi applicable

Les conflits relatifs à des opérations d’assistance sont régis :

par la loi du Sénégal si les opérations d’assistance ont lieu dans les eaux territoriales sénégalaises ;

par la loi de la juridiction à laquelle le conflit est soumis, si les opérations d’assistance n’ont pas eu lieu dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures sénégalaises ;

par la loi du pavillon, si le navire assistant et le navire assisté battent le même pavillon, quelles que soient les eaux dans lesquelles les opérations d’assistance ont eu lieu ;

par la loi du pavillon du navire assistant si le conflit porte uniquement sur la répartition de la rémunération d’assistance entre le propriétaire, le Capitaine, les membres de l’équipage et le Pilote du navire assistant.

Article 249 Prescription des actions

L’action en paiement de la rémunération d’assistance se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d’assistance ont pris fin. Ce délai de prescription ne court cependant pas lorsque le navire assisté n’a pu être saisi dans les eaux territoriales du Sénégal.

TITRE III : EPAVES MARITIMES

Article 250 Définition

Sous réserve des dispositions des conventions internationales en vigueur, constituent des épaves maritimes soumises à l'application du présent code :

les navires de mer et aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité et leurs cargaisons ;

les embarcations, machines, agrès, ancres, chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs ;

les marchandises jetées ou tombées à la mer, et généralement tous objets, y compris ceux d'origine antique, dont le propriétaire a perdu la possession et qui sont échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottants ou tirés du fond de la mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine public maritime.

Ne sont pas considérés comme épaves au sens du présent code, les marchandises et objets volontairement abandonnés ou jetés en mer ou sur le rivage en vue de les soustraire à l'action de la douane.

Article 251 Obligation d'information des Autorités de la découverte de l'épave

Lorsqu'un bien entrant dans l'une des catégories citées à l'article précédent est trouvé sur le rivage, l'Autorité Maritime doit en être informée par la personne qui a découvert l'épave dans les quarante huit heures suivant la découverte.

Si l'épave a été trouvée en mer, l'Autorité Maritime doit en être informée par le Capitaine du navire qui a sauvé l'épave dans les quarante huit heures de l'arrivée du navire dans un port du Sénégal.

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

Article 252 Obligation d'information des Autorités Délais de sauvetage.

Le propriétaire d'une épave échouée sur le rivage ou se trouvant sur le fond de la mer, dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures du Sénégal, qui a l'intention de sauver cette épave, doit en informer l'Autorité Maritime dans le délai d'un an à compter de la date à laquelle a eu lieu l'événement ayant entraîné la perte de l'épave. Dans les trois mois suivant la réception de la demande faite par le propriétaire de l'épave, l'Autorité Maritime doit lui faire connaître le délai dans lequel il devra être procédé au sauvetage de l'épave, ainsi que les mesures particulières qui devront, le cas échéant, être prises lors des opérations et travaux de sauvetage. Le délai accordé au propriétaire de l'épave ne devra pas être inférieur à un an.

Article 253 Obligation de sauver l'épave dans les délais

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

Article 254 Protection des épaves

Les épaves sont placées sous la protection et la sauvegarde des Autorités Maritimes. Celles-ci prennent les mesures nécessaires en vue de la sauvegarde des intérêts des propriétaires et des sauveteurs des épaves .

L'Autorité Maritime peut recourir, moyennant une rémunération équitable, aux services de toutes personnes physiques ou morales dont le concours lui paraîtra nécessaire en vue d'assurer la garde et la sécurité des épaves se trouvant sous leur protection et sauvegarde. Si les épaves placées sous la protection et la sauvegarde de l'Autorité Maritime subissent des dommages, ceux-ci sont à la charge des propriétaires de ces épaves.

Article 255 Publicité de la découverte de l'épave

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

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

affichage dans toutes les circonscriptions maritimes de l'avis publié au Journal Officiel. Les modalités pratiques des mesures de publicité prévues à l'alinéa précédent sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 256 Notification au propriétaire de la découverte de l'épave

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

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

si le propriétaire a la nationalité d'un autre pays, l'Autorité Maritime lui adresse la notification identique, par l'intermédiaire des services du Ministère des Affaires Étrangères et du consulat de l'État dont le propriétaire de l'épave est ressortissant.

Article 257 Délai imparti au propriétaire pour faire valoir ses droits

Le propriétaire de l'épave dispose d'un délai de six mois à compter du jour de publication au Journal Officiel visée à l'article 255 ou à partir de la notification mentionnée à l'article précédent, pour faire valoir ses droits sur l'épave.

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

Article 258 Modalités de fixation du délai d'enlèvement

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

Article 259 Épaves dangereuses

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

Si le propriétaire ne procède pas à l'enlèvement de l'épave dans les délais prévus à l'alinéa précédent, l'Autorité Maritime peut prendre les mesures nécessaires pour faire enlever l'épave du rivage ou du fond de la mer, aux frais et risques du propriétaire.

Article 260 Déchéance du droit de propriété de l'épave - Appel

Si le propriétaire d'une épave n'a pas fait la déclaration prévue à l'article 252 - alinéa premier - ou s'il n'a pas fait valoir son droit de propriété à la suite des mesures de publicité prévues à l'article 254 ou s'il n'a pas effectué les travaux de sauvetage dans les délais prévus à l'article 258, l'Autorité Maritime peut lui notifier la déchéance de son droit de propriété sur l'épave. Lorsque la déchéance du droit sur la propriété de l'épave a été prononcée par l'Autorité Maritime, le propriétaire peut faire appel de cette décision dans les trois mois suivant sa notification, auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 261 Vente de l'épave par l'Autorité Maritime

Si la décision de l'Autorité Maritime, prononçant la déchéance du droit de propriété de l'épave dans les conditions prévues à l'article précédent, n'a pas été annulée dans les six mois suivant sa notification, par

le Ministre chargé de la Marine Marchande, ladite Autorité Maritime peut faire vendre l'épave. La vente sera effectuée par les services compétents du Ministère chargé des Finances. Le produit de la vente sera affecté au remboursement des frais exposés par l'Administration Maritime, ainsi qu'à celui des dépenses engagées en vue de la garde et de la sécurité des épaves et de la rémunération éventuellement due aux sauveteurs. Le solde éventuel subsistant après déduction des sommes indiquées ci-dessus sera versé au Fonds d'Appui à la Marine Marchande.

Article 262 Rémunération du sauveteur

Toute personne qui trouve et sauve une épave flottante en mer et appartenant à autrui, ou qui contribue au sauvetage d'une telle épave, a droit à une rémunération calculée conformément aux dispositions relatives à l'assistance maritime prévues par le présent Code.

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

La demande de rémunération doit être adressée à l'Autorité Maritime en même temps que la déclaration de découverte de l'épave, effectuée dans les conditions prévues à l'article 251.

Article 263 Remboursement des frais

Outre la rémunération prévue à l'article précédent, la personne qui trouve et sauve une épave a également droit au remboursement des frais exposés et des dommages subis à l'occasion de la découverte et du sauvetage de l'épave. Le montant total de la rémunération prévue à l'article précédent et des frais dont le paiement est dû à la suite de la découverte et du sauvetage de l'épave, conformément aux dispositions de l'alinéa précédent, ne peut cependant dépasser la valeur de l'épave.

Article 264 Privilège du sauveteur

Pour garantir le paiement des sommes visées aux articles 262 et 263, la personne qui trouve et sauve une épave a un privilège de premier rang sur celle-ci.

Article 265 Vente anticipée de l'épave.

Si l'épave est une marchandise ou un autre bien de nature périssable ou si sa conservation ou sa sauvegarde implique des dépenses jugées excessives, le Ministre chargé de la Marine Marchande peut faire procéder à la vente de l'épave, sans que soient observés les délais prévus aux articles 255, 256 et 257.

La rémunération de la personne qui aura trouvé et sauvé de telles épaves sera fixée par l'Autorité Maritime, par référence aux dispositions applicables en matière de fouilles et de protection des sites et monuments historiques.

Article 266 Loi applicable

Tous les litiges relatifs aux droits des propriétaires et des sauveteurs d'épaves sauvées dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures du Sénégal sont régis par la législation nationale.

Article 267 Prescription des actions

Les actions relatives à la découverte et au sauvetage d'épave maritimes sont prescrites par deux ans à compter du jour où les opérations de sauvetage, de récupération ou d'enlèvement de l'épave ont pris fin.

TITRE IV - ENQUETES MARITIMES ET EXPERTISES MARITIMES Chapitre PREMIER - ENQUETES MARITIMES

Article 268 Domaine d'application de l'enquête maritime

L'enquête maritime est effectuée conformément aux dispositions prévues au présent chapitre, lorsque l'événement donnant lieu à enquête trouve son origine à bord d'un navire battant pavillon du Sénégal . Les Autorités maritimes peuvent également exiger qu'une enquête maritime soit effectuée, conformément aux dispositions prévues au présent chapitre lorsque l'événement donnant lieu à enquête trouve son origine à bord d'un navire étranger mais que des intérêts sénégalais sont également concernés et si ce navire fait escale dans un port du Sénégal.

Les Autorités maritimes peuvent, dans une telle hypothèse, refuser au navire battant pavillon étranger, l'autorisation de départ du port jusqu'à ce que l'enquête maritime ait été effectuée

Article 269 Cas d'ouverture d'une enquête maritime

Une enquête maritime doit être ouverte obligatoirement dans les cas suivants :

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

b) en cas de disparition en cours de voyage ou d'empoisonnement d'une personne qui se trouvait à bord du navire ;

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

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

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

f) en cas de survenance, en cours de voyage, d'un accident entraînant des avaries ou dommages importants au navire ;

g) en cas d'incendie ou d'explosion survenu à bord du navire ayant entraîné des avaries ou des dommages importants au navire ou à la cargaison transportée. L'Autorité Maritime ou, à l'étranger, le Consul du Sénégal, peut également demander qu'une enquête maritime soit effectuée à la suite de la survenance de tout accident à bord du navire.

Article 270 Objet de l'enquête maritime

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

Article 271

Autorité devant effectuer les enquêtes maritimes Les enquêtes maritimes prévues au présent chapitre sont effectuées par l’Autorité Maritime.

Toute enquête maritime effectuée conformément aux dispositions du présent chapitre doit être conduite par une commission dont les membres sont nommés par l’Autorité Maritime.

Article 272

Rôle des agents devant effectuer l’enquête

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

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

Article 273

Lieu de l’enquête

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

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

Article 274

Information de l’Autorité Maritime dans le cas d’une enquête maritime obligatoire

Lorsqu’une enquête maritime est obligatoire, conformément aux dispositions de l’article 269, le propriétaire ou le Capitaine du navire doit informer sans délais l’Autorité Maritime de toute mesure prise ayant pour effet l’ajournement de l’enquête maritime, en indiquant les raisons pour lesquelles l’enquête maritime est reportée. En cas de perte totale du navire, l’enquête maritime est effectuée au lieu du port d’immatriculation du navire, à moins que l’Autorité Maritime en décide autrement. Lorsqu’une enquête maritime est obligatoire, conformément

aux dispositions prévues à l'article 273 du présent code, le Capitaine du navire doit en informer sans délai l'Autorité Maritime ou consulaire.

Lorsque l'événement donnant lieu à enquête se produit lors du séjour du navire dans un port du Sénégal, le Capitaine doit en informer l'Autorité Maritime au plus tard avant la fin du jour ouvrable suivant celui de la survenance de l'événement ou de sa découverte sous réserve cependant des dispositions prévues à l'article 272 alinéa 2. Dans les autres cas, l'Autorité Maritime doit être informée au plus tard dans les 48 heures suivant l'arrivée du navire dans un port.

Article 275 Documents devant accompagner l'information

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

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

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

b) la liste des membres de l'équipage ;

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

d) le cas échéant, une liste des personnes intéressées à un titre quelconque à la survenance de l'événement et leur adresse ou celle de leur représentant légal et le procès verbal de délibération des principaux de l'équipage.

Article 276 Cas de l'abordage

En cas d'abordage, l'enquête maritime effectuée au sujet de l'un des navires en cause doit, dans toute la mesure du possible, être effectuée en même temps que l'enquête maritime concernant l'autre navire. L'Autorité Maritime est tenue de prendre toutes mesures appropriées à cet effet. Si les deux enquêtes maritimes ne peuvent être effectuées en même temps, l'Autorité Maritime veille à ce que les conclusions de le première enquête effectuée ne soient pas rendues publiques avant que n'ait pris fin la seconde enquête maritime.

Les dispositions de l'alinéa précédent sont également applicables en cas d'abordage entre un navire battant pavillon du Sénégal et un navire étranger. Toute enquête ou investigation entreprise par des Autorités étrangères à la suite de l'abordage subi par le navire sous pavillon

étranger sera considérée comme une enquête maritime au sens des dispositions prévues au présent chapitre. L'Autorité Maritime peut cependant décider, en cas d'abordage entre un navire battant pavillon du Sénégal et un navire sous pavillon étranger, qu'il n'y aura pas lieu d'effectuer une enquête maritime, si le navire sous pavillon étranger n'est pas tenu, en vertu des dispositions de sa législation nationale, de se soumettre à une enquête similaire.

Article 277 Documents à produire pour l'enquête maritime

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

Article 278 Audition des témoins

L'audition des témoins est effectuée au cours de l'enquête maritime conformément à la pratique et aux usages maritimes en vigueur au Sénégal. Un témoin n'est pas autorisé à prendre connaissance du témoignage fait par une autre personne. Dans la mesure du possible, un témoin déjà entendu ne doit pas pouvoir communiquer avec une personne devant apporter son témoignage.

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

Article 279 Commission spéciale d'enquête

Si l'un des événements mentionnés à l'article 269 du présent code a pour conséquences des pertes importantes en vies humaines ou en propriété, ou s'il apparaît que l'enquête à effectuer sera particulièrement longue ou complexe, le Ministre chargé de la Marine Marchande peut nommer une commission spéciale d'enquête. Dans ce cas, l'exécution d'une enquête maritime dans les conditions prévues par les dispositions du présent chapitre n'aura pas lieu.

Les membres de la commission spéciale d'enquête devront avoir les compétences requises en matière juridique, nautique et technique. Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe par arrêté les modalités et conditions de fonctionnement de la commission spéciale d'enquête. Le rapport d'enquête technique pourra être transmis à l'Organisation Maritime Internationale en vue de l'amélioration des dispositions des Conventions Internationales sur la sécurité de la navigation maritime.

Article 280 Enquêtes effectuées par des Autorités étrangères

Lorsqu'une enquête maritime a été effectuée par des Autorités étrangères à la suite de la survenance de l'un des événements mentionnés à l'article 269 du présent code, lorsqu'un

navire battant pavillon étranger est mis en cause, l'Autorité Maritime sénégalaise peut demander à l'Autorité Maritime étrangère, de lui faire parvenir une copie du rapport établi.

Chapitre II - EXPERTISES MARITIMES

Article 281 Objet de l'expertise maritime

Une expertise maritime peut être demandée par le propriétaire du navire ou l'affréteur, le propriétaire de la cargaison, l'assureur ou toute autre partie intéressée. L'expertise maritime a pour objet :

a) d'effectuer toutes constatations en ce qui concerne l'état du navire et de la cargaison se trouvant à son bord, ainsi que la nature, l'étendue et la cause de tous dommages constatés ;

b) d'estimer la valeur d'un navire ou d'une cargaison ;

c) de déterminer, lorsque le navire doit être réparé, si les réparations doivent être effectuées au lieu où le navire se trouve, ou bien s'il peut être réparé en tout autre endroit ou lieu où il sera remorqué.

d) d'évaluer le coût prévisible du remorquage et de la réparation d'un navire et d'estimer sa valeur après réparation.

Le rapport d'expertise peut être produit en justice ; cependant, il ne lie pas le juge.

Article 282 Personnes devant effectuer l'expertise

L'expertise maritime peut être effectuée par un seul expert. Si l'expert l'estime nécessaire, il peut néanmoins se faire assister par deux assesseurs. Lorsque l'expert est assisté de deux assesseurs, l'expertise maritime est considérée comme effectuée par un comité d'experts.

Article 283 Délai requis pour effectuer l'expertise

L'expertise maritime doit être entreprise dès que possible après réception de la demande d'expertise. L'expert ou le comité d'experts fait connaître au demandeur ainsi qu'au Capitaine, au propriétaire du navire ou à l'affréteur, au propriétaire de la cargaison, à l'assureur ou à toute personne intéressée, les lieu et date auxquels il sera procédé à l'expertise. S'il apparaît lors de l'expertise maritime que le bon état de navigabilité du navire ou son état de sécurité sont également en cause, les Autorités Maritimes peuvent être invités à assister à l'expertise maritime.

Article 284 Audition des témoins

L'expert ou le comité d'experts peut convoquer toute personne dont le témoignage lui paraît utile. Si le témoignage d'un membre de l'équipage est requis, la convocation peut être adressée au Capitaine du navire. L'expert ou le comité d'experts est habilité à interroger les personnes convoquées ou toutes autres personnes intéressées sur tous aspects intéressant directement ou indirectement les faits faisant l'objet de l'expertise.

Article 285 Agrément

Les experts visés à l'article 282 du présent code doivent être agrées conformément à la réglementation en vigueur.

LIVRE IV - GENS DE MER

TITRE PREMIER : RÉGIME ADMINISTRATIF ET PROFESSIONNEL DES GENS DE MER

Article 286 Champ d'application

Les dispositions du présent titre sont applicables aux contrats d'engagement maritime de tout marin, quelle que soit sa nationalité, embarqué sur un navire sénégalais. Sont déterminés par décret :

les conditions de commandement et l'exercice des fonctions d'officier sur tout navire battant pavillon sénégalais conformément aux dispositions de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille ;

la liste de titres de qualification professionnelle maritime et les conditions de délivrance de ces titres pour les fonctions autres que celles de commandement et d'officier ;

les conditions d'équivalence des titres de qualification professionnelle maritime existants avec ceux délivrés conformément aux dispositions des conventions internationales.

CHAPITRE PREMIER - LE MARIN

SECTION PREMIERE - GENERALITES

Article 287 Conditions d'accès à la profession

Toute personne désirant exercer la profession de marin, doit remplir les conditions suivantes :

a) Avoir la nationalité sénégalaise,

b) Être âgé de dix-huit ans au moins,

c) Être apte physiquement,

d) Satisfaire aux conditions de qualification professionnelle exigées par la réglementation en vigueur,

e) N'avoir pas fait l'objet de condamnation à une peine privative de liberté d'une durée supérieure à six mois.

f) par dérogation aux conditions posées ci-dessus, l'Autorité Maritime peut autoriser l'embarquement de mineurs âgés d'au moins 16 ans aux fins d'apprentissage ou comme stagiaires.

Article 288 Identification

La qualité de marin est constatée par l'inscription sur les matricules des gens de mer, tenus par l'Autorité Maritime. L'identification est effectuée à la demande du marin, qui dépose un

dossier établissant qu'il remplit les conditions prévues à l'article précédent. Le marin est soumis aux dispositions du présent Code à compter de la date de son identification.

Article 289 Restrictions

L'inscription sur les matricules des gens de mer doit être refusée à toute personne lorsque :

a) elle ne remplit pas une ou plusieurs conditions fixées à l'article 286 du présent Code ;

b) elle a subi une peine d'emprisonnement supérieure ou égale à six mois.

Article 290 Radiation

La radiation du marin des matricules des gens de mer peut être prononcée dans les cas suivants :

a) à la demande du marin lui-même, à condition qu'il soit dégagé de tout engagement maritime ;

b) lorsqu'il cesse de remplir l'une des conditions exigées à l'article 287 du présent Code ;

c) lorsqu'il est privé du droit d'exercer la profession de marin à la suite d'une décision judiciaire ou par décision de l'Autorité Maritime ;

d) lorsque, sauf circonstances indépendantes de sa volonté, il n'a pas navigué pendant une période de cinq ans, ou a refusé de naviguer ;

e) en cas de décès du marin.

Article 291 Recours

En cas de refus d'identification ou en cas de radiation des matricules des gens de mer, l'intéressé peut, dans les trois mois suivant la date de la notification de la décision par l'Autorité Maritime, intenter un recours auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 292 Statut politique et militaire

Les conditions de vote des marins sont déterminées par la loi portant Code électoral. Tout marin sénégalais peut, en période d'hostilité, être requis à son poste à bord d'un navire battant pavillon sénégalais.

SECTION II - DOCUMENT D'IDENTIFICATION DES MARINS

Article 293 Délivrance

L'Autorité Maritime délivre à toute personne de nationalité sénégalaise exerçant la profession de marin et qui en fait la demande un document d'identification dont la forme, le contenu et les principales caractéristiques sont déterminés par décret.

Chapitre II - PLACEMENT ET ENRÔLEMENT DES GENS DE MER

Article 294 Placement des marins

L'engagement maritime est libre sur tout navire sénégalais. Pour les navires étrangers, il est soumis au contrôle et au visa de l'Autorité Maritime.

Toutefois, la création de bureau de placement est soumise à une déclaration préalable auprès de l'Autorité Maritime compétente.

Le placement des marins ne peut faire l'objet d'un commerce exercé dans un but lucratif par aucune personne, société ou établissement. Aucune opération de placement ne peut donner lieu, de la part des marins d'aucun navire, au paiement d'une rémunération quelconque, directe ou indirecte, à une personne, société ou établissement.

Article 295 Rôle d'équipage

L'enrôlement est la formalité en vertu de laquelle le marin, ou toute autre personne employée au service du navire, est inscrite sur le rôle d'équipage par l'Autorité Maritime.

Le modèle et les caractéristiques générales du rôle d'équipage, ainsi que les mentions, inscriptions et radiations devant figurer sur ce document, et la durée de sa validité, sont fixés par décret.

Article 296 Contrôles

L'Autorité Maritime effectue les contrôles nécessaires en ce qui concerne :

a) les visites médicales périodiques ;

b) les conditions de qualifications requises ;

c) les contrats d'engagement maritime des marins devant embarquer sur navires étrangers ;

Article 297 Visa

Toute modification dans la composition de l'équipage ou tout changement de la fonction de ses membres pendant la période d'armement du navire, doit être mentionné sur le rôle d'équipage et sur le document d'identification du marin.

Ces documents doivent être visés par l'Autorité Maritime.

Article 298 Modification

Si la modification dans la composition de l'équipage ou le changement de la fonction d'un ou de plusieurs de ses membres a lieu alors que le navire se trouve dans un port étranger, il doit être mentionné sur le document d'identification du marin, et visé par l'Autorité Consulaire du Sénégal.

Lorsque le Sénégal n'a pas de représentant consulaire dans le port étranger où se trouve le navire, le Capitaine mentionne la modification ou le changement visé à l'alinéa premier du présent article sur le livre de bord et en informe, dès que possible, l'Autorité Maritime sénégalaise.

Article 299 Effectif

Tout navire doit avoir à son bord un équipage qualifié et en nombre suffisant, pour assurer :

la sauvegarde de la vie humaine en mer et la prévention de la pollution,

les conditions de sécurité, d’hygiène et de travail à bord,
la durée réglementaire du travail à bord, et,
d’une manière générale, la bonne exécution, de l’expédition maritime.
L’équipage du navire comprend : le Capitaine, les Officiers, les autres marins ainsi que les personnes engagées au service du navire et figurant sur une annexe au rôle d’équipage.
La décision d’effectif de sécurité est établie par le service de la Marine Marchande. Celle relative à l’exploitation du navire est fixée par les dits services, sur proposition de l’armateur.
Il peut être fait appel de ses décisions auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande dans un délai d’un mois après leur notification.
Article 300 Autorité du Capitaine
L’équipage est placé sous l’Autorité directe du Capitaine à bord du navire. Le Capitaine est désigné par l’armateur, conformément aux dispositions réglementaires relatives à sa qualification.
Article 301 Nationalité de l’équipage
Les membres d’équipage d’un navire sénégalais doivent être de nationalité sénégalaise.
Des dérogations spéciales et provisoires peuvent être accordées par l’Autorité Maritime lorsqu’il est impossible de recruter sur place les marins qualifiés. Il en sera de même, dans un port étranger, lorsque l’urgence exige le remplacement d’un marin.
Chapitre III - LE CONTRAT D’ENGAGEMENT MARITIME Section PREMIERE - DISPOSITIONS GENERALES
Article 302 Principe
Par dérogation au Code du Travail et compte tenu des nécessités inhérentes au métier de marin, tout contrat d’engagement conclu entre un marin et un armateur ou son représentant pour servir à bord d’un navire est soumis aux dispositions de la présente loi et de ses textes d’application.
Tout marin embarqué à bord d’un navire doit obligatoirement avoir conclu un contrat d’engagement maritime avec l’armateur du navire ou son représentant conformément aux dispositions en vigueur.
Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime s’il n’est libre de tout autre engagement maritime précédent.
Article 303 Service à terre
Le contrat de louage de services conclu entre un armateur ou son représentant et un marin est régi, en dehors des périodes d’embarquement du marin, par les dispositions de la législation du travail.

Article 304 Champ d’application

Les dispositions du présent livre ne sont applicables qu’aux engagements conclus en vue d’un service à accomplir à bord d’un navire sénégalais.

Article 305 Capacité de contracter

La capacité de contracter un engagement maritime est soumise aux règles de droit commun, sous réserve des dispositions suivantes :

a) l’embarquement à titre professionnel sur les navires de mer armés au Sénégal est interdit aux enfants de moins de 15 ans révolus.

b) l’embarquement du marin mineur est subordonné à l’autorisation de la personne investie de l’Autorité parentale. Toutefois, l’autorisation donnée au premier embarquement confère au mineur capacité de contracter en matière maritime et de percevoir ses salaires.

c) le mineur embarqué pour les services du pont, de la machine ou du service général, est qualifié mousse, s’il est âgé de moins de 16 ans, novice s’il est âgé de moins de 18 ans.

L’autorisation visée à l’alinéa 3 ne peut être opposée aux tiers, à l’Administration maritime notamment, si elle n’a pas été portée à leur connaissance avant la conclusion du contrat d’engagement maritime.

Article 306 Formes du contrat - Clauses du contrat

La conclusion du contrat d’engagement maritime, les modifications éventuelles, sa dénonciation et sa résiliation doivent, sous peine de nullité, être effectuées par écrit.

Le contrat d’engagement maritime doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectives. Toutes les clauses et stipulations du contrat d’engagement doivent à peine de nullité, être inscrites ou énumérées au rôle d’équipage.

Article 307 Signature du contrat

Le contrat d’engagement maritime est signé par l’armateur ou son représentant et par le marin, avant visa par l’Autorité Maritime.

L’armateur ou son représentant est tenu d’accorder au marin, avant la signature, toutes facilités pour examiner le contrat d’engagement et les dispositions légales qui le régissent.

Un exemplaire du contrat d’engagement doit être remis au marin, après visa par l’Autorité Maritime.

Article 308 Visa des contrats

Chacune des parties contractantes peut demander à l’Autorité Maritime de viser le contrat d’engagement, après conclusion.

L’Autorité Maritime est tenue de refuser son visa et de déclarer le contrat d’engagement nul s’il comporte des stipulations contraires aux prescriptions d’ordre public du Présent Code et des textes pris pour son application.

Article 309 Information du marin

Le texte des dispositions légales et réglementaires régissant le contrat d’engagement maritime, ainsi que le texte des conditions du contrat lui-même, doivent être mis à la disposition du marin, s’il le demande, dans les bureaux de l’armateur ou de son représentant et à bord de chaque navire.

Article 310 Conventions collectives et accords d’établissements

Des conventions collectives conclues entre les représentants des armateurs et des marins peuvent déterminer dans le cadre des dispositions légales et réglementaires, les obligations réciproques des armateurs et des marins .

Ces conventions font l’objet d’un dépôt au Greffe du Tribunal du Travail. Elle sont publiées au journal Officiel et doivent être présentées à bord de tous les navires de façon à pouvoir être consultées par tous les marins qui en feraient la demande.

Des accords d’établissement peuvent être également passés entre un ou plusieurs armateurs et les équipages embarqués à bord de leurs navires

Ces accords doivent être déposés entre les mains du Chef des services de l’Administration Maritime qui n’accepte de les viser qu’autant qu’ils sont conformes aux dispositions légales ou réglementaires ou découlent des conventions collectives.

Article 311 Durée du contrat

Le contrat d’engagement maritime peut être conclu pour une durée déterminée, pour une durée indéterminée ou pour un voyage.

Article 312 Le contrat à durée déterminée

Le contrat d’engagement conclu pour une durée déterminée prend fin à l’expiration du terme pour lequel il a été conclu. Un tel contrat peut comporter une clause prévoyant le report du terme qu’il fixe. Dans ce cas, le contrat peut être renouvelé une fois. La durée totale du contrat ne peut cependant excéder douze mois d’embarquement effectif, à moins d’accord du marin dont copie est remis à l’Autorité Maritime. Lorsque le terme d’un contrat d’engagement conclu pour une durée déterminée vient à échoir au cours d’un voyage, l’engagement du marin prend fin à l’arrivée du navire au premier port d’escale.

L’engagement est toutefois prolongé jusqu’à l’arrivée du navire dans un port du Sénégal, si le navire doit y retourner dans un délai d’un mois à compter de l’expiration du contrat d’engagement.

Article 313 Contrat à durée indéterminée

Le contrat d'engagement conclu pour une durée indéterminée prend fin à l'expiration du délai de préavis suivant la résiliation prévue dans le contrat. Le délai du préavis ne peut être inférieur à un mois.

La résiliation du contrat faisant courir le délai de préavis prévu à l'alinéa précédent, résulte d'une déclaration écrite qui est notifiée par la partie qui résilie le contrat d'engagement à l'autre partie, avec copie à l'Autorité Maritime.

Article 314 Contrat au voyage

Le contrat d'engagement conclu pour un voyage prend fin le jour où le navire, après avoir atteint le port de destination, a terminé toutes les opérations de chargement ou de déchargement, ou bien à l'expiration d'un délai de trois jours suivant l'arrivée du navire au port de destination.

Le port de destination du navire doit être indiqué dans le contrat d'engagement maritime.

Article 315 Résiliation du contrat à durée indéterminée

La résiliation du contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée ne peut être faite par l'armateur ou son représentant dans les cas suivants :

a) lorsque le marin se trouve en congé à moins d'avoir été averti avant sa mise en congé ;

b) pendant une période de maladie du marin, sauf dans le cas prévu au b) de l'article 316 ;

c) pendant la durée du service effectué dans les forces armées ;

d) pendant une absence du travail pour motifs justifiés et prévus par des dispositions, légales, mais ne dépassant pas un mois.

Article 316 Résiliation du contrat sans préavis par l'armateur

Tout contrat d'engagement maritime peut être résilié par l'armateur ou son représentant, sans préavis en cas de faute du marin, dans les cas suivants :

a) lorsque le marin a commis un délit ne permettant plus de l'employer dans les fonctions qu'il occupe, si ce délit a fait l'objet d'un jugement par une juridiction nationale et est devenu définitif ;

b) lorsque le marin a enfreint gravement ses obligations de service ou la discipline à bord, sous réserve, qu'après enquête, l'Autorité Maritime ait confirmé l'existence des infractions reprochées au marin ;

c) lorsque le marin a été déchu conformément à l'article 618 de ses droits d'exercer les fonctions maritimes.

d) Tout contrat d'engagement maritime peut également être résilié par l'armateur ou son représentant sans préavis, même en l'absence de faute du marin, dans les cas suivants :

e) lorsque le marin est en état d'incapacité permanente de travail dûment constatée par le Médecin des Gens de Mer ;

f) lorsque le marin est atteint d'une maladie dont la durée excède quatre mois ;

g) lorsque le marin ne peut pas exercer ses fonctions maritimes pour d'autres raisons justifiées, pendant une période qui ne peut excéder un mois.

Article 317 Priorité d'embauche

Le marin dont le contrat d'engagement maritime a été résilié dans les conditions prévues à l'alinéa 2 de l'article ci-dessus pour des raisons de maladie, bénéficie d'un droit prioritaire à un engagement maritime au service du même armateur, pendant une période de trois mois à compter de la date de la constatation de son aptitude à reprendre le travail.

Article 318 Résiliation du contrat par le marin

Le contrat d'engagement maritime peut être résilié par le marin, sans préavis, dans les cas suivants :

a) en cas d'inexécution par l'armateur de ses obligations, sous réserve qu'après enquête, l'Autorité Maritime ait confirmé cette inexécution ;

b) dans le cas où, à l'issue d'une visite médicale effectuée par le Médecin des Gens de Mer, il est constaté que l'exécution du travail prévu dans le contrat d'engagement maritime est devenue nuisible à la santé du marin.

Article 319 Interdiction de résiliation pendant le voyage en mer

La résiliation du contrat d'engagement maritime sans préavis pour les raisons mentionnées aux articles 317 et 318 du présent chapitre, ne peut avoir lieu entre le début et la fin du voyage en mer.

On entend par voyage en mer, la période comprise entre le jour de la sortie du navire du port, et le jour de l'achèvement de toutes les opérations de chargement ou de déchargement dans le port de destination, y compris le retour du navire dans un port du Sénégal, si le port de destination se trouve à l'étranger.

L'Autorité Maritime peut cependant, pour motifs graves, et après enquête, autoriser un débarquement immédiat du marin.

Article 320 Résiliation - Consentement mutuel des parties

Sous réserve des dispositions prévues à l'article précédent, le contrat d'engagement maritime peut être résilié à tout moment en cas de consentement mutuel des parties.

Article 321 Lieu de résiliation du contrat

Le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée déterminée ou pour une durée indéterminée ne peut être résilié que dans un port du Sénégal.

Lorsque le délai de préavis prévu à l'article 313 du présent chapitre s'achève pendant que le navire se trouve en mer, la validité du contrat est prorogée jusqu'à l'arrivée du navire dans un port du Sénégal et l'achèvement des opérations commerciales qu'il doit effectuer dans ce port.

Article 322 Conséquences de la rupture du contrat

Le marin, dont le contrat d'engagement maritime a été résilié pour un motif légitime, n'a droit a aucune indemnité.

Il peut être condamné au versement de dommages et intérêts à l'armateur, si la rupture du contrat d'engagement a causé un préjudice à ce dernier.

La résiliation par l'armateur ou son représentant d'un contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou d'un contrat à durée indéterminée, sans motif légitime, ouvre droit à une indemnité de résiliation, sauf en cas de faute grave du marin constatée par l'Autorité Maritime. L'indemnité de licenciement est fixée par les conventions collectives.

Article 323 Remplacement

Si le marin établit :

a) soit qu'il a la possibilité d'obtenir le commandement d'un navire, ou un emploi d'Officier, ou tout autre emploi d'un rang plus élevé que celui qu'il occupe conformément aux stipulations du contrat d'engagement maritime ;

b) soit que, par suite de circonstances intervenues depuis son engagement, son départ présente pour lui un intérêt certain.

Il peut demander à quitter son emploi, à condition qu'il puisse être pourvu à son remplacement par une personne compétente.

Article 324 Fin de plein droit du contrat

Le contrat d'engagement maritime, conclu pour une duré indéterminée, pour une durée déterminée ou pour un voyage, prend fin de plein droit dans les cas suivants :

a) décès du marin ;

b) débarquement pour motif disciplinaire ;

c) condamnation du marin à une peine criminelle ;

d) détention préventive du marin pendant une période de plus de trois mois ;

e) non reprise du service à bord d'un navire de l'armateur pendant une période de plus de deux mois à compter du jour de la libération du marin de ses obligations de service national ;

f) vente, prise, naufrage ou innavigabilité du navire ; le marin reçoit alors de l'armateur une allocation de chômage égale à de deux mois de salaire. Il peut, en outre, bénéficier d'une indemnité de perte d'effet dont le montant sera fixé forfaitairement par l'Autorité Maritime.

Article 325 Débarquement à l'étranger

Le débarquement d'un marin à l'étranger est soumis à l'autorisation de l'Autorité Maritime, sauf s'il s'agit d'un navire stationnaire non basé au Sénégal.

Le rapatriement du marin est à la charge de l'armateur dans les conditions prévues aux articles 391 et suivants.

Article 326 Licenciement par le Capitaine - Préavis

Le Capitaine ne peut licencier un marin à bord du navire sans préavis, ni exiger son débarquement immédiat, sauf lorsqu'il constate l'existence d'un motif grave, de nature à mettre en danger la sécurité du navire ou à troubler la tranquillité à bord, et après autorisation accordée par l'Autorité Maritime. La décision de licenciement et son motif doivent être consignés, sans délais, sur le livre de bord et le mouvement porté sur le rôle d'équipage.

Article 327 Stabilité de l'emploi

L'armateur est tenu d'assurer la stabilité de l'emploi à bord de ses navires. Les conventions collectives fixent la proportion des gens de mer auxquels la stabilité de l'emploi doit être assurée.

Article 328 Salaire d'attente

En dehors des périodes d'embarquement, l'armateur est tenu de placer en réserve tout marin qui bénéfice de la stabilité de l'emploi. Il lui sera versé le salaire prévu par les conventions collectives à cet effet.

Article 329 Certificat de travail

Le marin peut, à l'expiration du contrat d'engagement maritime, demander à l'armateur ou à son représentant, la délivrance d'un certificat contenant des indications relatives aux périodes de travail effectuées à son service, aux fonctions exercées à bord, et mentionnant que le marin est libre de toutes les obligations prévues à son contrat. Le certificat délivré par l'armateur ou son représentant ne doit contenir aucune appréciation sur la qualité du travail du marin, ni aucune indication sur les salaires qu'il a perçus.

Nonobstant les dispositions prévues aux alinéas 1 et 2 du présent article, le marin peut néanmoins obtenir de l'armateur ou de son représentant la délivrance d'un certificat établi séparément, contenant une appréciation sur la qualité de son travail, ou indiquant qu'il a entièrement satisfait aux obligations prévues au contrat d'engagement maritime.

Section II - DISPOSITIONS SPECIALES AU CAPITAINE

Article 330 Prérogatives et responsabilités du Capitaine

Le Capitaine est la personne désignée par l'armateur pour assurer la conduite d'un navire. Il répond de ses fautes, même légères dans l'exercice de ses fonctions. Hors des lieux où

l’armateur a son principal établissement, une succursale ou un représentant, il pourvoie aux besoins normaux du navire et de l’expédition.

En cas d’urgence, il peut prendre, au nom de l’armateur, toutes les dispositions conservatoires des droits de l’armateur, des passagers et/ou des chargeurs. Le Capitaine est alors réputé avoir agit comme gérant d’affaires des passagers et/ou des chargeurs. Le Capitaine ne peut prendre d’autres engagements qu’en vertu d’un mandat de l’armateur ou, en cas de communication impossible avec lui à l’étranger, qu’avec l’accord de l’Autorité Consulaire. La responsabilité du Capitaine ne cesse que par la preuve d’obstacle de force majeure.

Article 331 Interdictions

Il est interdit au Capitaine de charger sur son navire des marchandises ou d’embarquer des passagers pour son propre compte sans l’autorisation écrite de l’armateur. En cas d’infraction à cette disposition, le Capitaine devra à l’armateur le double du fret correspondant à son chargement. De même, il est formellement interdit au Capitaine de charger dans un navire ou de faire décharger tous déchets industriels toxiques sans autorisation préalable de l’armateur.

Article 332 Congédiement du Capitaine

L’armateur peut congédier le Capitaine en quelque lieu que ce soit, sous peine de dommages et intérêts en cas de renvoi injustifié. Le congédiement du Capitaine n’est pas subordonné, hors des ports sénégalais, à l’autorisation de l’Autorité Maritime.

Article 333 Convention particulière entre Armateur et Capitaine

Toutes conventions entre armateur et Capitaine concernant la fonction commerciale de ce dernier, en qualité de mandataire de l’armateur, peuvent être valablement constatées sans intervention de l’Autorité Maritime compétente. Sauf cas de force majeure, la convention commerciale ne peut influer sur le contrat d’engagement maritime du Capitaine.

Chapitre IV - OBLIGATIONS DES GENS DE MER

Article 334 Principe

Le marin doit accomplir son service dans les conditions prévues dans le contrat d’engagement maritime et conformément aux dispositions législatives et réglementaires et aux usages en vigueur. Le marin est tenu, notamment, d’observer la discrétion professionnelle, de ne pas se livrer à d’autres activités lucratives et de prendre soin du navire, de son équipement et de sa cargaison.

Article 335 Prise de service

Le marin est tenu de se rendre sur le navire à bord duquel il doit effectuer son service, au jour et à l’heure qui lui ont été indiqués par l’armateur ou son représentant, par le Capitaine ou par l’Officier dont il relève.

Article 336 Limitation au travail engagé

Le marin n’est pas tenu, sauf dans les circonstances de force majeure et celles où, le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le Capitaine est seul juge et à moins d’une convention contraire, d’accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il a été engagé.

Article 337 Obéissance

Le marin est tenu d’obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire, des passagers ou de la cargaison.

Article 338 Permission à terre

Le Capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin qui n’est pas de service peut descendre à terre.

Article 339 Marin stabilisé - Obligations

Les marins stabilisés mis en position de service sont tenus :

a) de se mettre à la disposition de leur armement, dans les vingt-quatre heures suivant la notification faite par l’armateur ou son représentant,

b) de prendre leur service à bord de tout navire de l’armement, suivant leur qualification ou leur grade,

c) d’exercer, à la demande de l’armement, toutes les activités dans des emplois correspondant à leur qualification ou à leur grade, à terre ou à bord des navires désarmés,

d) d’informer l’armement, dans les trois jours, de toute maladie ou de toute blessure subie, lorsqu’ils se trouvent à terre et de fournir des pièces justificatives.

Article 340 Inaptitude

Lorsqu’il est constaté, pendant le voyage en mer, un manque de qualification requise pour l’exécution du service auquel le marin est affecté, le Capitaine peut lui demander d’effectuer tout autre travail qu’il jugera pouvoir lui confier.

Dans ce cas, le marin est rémunéré d’après son nouvel emploi.

En cas d’inaptitude au travail à bord du navire à la suite d’un accident ou en raison d’un mauvais état de santé du marin, les salaires qui lui sont dus ne peuvent être diminués pendant la durée du voyage effectué.

Article 341 Complément d’effectif

Si, pendant le voyage en mer, l’effectif de l’équipage subit une diminution, chaque marin est tenu, à la demande du Capitaine, d’accomplir un travail supplémentaire pour lequel il est rémunéré.

Lorsque la diminution de l'effectif est de nature à entraîner des difficultés dans la conduite du navire ou un surmenage des membres de l'équipage, le Capitaine doit compléter l'effectif à la prochaine escale du navire.

Article 342 Assistance et sauvetage

Le marin est tenu de prendre part à toutes actions de sauvetage d'autres navires et de personnes se trouvant en danger en mer.

Il doit également participer au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

Article 343 Garde des outils et autres équipements

Le marin est tenu de prendre soin des instruments, des outils et de tous équipements mis à sa disposition par l'armement, et de veiller à leur bonne conservation.

En cas de perte, de destruction ou de détérioration de ces instruments, outils ou équipements par la faute du marin, celui-ci est tenu d'indemniser l'armement pour le préjudice ainsi causé et dûment constaté, après enquête de l'Autorité Maritime compétente.

Le marin est tenu d'apporter une attention particulière à l'observation des instructions et recommandations et des méthodes arrêtées dans son travail pour éviter, dans toute la mesure du possible, les accidents du travail.

Article 344 Propreté des postes

Le marin est tenu d'effectuer, en dehors de ses heures de service et sans pouvoir prétendre à une rémunération supplémentaire, le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste, de ses objets de couchage et, éventuellement, de ses ustensiles de cuisine.

Article 345 Transport de marchandise personnelle

En l'absence d'une clause du contrat d'engagement maritime l'y autorisant expressément, le marin ne peut embarquer à bord du navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur ou de son représentant. En cas d'infraction aux dispositions de l'alinéa précédent , le marin contrevenant est tenu de payer le fret au taux le plus élevé au lieu et à l'époque de leur embarquement, pour des marchandises de même espèce que celles indûment chargées sur le navire et pour le même voyage. Il est également responsable de tous dommages, amendes ou autres sanctions fiscales subis par le navire du fait de l'infraction mentionnée au présent alinéa.

Article 346 Jet à la mer

En cas d'infraction aux dispositions de l'article 347, le Capitaine a le droit de jeter à la mer les marchandises indûment chargées, si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou la

cargaison, ou à faire encourir des amendes ou des confiscations pour infractions aux lois douanières ou aux lois et règlements sanitaires, sous réserve des dispositions prévues au livre VIII du présent Code.

Article 347 Déclaration obligatoire

Le marin est tenu de déclarer au Capitaine les quantités exactes et la nature des denrées de consommation personnelle et des objets qui sont en sa possession. Il répond de toutes les conséquences pouvant résulter de fausses déclarations.

Article 348 Effets personnels du marin

Les objets et effets laissés à bord du navire par le marin décédé ou disparu, ou par le marin ayant quitté le navire pour cause de maladie ou pour toute autre cause, doivent faire l'objet d'un inventaire, dressé par le Capitaine assisté de deux membres de l'équipage, et être remis sous scellé à l'armateur, qui les transmet au marin débarqué ou aux ayants droits du marin décédé ou disparu ; copie de l'attestation de dépôt est remise à l'Autorité Maritime.

Article 349 Mentions au livre de bord

Le Capitaine est tenue de mentionner dans le livre de bord tous les événements importants concernant l'équipage et le navire.

TITRE II : OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR

Article 350 Obligations

L'armateur est tenu :

a) d'assurer la navigabilité et la sécurité du navire, de l'armer et de l'équiper avec des installations appropriées, conformément aux règlements et aux usages maritimes ;

b) de mettre à bord du navire un équipage qualifié et suffisant ;

c) d'assurer à bord du navire le respect des prescriptions relatives à l'hygiène, à l'habitabilité et à la sécurité du travail ;

d) de mettre à bord une quantité suffisante et de bonne qualité, de vivres et de boissons ainsi que les médicaments nécessaires ;

e) d'exécuter toutes ses obligations envers les marins, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur et aux usages maritimes.

Chapitre PREMIER - REMUNERATION DES GENS DE MER

Article 351 Base de la rémunération

Le marin est rémunéré conformément à sa qualification, à la fonction exercée à bord du navire, et au travail effectivement accompli.

Il peut percevoir une rémunération comprenant un salaire de base, des suppléments, des primes, ou composée de parts de profit. Le mode de rémunération peut également comporter à la fois, des salaires et leurs accessoires, et des parts de profit.

Article 352 Taux des rémunérations

Les taux des salaires de base et des suppléments ainsi que les primes et les parts de profit, leur mode de calcul et les conditions de leur paiement sont fixés par les conventions collectives, les accords d'établissement ou, à défaut, par l'Autorité Maritime.

Article 353 Principe de calcul

Pour l'application des dispositions du présent code :

tous les éléments de rémunération du marin, prévus par les dispositions légales et réglementaires et par les contrats d'engagement maritime, sont considérés comme salaires ;

pour le calcul des salaires et de leurs accessoires, par mois on entend un mois de trente jours.

Article 354 Fonctions supérieures

Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle à laquelle il a été engagé, et comportant un salaire plus élevé que le sien, a droit à un salaire calculé d'après la différence existant entre son salaire et le salaire afférent à la fonction qu'il a effectivement remplie, pour la durée de la période pendant laquelle il a exercé cette fonction.

Article 355 Rémunération au mois

Le marin payé au mois est rémunéré proportionnellement à la durée effective des services assurés.

Article 356 Rémunération au voyage

Le marin payé au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de son salaire en cas de prolongation de voyage, et à une indemnité en cas de retardement, à moins que la prolongation ou le retardement soit imputable à un cas de force majeure. Il ne subit aucune réduction de salaire en cas d'abrègement du voyage, qu'elle qu'en soit la cause.

Article 357 Rémunération au profit

Le marin rémunéré au profit a droit, en sus de sa part, à une indemnité en cas de retardement, de prolongation ou d'abrègement du voyage, provenant du fait de l'armateur ou du Capitaine, lorsqu'il établit avoir subi un dommage du fait de ce retardement, de cette prolongation ou de cet abrègement.

Article 358 Heures supplémentaires

Pendant les heures supplémentaires ordonnées par le Capitaine en cas de nécessité, le travail du marin est rémunéré au tarif des heures supplémentaires prévues par les conventions collectives.

Article 359 Compensation

Les dimanches et jours fériés où les marins ont travaillé sont compensés forfaitairement dans les conditions prévues par les conventions collectives.

Article 360 Heures supplémentaires des Officiers

Le Capitaine du navire et les Officiers ont leurs heures supplémentaires compensées forfaitairement par une allocation de 25% de leur salaire de base. Pour des navigations particulières notamment pilotage et remorquage des accords d'établissement peuvent régler différemment ce mode de règlement.

Article 361 Rémunération pour assistance

Les membres de l'équipage d'un navire qui ont assisté un autre navire, ou participé à son sauvetage, ou prêté assistance avec un résultat utile, ont droit à une part de la rémunération allouée au navire à bord duquel ils sont embarqués, conformément aux dispositions des articles relatifs au sauvetage et à l'assistance.

Article 362 Indemnité en cas de naufrage

En cas de perte du navire par naufrage, le marin a droit au salaire payable conformément aux stipulations du contrat d'engagement maritime, pendant une période de deux mois à compter du jour du naufrage du navire, si le contrat d'engagement a été résilié par l'armateur

et que le marin est resté sans travail pendant cette période. De même, il lui est attribué une indemnité de perte d'effets conformément aux dispositions de l'article 222.

Article 363 Cas de force majeure

Lorsque le voyage n'a pu être commencé ou continué par suite d'un cas de force majeure ou d'un cas fortuit, le marin rémunéré au voyage conserve son droit de salaire stipulé dans le contrat d'engagement maritime, mais sans que ce salaire puisse excéder le montant dû pour un mois de service, à compter du jour de la résiliation du contrat par l'armateur.

Article 364 Rupture du contrat - Faute de l'armateur

En cas de rupture du contrat par le fait ou la faute de l'armateur ou de son représentant, le marin a droit aux salaires qui lui sont dus pour le temps passé au service dudit armateur. Le marin a également droit :

a) à un mois de salaire si le contrat d'engagement a été conclu pour un voyage ;

b) à la totalité du salaire dû conformément au contrat d'engagement si celui-ci a été conclu pour une durée déterminée ;

c) à l'indemnité de licenciement prévue par les conventions collectives dans le cas où le marin n'est pas embarqué.

Le marin rémunéré au profit a droit à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord, ou, à défaut, par le tribunal compétent.

En cas de rupture abusive du contrat par le fait ou la faute de l'armateur ou de son représentant, le tribunal saisi peut accorder au marin stabilisé, en plus de l'indemnité de licenciement prévue à l'alinéa 2 du présent article des dommages et intérêts dont le montant est fixé par ledit tribunal, si le marin n'est pas rembarqué.

Article 365 Décès du marin

En cas de décès du marin pendant la durée du contrat, ses salaires sont dus à ses ayants droits jusqu'au jour du décès.

Si le contrat d'engagement a été conclu pour un voyage ou en cas de rémunération au profit, en cas de décès du marin, la totalité du salaire ou des montants prévus est due à ses ayants droits.

Article 366 Salut du navire - Acte de dévouement du marin

Si le marin décède pendant qu'il accomplissait un acte de dévouement pour la défense ou le salut du navire, le salaire est dû en entier pour tout le voyage aux ayants droit, si le navire arrive à bon port, et quelle que soit la durée pour laquelle le contrat d'engagement a été conclu. En cas de perte du navire, le salaire est dû à ses ayants droit jusqu'au jour de la constatation de la cessation des services par les autres membres de l'équipage.

Article 367 Disparition en mer

En cas de disparition du marin pendant un voyage en mer, ses salaires sont dus à ses ayants droit jusqu'au jour de la constatation du décès par jugement.

Article 368 Absence sans autorisation

Le marin qui, étant de service, s'absente sans autorisation, ou qui se trouve absent sans y avoir été autorisé au moment où il doit prendre son service, perd tout droit à ses salaires pendant la durée de son absence.

Article 369 Dommages et intérêts

Si le contrat d'engagement est résilié à la suite du licenciement du marin pour une absence non autorisée, telle que prévue à l'article précédent, la moitié seulement des salaires dus est mise à la disposition du marin. L'autre moitié de ses salaires peut être retenue par l'armateur pour sûreté de sommes auxquelles le marin pourrait être condamné à titre de dommage et intérêts, pour le préjudice causé. Si dans les trois mois qui suivent la fin du voyage, l'armateur n'a engagé aucune action en dommages et intérêts contre le marin, il devra lui verser la moitié des salaires qui a été retenue à titre de sûreté.

L’armateur peut, le cas échéant, réclamer au marin qui a été absent sans autorisation, des dommages et intérêts pour le préjudice qu’il aura pu lui causer du fait de cette absence.

Article 370 Détention préventive ou condamnation du marin

Le marin qui est détenu comme suspect en raison d’une infraction à la législation pénale, conserve le droit à la moitié de son salaire jusqu’au jour du jugement définitif, à condition que celui-ci ait été rendu dans les trois mois suivant l’arrestation du marin, et que l’armateur n’ait pas résilié au cours de cette période le contrat d’engagement. Si le marin est remis en liberté à la suite d’une ordonnance de non lieu ou de son acquittement par le tribunal saisi, il a droit au paiement de la seconde moitié de son salaire. Si le contrat d’engagement a été résilié à la suite de l’arrestation ou de la détention du marin, l’armateur est tenu de lui proposer la conclusion d’un nouveau contrat d’engagement qui prendra en compte son ancienneté.

Article 371 Prélèvement sur salaires

Il est interdit à l’armateur d’opérer sur les salaires du marin une quelconque retenue ou suspension, en raison de l’inexécution d’obligations autres que celles prévues dans le présent Code ou dans les textes pris pour son application.

Article 372 Échéance

Le versement des salaires du marin payé au mois doit être effectué sur le territoire national au plus tard dans les cinq jours suivant la fin du mois pour lequel le salaire est dû.

Le paiement des salaires dus au marin engagé en vertu d’un contrat conclu pour un voyage, doit être effectué conformément aux conditions prévues dans le contrat d’engagement ou, en l’absence de stipulations sur ce point, dans les trois jours suivant l’achèvement des opérations de chargement ou de déchargement du navire. Pour les navires étrangers, le paiement des salaires du marin doit intervenir impérativement dans un délai de dix jours après retour au Sénégal, sous peine de sanctions pénales prévues dans les dispositions du présent Code relatives aux infractions à la réglementation du travail.

Article 373 Bulletin de solde

Tout versement de salaire par l’armateur donne lieu à la délivrance au marin d’un bulletin de solde visé. Le bulletin de solde doit mentionner tous les éléments de salaire ainsi que leurs montants, de même que les déductions légales effectuées.

Article 374 Base de rémunération au profit

En cas de rémunération au profit, les parts de profit dues au marin sont payées conformément aux stipulations du contrat conclu entre l’armateur et le marin et, à titre subsidiaire, suivant les usages.

Article 375 Règlement des salaires

Le paiement des salaires est effectué par l'armateur ou son représentant directement au marin ou aux personnes dûment autorisées par lui et, dans les cas prévus par la loi, à ses ayants droit.

Article 376 Délégation de salaire

Le marin ne peut déléguer ses salaires ou des parts de profit qu'en faveur d'une personne qui est légalement ou en fait, à sa charge. Une telle délégation ne peut dépasser les deux tiers du montant total des salaires ou des parts de profit dus.

Article 377 Révocation de la délégation

La délégation des salaires peut être donnée ou révoquée par le marin à tout moment, soit par écrit, la signature du marin étant dûment certifiée, soit en cours de voyage, par un télégramme adressé à l'armateur et confirmé par le Capitaine du navire à bord duquel le marin se trouve. La délégation des salaires et sa révocation prennent effet dès leur notification à l'armateur.

Article 378 Régularité des versements

L'armateur est tenu de verser régulièrement aux délégataires, ou de leur faire parvenir, aux échéances prévues, le montant de la délégation. Il doit également effectuer les versements provisionnels demandés par le marin.

Article 379 Avances sur salaires

Le marin a droit à des avances à valoir sur ses salaires. Le montant des avances susceptibles d'être versées ainsi que les conditions de leur paiement doivent être fixés dans un règlement intérieur établi par l'armateur et approuvé par l'Autorité Maritime.

Article 380 Acompte

Le marin peut également obtenir, en cours de route, un acompte sur les salaires. Tout versement d'un acompte doit être mentionné sur le livre de bord et suivi de la signature du marin et de celle de deux membres de l'équipage. Les acomptes versés ne peuvent être supérieurs à un tiers du montant total des salaires dus au marin au moment où un acompte est demandé sans déduction des avances et délégations. Les avances et acomptes sur salaires sont également inscrits au moment de leur versement.

Article 381 Saisie sur salaires

Les dispositions légales relatives aux parts de salaire non cessibles, et aux parts de salaire ne pouvant être saisies par décision de justice au profit d'un tierce personne, sont applicables aux marins. Sont insaisissables, pour quelque cause que ce soit :

les vêtements des marins ;

les instruments et autres objets appartenant aux marins lorsqu'ils sont utilisés dans l'exercice de leur profession ;

les sommes dues aux marins pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour rapatriement.

Lors du paiement des salaires, l'Autorité Maritime peut, à la demande d'un créancier, conformément aux procédures prévues dans la législation du travail, demander à retenir la partie saisissable des salaires et parts de profits dus au marin.

Chapitre II - APPROVISIONNEMENT DES GENS DE MER

Article 382 Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous navires de mer utilisés à des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers à la pêche et qui sont immatriculés sur le territoire du Sénégal.

Article 383 Nourriture et couchage

Le marin a droit à la nourriture pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage. Les aliments fournis doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante, d'une valeur nutritive certaine et suffisamment variée.

Le marin a droit à la fourniture du matériel de couchage, d'ustensiles et de plats.

Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre III - LOGEMENT DES GENS DE MER A BORD

Article 384 Champ d'application

Les dispositions de la présente section sont applicables à tous les navires de mer à propulsion mécanique, utilisés à des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers, à la pêche et qui sont immatriculés sur le territoire du Sénégal.

Elle ne s'applique cependant pas :

aux navires ayant une jauge brute inférieure à trente tonneaux ;

aux remorqueurs et aux navires exclusivement utilisés dans la navigation en eaux portuaires.

Article 385 Logements et aménagements

L'armateur est tenu de mettre à la disposition des marins, à bord du navire, des logements ou aménagements installés convenablement, ventilés, éclairés et chauffées. Les logements ou aménagements doivent être exclusivement réservés à leur usage.

Il est également tenu de mettre à la disposition des membres de l'équipage des couchettes individuelles.. Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par décret.

Article 386 Contrôle

L'Autorité Maritime inspecte tout navire et s'assure que les logements de l'équipage sont conformes aux conditions exigées dans les dispositions contenues dans la présente section et dans les textes pris pour leur application. Cette inspection est obligatoire lorsque :

il est procédé à la première immatriculation du navire dans un port du Sénégal ;

les logements de l'équipage ont été modifiés d'une manière importante ou reconstruits, soit une organisation de gens de mer reconnue au Sénégal et le représentant de tout ou parti de l'équipage, soit un quart au moins des membres de l'équipages auront adressé une plainte écrite à l'Autorité Maritime. Dans une telle hypothèse, la plainte devra parvenir à l'Autorité Maritime suffisamment tôt pour éviter tout retard au navire, et devra préciser également quelles sont les dispositions législatives ou réglementaires dont la violation ou le non respect sont invoqués.

Chapitre IV - SANTE ET HYGIENE A BORD

Article 387 Installations sanitaires — Infirmerie - Pharmacie

L'armateur est tenu de mettre à bord des installations sanitaires suffisantes. Une infirmerie devra être prévue à bord de tout navire embarquant un équipage de 15 personnes ou plus affecté à un voyage de plus de 3 jours. Tout navire affecté à la navigation maritime est tenu d'avoir une pharmacie à bord contenant un livret d'instructions médicales approuvé par l'Autorité Maritime. Les modalités d'application de ces dispositions sont déterminées par décret.

Chapitre V - HABILLEMENT DES GENS DE MER

Article 388 Vêtement de travail - Vêtement de protection

L'armateur est tenu de fournir gratuitement, à chaque membre de l'équipage, des vêtements de travail et des vêtements de protection, suivant la nature du travail effectué à bord.

Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe la liste des vêtements de travail et de protection à fournir, les conditions de leur attribution et de leur utilisation, ainsi que la responsabilité encourue par les membres de l'équipage, en cas de perte ou de détérioration fautive de ces vêtements.

Article 389 Tenue de travail

L'armateur qui exige le port de la tenue sur ses navires est tenu de fournir à tout marin engagé un uniforme complet chaque année.

CHAPITRE VI - RAPATRIEMENT DES GENS DE MER

Article 390 Champ d'application

Les dispositions prévues dans la présente section sont applicables à tous les navires de mer immatriculés au Sénégal et aux armateurs, Capitaines et marins de ces navires.

Elles ne s'appliquent cependant pas :

aux navires de la Marine Nationale ;

aux navires d'état n'ayant pas une affectation commerciale ;

aux navires exclusivement affectés au cabotage national.

Article 391 Rapatriement

Tout membre de l'équipage de nationalité sénégalaise, domicilié au Sénégal, qui est débarqué à l'étranger en cours ou en fin de contrat a le droit d'être rapatrié à son port sénégalais d'embarquement.

Les frais de rapatriement du marin, qui est resté à l'étranger pour des raisons indépendantes de sa volonté, sont à la charge de l'armateur.

Le rapatriement est considéré comme assuré lorsqu'il est procuré au marin un emploi convenable à bord d'un navire se rendant au port d'embarquement visé à l'alinéa premier du présent article.

Lorsque le marin est rapatrié comme membre de l'équipage, il a droit à la rémunération des services accomplis pendant le voyage.

Article 392 Frais de rapatriement

Les frais de rapatriement comprennent toutes les dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture du membre de l'équipage durant le voyage. Ils comprennent également les frais d'entretien jusqu'au moment fixé pour son départ.

Article 393 Exemption du marin

Les frais de rapatriement ne peuvent être mis à la charge du marin s'il a été débarqué ou délaissé à l'étranger en raison :

d'un accident survenu au service du navire ;

de naufrage, d'innavigabilité, de vente du navire ;

d'une maladie qui n'est due ni à son fait volontaire, ni à une faute de sa part ;

de congédiement pour une cause qui ne lui est pas imputable.

Article 394 Marin étranger

Un membre de l'équipage, de nationalité étrangère, débarqué ou délaissé dans un port du Sénégal en cours ou en fin de contrat, a le droit d'être rapatrié, soit dans le pays où il est domicilié, soit à son port d'engagement, soit au port de départ du navire, à son choix à moins que le contrat d'engagement ou une convention postérieure en ait convenu autrement.

Si le contrat d'engagement a été résilié sans faute du membre de l'équipage, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur.

Article 395 Obligation de l'État

Les frais de rapatriement du marin débarqué pour passer en jugement ou pour subir une peine, sont à la charge de l'État.

TITRE III : TRAVAIL MARITIME CHAPITRE PREMIER - GENERALITES

Article 396 Dispositions plus favorables

Aucune prescription, dans le présent titre ne peut porter atteinte aux dispositions prévues dans tout autre texte législatif ou aux stipulations contenues dans tout accord passé entre armateurs et gens de mer, qui assure à ces derniers des conditions plus favorables en ce qui concerne les conditions, l'organisation et la durée du travail à bord, les repos et congés, les conflits du travail.

Article 397 Champ d'application

Les dispositions du présent titre sont applicables à tous les navires de mer, immatriculés au Sénégal et affectés à des fins commerciales au transport de marchandises ou de passagers.

Article 398 Exceptions

Les dispositions du présent titre sont applicables à toutes les personnes qui sont employées dans une fonction quelconque à bord d'un navire de mer, à l'exception :

a) du Capitaine,

b) du Pilote du navire,

c) des dockers itinérants qui ne sont pas membres de l'équipage,

d) des personnes qui ne sont pas membres de l'équipage et qui sont employées pendant que le navire est au port à des travaux de réparation, de nettoyage, de chargement ou de déchargement du navire, ou à des fonctions d'entretien, de surveillance ou de garde.

Chapitre II - CONDITIONS, ORGANISATION ET DUREE DU TRAVAIL A BORD

Article 399 Détermination de la durée du travail

La durée du travail des gens de mer, quelle que soit la catégorie à laquelle ils appartiennent, ne peut excéder, à bord des navires sous pavillon du Sénégal, la durée légale du travail telle qu'établie par la réglementation en vigueur.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par arrêté, les modalités d'application des dispositions prévues à l'alinéa précédent, compte tenu du genre de navigation effectuée par les navires de mer ou la catégorie de marins concernée.

Article 400 Contrôle de la durée du travail

Les mesure de contrôle des heures de travail et de repos et de la durée de travail effectif, ainsi que les procédures suivant lesquelles des dérogations peuvent être accordées, sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

L'Arrêté visé à l'alinéa précédent, ainsi que l'Arrêté prévu à l'article ci-dessus sont pris après consultation des armateurs et des organisations représentatives des gens de mer.

Article 401 Exceptions

Les dispositions du présent chapitre, relatives à la durée du travail à bord, ne sont pas applicables :

a) au second Capitaine ou chef mécanicien,

b) au commissaire,

c) à tout autre Officier chef de service qui ne prend pas le quart.

Article 402 Service à la mer

Le service à la mer doit cesser dès que le navire est en escale pour vingt-quatre heures ou plus, sauf pour motif de sécurité.

Article 403 Heure supplémentaire

Toute heure de travail effectué en dépassement des limites légales journalières ou hebdomadaires du présent code, sera considérée comme heure supplémentaire, pour laquelle le marin a droit à une majoration de salaire calculée suivant les règles prévues par les conventions collectives, à l'exception des heures de travail pour cas de force majeure dont le Capitaine est seul juge et liées à la sécurité du navire, de la cargaison et des personnes embarquées.

Article 404 Rémunération du travail

La rémunération du travail est fixée par le contrat d'engagement, dans le cadre de conventions ou accords conclus entre armateurs et organisations représentatives des gens de mer, et approuvées par l'Autorité Maritime.

Article 405 Repos hebdomadaire

Un repos complet de deux journées par semaine, en principe le Samedi et le Dimanche, doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime ou le voyage a une durée supérieure à cinq jours. Si la durée est inférieure à cinq jours, il sera accordé l'équivalent de six heures par jour de travail.

Toutes les fois que le repos hebdomadaire n'a pu être donné à sa date, il doit être remplacé par un repos de vingt quatre heures consécutives soit au retour du navire au port d'attache, tête de ligne ou de retour habituel, soit par accord mutuel dans un port d'escale. Tout repos hebdomadaire non donné à sa date et non compensé ainsi qu'il est dit ci-dessus donne droit à un jour de congé payé s'ajoutant au congé annuel.

Les marins ne peuvent refuser le départ du navire si leur repos n'ont pas été effectivement pris. Les jours fériés prévus par la législation du Sénégal sont compensés par accord prévu dans les conventions collectives.

Article 406 Navire en mer

Est considéré comme étant en mer, tout navire qui a levé son ancre en rade ou qui se trouve à la sortie du port, jusqu'au moment de son arrivée dans une rade ou dans un port où des communications peuvent être établies aisément à terre.

Le navire arrivé en rade ou au port, qui attend un Pilote, un poste à quai, un contrôle sanitaire ou douanier ou le règlement des formalités requises par l'Autorité administrative, est considéré comme un navire en mer. Le jour de l'entrée du navire au port ou dans la rade et le jour de la sortie du port ou de la rade, sont considérés comme des jours passés en mer.

Article 407 Travaux exceptionnels

N'est pas compris dans la durée normale du travail, ni considéré comme heures supplémentaires, le temps nécessaire à l'exécution des travaux énumérés ci-dessous :

a) les travaux que le Capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées ;

b) les travaux requis par le Capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse,

c) les appels, exercices d'incendie ou d'abandon et exercices similaires du genre de ceux que prescrit la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

d) les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires,

e) les travaux normaux et indispensables auxquels doivent procéder les Officiers pour la détermination et la position du navire et pour les observations météorologiques,

f) le temps supplémentaire qu'exige la relève normale des quarts.

Article 408 Travail en quart

Le travail, à bord des navires, du personnel du pont et du personnel des machines est effectué selon le système des quarts. Un quart dure quatre heures. L'interruption entre deux quarts effectués hors zone portuaire doit durer seize heures.

Article 409 Suspension du repos

Une journée de repos hebdomadaire comprend vingt-quatre heures de repos consécutives, décomptées à partir de l'heure à laquelle le marin intéressé devait prendre son quart.

Tout travail effectué pendant le repos hebdomadaire, autre que les travaux prévus à l'article 410 du Présent Code, en suspend l'effet, à moins que sa durée n'ait excédé deux heures.

Article 410 Durée de travail pour le service général

Le travail, à bord des navires, des gens de mer du service général ne peut dépasser douze heures.

Article 411 Prise de service

Le marin est tenu de se rendre à bord du navire, en vue d'y exécuter le travail pour lequel il a été engagé, au jour et à l'heure qui lui ont été indiqués par l'armateur ou son représentant.

Article 412 Autorisation du Capitaine

Le marin ne peut s’absenter du bord sans y avoir été autorisé.

Lorsqu’un marin est absent du bord, sans raisons justifiées, trois heures avant l’appareillage du navire, il peut être remplacé et n’a droit, dans ce cas à aucune indemnité. L’absence du bord, en cours de voyage, sans l’autorisation du Capitaine, constitue une cause de résiliation du contrat d’engagement, même à l’étranger, si le marin ne se trouve pas à bord au moment de l’appareillage.

Article 413 Présence à l’appareillage

Le jour et l’heure de la sortie du navire en mer, ou du changement de son mouillage au port dans lequel il se trouve, doivent être annoncés à l’équipage le plus tôt possible sur le tableau d’affichage effectué à cet égard sur le livre de bord.

Les membres de l’équipage sont tenus de se présenter à bord du navire trois heures avant l’heure de sortie du navire en mer, annoncée sur le tableau d’affichage.

Article 414 Permission à terre

En dehors de son service au port, le marin a le droit de descendre à terre, si la sécurité du navire le permet. Les conditions dans lesquelles les membres de l’équipage qui ne sont pas de service peuvent descendre à terre, sont déterminées par le Capitaine, celui-ci doit assurer une répartition égale entre les membres de l’équipage du service de garde du navire au port.

En l’absence de relation directe entre le navire et la terre, le Capitaine est tenu d’organiser les moyens de transport appropriés pour les membres de l’équipage autorisés à descendre à terre.

Article 415 Service du navire et de la cargaison

Le marin est tenu, aussi bien au port qu’en mer, à bord comme à terre, d’exécuter les ordres de ses supérieurs en ce qui concerne le navire et la cargaison.

Article 416 Âge minimum

Nul ne peut être admis à servir à bord d’un navire s’il n’est âgé de 15 ans révolus au moins.

Les dispositions du présent livre applicables aux mineurs concernent les personnes âgées de seize à dix-huit ans, embarquées à bord des navires aux fins d’apprentissage ou comme stagiaires.

Article 417 Durée du travail des mineurs

La durée du travail, à bord des navires immatriculés au Sénégal, ne peut excéder, pour les mineurs, six heures par jour, soit trente heures par semaine.

Un mineur ne peut être employé à bord qu’à des travaux et service en rapport avec ses capacités physiques, correspondant à l’exercice de ses fonctions. Le Capitaine est tenu de veiller à l’initiation du mineur dans l’exercice de la profession de marin.

Sauf dans le cas de nécessité impérieuse, le mineur a droit à :

une interruption de son travail d'une durée d'une demi-heure, après quatre heures de travail continu ;

un repos complet entre 21heures et 6 heures. Un mineur ne peut être employé dans les compartiments des machines pendant plus de quatre heures par jour, ni dans un travail nuisible à sa santé et à son développement normal. Un mineur ne peut effectuer d'heures supplémentaires que dans la limite de deux heures par jour sauf en cas de nécessité impérieuse et notamment pour des raisons de sécurité et l'exécution des travaux prévus à l'article précédent du Code.

Article 418 Modalités d'exécution

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrêté, en tant que de besoin, les modalités d'exécution de dispositions du présent chapitre.

Chapitre III - REPOS ET CONGES

Article 419 Principe

Les marins ont droit à un congé payé dont la durée est fixée par les conventions collectives mais qui ne peut être inférieure à deux jours et demi par mois d'embarquement. Tout marin ayant effectué au moins six mois de travail continu a droit, en quittant son emploi, pour chaque mois complet de travail accompli, à deux jours et demi de congé payé.

Le marin licencié, sans qu'il y ait une faute de sa part, avant d'avoir accompli six mois de travail continu, a droit, en quittant son emploi, à deux jours et demi ouvrables de congé payé pour chaque mois complet de travail accompli.

Article 420 Congés

Les marins ont droit à une période de congés payés dont la durée est fixée conformément aux dispositions des conventions collectives en vigueur.

Chapitre IV - REGIME SOCIAL DU MARIN

Article 421 Prestations familiales

Les marins embarqués sur les navires sénégalais sont affiliés à une institution de sécurité sociale et ont droit aux prestations familiales du Régime Général sénégalais. Ceux embarqués sur des navires étrangers, bénéficient également des mêmes prestations à condition qu'il soit prévu dans leur contrat qu'ils sont affiliés à une Institution de Sécurité Sociale du Sénégal et que le représentant de l'armateur domicilié au Sénégal verse effectivement les cotisations audit organisme.

Article 422 Pension de retraite

Les marins embarqués sur les navires sénégalais sont affiliés à une Institution de Prévoyance Retraite et de Sécurité Sociale du Sénégal. Ceux embarqués sur des navires étrangers sont

également affiliés à condition que ce soit prévu dans leur contrat et que le représentant de l'armateur domicilié au Sénégal verse effectivement les cotisations à l'Institution. Les marins admis à la retraite bénéficient d'une indemnité de départ dite "Indemnité de fin de Carrière" prévue par les conventions collectives.

Article 423 Institut de Prévoyance Maladie

Les marins embarqués sur les navires sénégalais sont affiliés à une caisse de Prévoyance Maladie (I.P.M). Ceux embarqués sur les navires étrangers y sont également affiliés à condition que ce soit prévu sur leur contrat et que le représentant de l'armateur domicilié au Sénégal verse effectivement les cotisations à cette caisse.

Article 424 Salaire et soins

Lorsqu'un marin est soigné à la charge de l'armateur conformément aux articles 431 et 153 du présent Code, il conserve l'intégralité de son salaire pendant tout le temps où les soins sont dus par l'armateur. Le marin est soigné aux frais du navire, s'il est blessé au service du navire ou s'il est tombe malade pendant son embarquement.

Le marin débarqué pour cause d'accident ou de maladie loin d'un port du Sénégal conserve ses droits aux soins et salaires jusqu'au jour de son rapatriement, quelle que soit l'origine de la blessure ou de la maladie. Toutefois ne donnent lieu à aucune indemnité, les blessures ou la maladie résultant d'un fait intentionnel de l'intéressé, et les salaires ne sont plus assurés du jour de la cessation du travail ; le marin conservant le droit à la nomination. Le marin débarqué non encore guéri dans un port du Sénégal est soumis au régime de la prévention et de la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles de la caisse de Sécurité Sociale ainsi qu'à sa garantie pour les maladies contractées en service, qu'ils aient ou non le caractère de maladie professionnelle.

Article 425 Accidents du travail - Maladies - Protection

Les marins sont protégés contre les accidents du travail et contre les maladies contractées en service dans les conditions prévues aux dispositions du présent Code.

Article 426 Définition accidents du travail

Est considéré comme accident du travail en matière maritime, tout accident survenu au cours de l'exercice du métier de marin et entraînant pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux.

Article 427 Définition de la maladie contractée en service

Est considérée comme maladie contractée en service en matière maritime, toute affection constatée en cours d'embarquement, entraînant pour la victime, soit une incapacité de travail de temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux, et pouvant par sa nature, être

considérée comme ayant un lien de causalité direct avec l'exercice de la profession de marin. En cas de contestation sur le régime de la maladie, l'avis du Médecin des gens de mer sera toujours requis. La maladie contractée en service est couverte par l'Institution de Sécurité Sociale d'affiliation. La responsabilité de l'Institution et des armateurs est cependant limitée à 12 semaines.

Article 428 Constatation de l'accident ou de la maladie

Tout accident ou maladie constaté en cours d'embarquement fait l'objet d'un rapport détaillé de blessure ou de maladie, établi par le Capitaine et contresigné par deux témoins.

Le contenu de ce document ainsi que la procédure de déclaration et d'enquête sont fixés par décret.

Article 429 Subrogation armateur

Lorsque l'armateur assume directement le paiement des soins au praticien, rembourse le marin des frais pharmaceutiques et lui paie les salaires et indemnités pouvant lui être dus, il est subrogé de plein droit à la victime dans les droits de celle-ci à l'encontre de la caisse. Il doit alors en faire la déclaration auprès des services de l'Institution de Sécurité Sociale d'affiliation pour éviter le double paiement.

Article 430 Recouvrement et paiements

Le recouvrement des cotisations et les paiements aux bénéficiaires sont du ressort de l'Institution de Sécurité Sociale.

Chapitre V - AUTRES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR

Article 431 Principe

Si le marin est blessé pendant qu'il se trouve au service du navire, ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement, après que le navire ait quitté le port où le marin a été débarqué, celui-ci a droit à tous les soins médicaux nécessaires, à la charge de l'armateur. Les dispositions de l'alinéa précédent sont également applicables au marin qui tombe malade entre la date de son embarquement et la date du départ du navire, ou postérieurement à la date de son embarquement et avant tout autre embarquement auprès du même armateur. Dans ce dernier cas, il doit être établi que la maladie a été contractée au service du navire.

Article 432 Débarquement au Sénégal

Les soins cessent d'être dus par l'armateur au plus tard à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter du jour où le marin a été débarqué à terre, au Sénégal. Ils cessent également d'être dus à partir du jour où, après avoir été débarqué à terre, le marin a été pris en charge par le régime d'assurance maladie.

Toutefois, si le marin a été débarqué hors du Sénégal, les soins sont dus, s'il y a lieu, au-delà du délai de quatre mois prévu à l'alinéa précédent, et ce, jusqu'au rapatriement.

Article 433 Couverture sociale

L'armateur est tenu de veiller à ce que le marin ait une couverture sociale, contre les accidents du travail, contre la perte de son aptitude à exercer la profession de marin à la suite d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle.

Article 434 Frais funéraires - rapatriement

En cas de décès du marin survenu à bord, ou en cas de décès survenu à terre, à l'étranger, si au moment du décès le marin se trouvait à la charge de l'armateur, les frais funéraires et les frais de rapatriement du corps du marin sont à la charge de l'armateur.

Article 435 Indemnité de fin de carrière

En cas de décès du marin, dans les conditions prévues à l'article précédent, l'armateur est tenu de payer aux personnes qui se trouvent, légalement ou en fait, à la charge du marin au moment du décès, une indemnité posthume égale à l'indemnité de fin de carrière prévue par la convention collective.

L'indemnité visée à l'alinéa précédent sera due aux personnes qui se trouvaient à la charge du marin décédé en sus des indemnités susceptibles d'être versées conformément aux dispositions du régime d'assurance maladie et décès des gens de mer.

TITRE IV : ETAT CIVIL EN MER ET SUCCESSIONS MARITIMES

Article 436 Principes

A bord des navires battant pavillon sénégalais, la qualité d'Officier Instrumentaire est dévolue au Capitaine, Maître ou Patron.

En cas de décès ou d'incapacité du Capitaine, cette qualité est exercée par le Second Capitaine, ou à défaut, par celui de l'équipage qui est le plus élevé en grade dans la hiérarchie du bord, pourvue qu'il soit âgé de plus de dix huit ans.

Chapitre PREMIER - ETAT CIVIL EN MER

Article 437 Pouvoirs de l'Officier Instrumentaire

Pendant un voyage maritime, l'Officier Instrumentaire exerce les fonctions dévolues à terre aux Officiers d'État Civil et aux Notaires.

Il est habilité à dresser, lorsque le navire est en mer ou qu'il ne peut communiquer avec l'Officier d'État Civil qui est à terre :

a) des actes publics : actes de naissance, actes de reconnaissance d'un enfant naturel, acte de décès, acte de déclaration d'un enfant sans vie, testaments ;

b) des actes privés : actes de procuration, actes de consentement à mariage, actes de consentement à engagement volontaire, déclarations d'autorisation maritale ;

c) des actes administratifs : procès verbal de disparition d'une personne inscrite au rôle d'équipage ou présente à bord, qui est tombée à l'eau, sans que le corps ait pu être retrouvé.

Article 438 Forme et énonciation des actes

L'Officier Instrumentaire doit se conformer, pour la rédaction des actes, aux dispositions du droit commun. Les actes d'État Civil établis en mer sont transcrits sur des feuilles ad hoc annexées au rôle d'équipage. Ils sont remis au Chef des services de la Marine Marchande ou aux Consuls du Sénégal qui leur donnent la suite qu'ils comportent.

Un arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande déterminera les limites de compétence des Officiers Instrumentaires à bord des navires et les modes de rédaction des différents actes.

Chapitre II - SUCCESSIONS MARITIMES

Article 439 Définition - Obligations du Capitaine

On appelle "successions maritimes" les biens qu'auraient à bord les personnes qui meurent ou disparaissent au cours d'un voyage maritime. Le Capitaine est tenu, dès la constatation du décès ou de la disparition d'une personne, de faire l'inventaire détaillé des biens, vêtements, valeurs ou autres en présence de deux témoins, de les mettre sous scellé et de les faire placer dans des locaux fermant à clef.

Dès l'arrivée du navire dans un port sénégalais, les biens, effets et valeurs constituant la succession sont remis par le Capitaine au Chef de la circonscription maritime chargé de la recherche des héritiers.

Les fonds compris dans la succession seront consignés au Trésor jusqu'au dénouement de celle-ci.

LIVRE V - TRANSPORT MARITIME ET PROFESSIONS AUXILIAIRES

TITRE PREMIER : ORGANISATION GENERALE DU TRANSPORT MARITIME

Article 440 Généralités et Renvoi

L'organisation générale des transports maritimes et, en particulier les mesures de coopération sous-régionale ou régionale qui peuvent être demandées aux structures maritimes nationales pour favoriser l'économie sous-régionale ou régionale, relèvent de la discrétion de l'Autorité Maritime compétente de l'État.

Elle vise à uniformiser les formalités et autres procédures en vue de faciliter le trafic maritime international.

TITRE II : EXPLOITATION COMMERCIALE DU NAVIRE

CHAPITRE PREMIER - LE CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

SECTION PREMIERE - RÈGLES GÉNÉRALES

Article 441 Définition

Par le contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre, et le chargeur à en payer le fret. Toutefois un contrat qui implique outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

Article 442 Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux transports effectués au départ ou à destination d'un port sénégalais.

Article 443 Domaine

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent :

entre tous les intéressés au transport maritime, en l'absence de charte-partie ;

dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte- partie.

Section II - CONNAISSEMENT

Article 444 Délivrance

Hormis le cas de transport sous charte-partie, le transporteur ou son représentant doit sur demande du chargeur lui délivrer un connaissement.

Article 445 Exactitude des mentions

Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise et inscrites au connaissement. Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur. Celui-ci ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur.

Article 446 Réserves

Toute lettre ou convention par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves, sont nulles et de nul effet à l'égard des tiers. Toutefois, ceux-ci peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur.

Si la réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement, il ne pourra pas se

prévaloir du défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficiera pas de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 de la convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978.

Section III - EXECUTION DU CONTRAT

Article 447 Obligations préalables du transporteur

Nonobstant toute stipulation contraire, le transporteur est tenu au début du voyage, de faire diligence pour :

mettre le navire en bon état de navigabilité compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter

armer, équiper et approvisionner convenablement le navire

mettre en bon état toutes les parties du navire où les marchandises doivent être chargées.

Article 448 Arrimage

Le transporteur commet une faute si en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, il arrime la marchandise sur le pont du navire.

Le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

Article 449 Droit de préférence

Le Capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant la quinzaine après leur délivrance si elles ne sont pas passées en mains tierces.

Article 450 Faillite - Privilèges

En cas d'ouverture d'une procédure collective contre les chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le Capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

Article 451 Responsabilité du chargeur

Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.

Article 452 Prescription

Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par deux ans

Article 453 Régime de responsabilité

Dans le cadre du présent code le régime de responsabilité du transporteur et du chargeur, la prescription et les règles de compétence sont ceux régis par la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 .

Chapitre II - LE CONTRAT D'AFFRETEMENT

Section PREMIERE - REGLES GENERALES

Article 454 Conditions - Effets

Les opérations d'affrètement sont soumises à l'autorisation de l'Autorité Maritime compétente. Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et à défaut par les dispositions du présent titre et celles des textes d'application.

Article 455 Énumération des affrètements

Les différents types d'affrètements sont :

a) l'affrètement coque-nue

b) l'affrètement au voyage

c) l'affrètement à temps

Article 456

Preuve du contrat

Le contrat d'affrètement doit être prouvé par écrit. La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties.

Article 457 Notification

La vente d'un navire affrété doit être notifiée à l'affréteur. Celui-ci peut opter dans les trente jours suivants la notification, entre la résiliation ou le maintien de l'affrètement.

Article 458 Privilège

Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret.

Article 459 Loi applicable

En matière internationale, le contrat d'affrètement est régi par la loi du pavillon du navire ou du lieu d'exécution du contrat, sauf convention contraire.

Article 460 Prescription

La prescription des actions nées du contrat d'affrètement est d'un an. Elle est interrompue ou suspendue et produit ses effets conformément au droit commun.

Section II - AFFRETEMENT COQUE-NUE

Article 461 Définition

Par affrètement coque-nue, le fréteur s'engage contre paiement d'un loyer à mettre à la disposition d'un affréteur, pour un temps défini, un navire déterminé, sans armement, ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets.

Article 462 Obligations de l'affréteur

L'affréteur garantit le fréteur contre tout recours des tiers consécutif à l'exploitation du navire. L'affréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire affrété.

Section III - AFFRETEMENT AU VOYAGE

Article 463 Définition

Par affrètement au voyage, le fréteur met tout ou partie d'un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

Article 464 Responsabilité du fréteur

Le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le Capitaine dans les limites prévues à la charte-partie.

Il se libère de cette responsabilité en établissant soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur, soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ses obligations, soit que le dommage est dû à la faute nautique du Capitaine ou de ses préposés. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire affrété.

Section IV - AFFRETEMENT A TEMPS

Article 465 Définition

Par affrètement à temps , le fréteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini.

Article 466 Responsabilité du fréteur

Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'il sont dus à un manquement à ses obligations . Il est cependant responsable de la faute nautique du Capitaine ou de ses préposés. Le fréteur conserve la gestion nautique du navire affrété.

Article 467 Responsabilité de l'affréteur

L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

Section V - SOUS -AFFRETEMENT

Article 468 Principe

L'affréteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissement, notamment l'affrètement d'espaces.

Article 469 Effet du sous-affrètement

Le sous-affrètement laisse l'affréteur tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

Article 470 Action en paiement

Le fréteur dans la mesure de ce qui lui est du par l'affréteur peut agir contre le sous-affréteur en paiement du fret encore du par celui-ci. Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le fréteur et le sous-affréteur.

Chapitre III - TRANSPORT DE PASSAGERS

Article 471 Protection des passagers

Les dispositions du présent chapitre ne peuvent pas être écartées au préjudice des passagers.

Article 472 Police d’assurance

Tout armateur de navire à passagers est tenu de souscrire une police d’assurance pour les passagers.

Section PREMIERE - CONTRAT DE PASSAGE

Article 473 Définition - Domaine

Par le contrat de passage le transporteur s’oblige à transporter par mer sur un trajet défini un voyageur qui s’oblige à acquitter le prix de passage. Les obligations sont constatées dans le billet de passage. Les dispositions de la présente section ne s’appliquent ni au transport bénévole ni aux passagers clandestins. Cependant elles s’appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transport maritime.

Article 474 Tickets

Sur des navires qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l’intérieur de zones délimitées par l’Autorité Maritime compétente, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

Section II - RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR EN CAS DE LESIONS CORPORELLES

Article 475 Obligations

Le transporteur est tenu de mettre et de conserver le navire en bon état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers.

Article 476 Accident corporel - Responsabilité

L’accident corporel survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d’embarquement ou de débarquement soit au port de départ ou de destination, soit au port d’escale, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s’il est établi qu’il a contrevenu aux obligations prescrites par l’article précédent ou qu’une faute ou une négligence a été commise par lui-même ou un de ses préposés.

Article 477 Lésions corporelles en cas d’événement de mer - Responsabilité

Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causés par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout autre sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l’accident n’est imputable ni à sa faute ni à sa négligence, ni à celle de ses préposés .

Article 478 Retard - Responsabilité

Les organisateurs de croisières maritimes doivent délivrer à chaque passager ou groupe de passagers, sous peine de nullité de contrat, un titre de croisière. Seul le passager peut faire valoir cette nullité.

Le manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage la responsabilité de l'organisateur de croisière, sauf si celui-ci établit qu'il s'agit de l'exécution du contrat de transport proprement dit. L'organisateur de croisière est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages. Si le dommage résulte de l'exécution du contrat de transport maritime, l'organisateur de croisière est responsable dans les conditions et les limites prévues aux articles 482 et 483.

Section V - PASSAGERS CLANDESTINS

Article 487 Découverte - Obligation du Capitaine

Si au cours d'un voyage d'un navire immatriculé au Sénégal, un passager clandestin est découvert dans un port ou en mer, le Capitaine du navire peut, sous réserve des dispositions de l'alinéa 3, livrer le passager clandestin à l'Autorité Maritime compétente du premier port où le navire fait escale après la découverte du passager clandestin, dans lequel il estime que ce passager sera traité conformément aux dispositions de la charte africaine des droits de l'homme et des peuples.

Lors de la livraison du passager clandestin à l'Autorité Maritime compétente, le Capitaine du navire devra remettre à cette Autorité une déclaration signée contenant toutes informations en sa possession concernant ce passager et notamment sur sa, ou ses nationalités, son port d'embarquement, la date, l'heure et la position géographique du navire lorsque le passager clandestin a été découvert, ainsi que mention du port de départ du navire et des ports d'escale subséquents avec les dates d'arrivée et de départ.

Si un passager clandestin est sous le coup d'une mesure antérieure individuelle d'expulsion ou de refoulement, l'Autorité Maritime compétente du prochain port d'escale peut refuser de recevoir le passager clandestin. Lorsque le Capitaine se trouve dans l'impossibilité de débarquer le passager clandestin, il est tenu de le garder à bord et de le livrer à l'Autorité Maritime sénégalaise qui le confiera aux Services de l'Immigration jusqu'à l'aboutissement de son rapatriement.

TITRE III - PROFESSIONS AUXILIAIRES

Chapitre PREMIER - LES AUXILIAIRES DE TRANSPORT

Section PREMIERE - CONSIGNATAIRES ET AGENTS MARITIMES

PARAGRAPHE PREMIER : CONSIGNATAIRE DE NAVIRE

Article 488 Définition

Le consignataire du navire agit comme mandataire de l'armateur. Il effectue pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le Capitaine ne peut accomplir.

Article 489 Privilèges

Les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire en lieu et place du Capitaine, sont assorties des privilèges prévus à l'article 153 alinéa 1er du présent Code.

Article 490 Pertes ou avaries - Responsabilité

Pour les pertes ou avaries subies par la marchandise, le consignataire du navire n'est responsable que dans les conditions prévues par les dispositions relatives aux contrats d'affrètement et de transport maritime. Pour les autres opérations effectuées par lui dans le cadre de l'article 488 ci-dessus, le consignataire est responsable dans les termes du droit commun.

PARAGRAPHE 2 : CONSIGNATAIRE DE LA CARGAISON

Article 491 Définition

Le consignataire de la cargaison intervient, comme mandataire des ayants droits à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paie le fret quand il est dû.

Article 492 Responsabilité

En matière d'avaries et pour les pertes subies par la marchandise, le consignataire de la cargaison n'est responsable que dans les conditions prévues par les dispositions relatives aux contrats d'affrètement et de transport maritime.

PARAGRAPHE 3 : DISPOSITIONS COMMUNES

Article 493 Prescription

Toute action contre les consignataires se prescrit par un an.

Section II - L'ENTREPRISE DE MANUTENTION

Article 494 Définition

L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent le chargement et le déchargement des marchandises, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

Article 495 Autres opérations

En dehors des opérations visées à l'article précédent, l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire d'autres opérations.

Article 496 Responsabilité

L’entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui a requis ses services, et sa responsabilité n’est engagée qu’envers celui-ci.

Article 497 Conditions et limites de la responsabilité

Quel que soit celui pour le compte de qui l’entrepreneur de manutention manipule, reçoit ou garde la marchandise, sa responsabilité est engagée dans les conditions et limites fixées ci-dessus :

a) Lorsqu’il accomplit les opérations visées à l’article 494 ci-dessus, il est responsable des dommages qui lui sont imputables ;

b) Lorsqu’il accomplit les opérations visées aux articles 494 et 495 ci-dessus, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu’elle a été déclarée par le déposant. Il répond des dommages subis par la marchandise, sauf s’ils proviennent :

d’un incendie qui ne relève pas de sa faute ou de celle de ses préposés ;

de faits constituant un événement non imputable à l’entrepreneur ;

des grèves, lock-out ou entrave au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

d’une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, conditionnement ou le marquage des marchandises ;

du vice propre de la marchandise ;

en dehors des opérations citées aux alinéas a/ et

b/ du présent article, d’autres opérations peuvent être définies par décision de l’Autorité Maritime compétente . Le demandeur pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou partie, à une faute de l’entrepreneur ou de ses préposés.

Section III - TRANSITAIRES ET COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT

Article 498 Transitaire

Le transitaire est le mandataire du client. Il reçoit de celui-ci un ordre de transit écrit précisant les instructions de l’exécution de son mandat.

Toutefois, il devra, à l’acceptation dudit mandat, jouer son rôle de Conseil vis-à-vis du mandant.

Il ne répond que de ses fautes propres et n’est tenu que d’une obligation de moyens.

Article 499 Commissionnaire de transport

Le commissionnaire de transport est investi du transport dans son ensemble. Il s’engage à faire exécuter le transport d’une marchandise d’un lieu à un autre. Il a une obligation de résultat.

Chapitre II - AUXILIAIRES PORTUAIRES

Section PREMIERE- PILOTAGE

Article 500 Définition

Le pilotage est un service d'assistance à caractère public fourni aux Capitaines par un personnel qualifié et commissionné à cet effet pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports et rades, et dans les limites de chaque zone de pilotage. Le pilote n'est que l'assistant du capitaine qui reste seul responsable de la conduite de son navire.

Article 501 Caractère obligatoire

Le pilotage est obligatoire pour tous les navires sénégalais et étrangers sauf exceptions fixées par l'Autorité Maritime, dans les limites déterminées pour chaque port par le règlement local.

Article 502 Obligation de paiement

Le capitaine d'un navire soumis à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote même s'il n'utilise pas ses services, du moment que ce dernier s'est porté au devant du navire et a signalé sa présence.

Article 503 Assistance et Rémunération

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

Article 504 Responsabilité

Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage. Cependant, dans ses rapports avec l'armateur, le pilote doit contribuer à la réparation du navire piloté au cas où l'armateur établit que le dommage est dû à une faute du pilote.

Article 505 Accidents survenus au pilote

Au cours des opérations de pilotage ou au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du Pilote, les accidents survenus au Pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du Pilote ou de l'équipage du navire-Pilote. Au cours des mêmes opérations, les avaries causées au navire-Pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du Pilote ou de l'équipage du navire-Pilote.

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

Article 506 Signal d’appel

Dès que le Capitaine entre dans la zone où le pilotage est obligatoire, il arbore le signale d’appel du Pilote et le maintient jusqu’à l’arrivée de ce dernier.

Article 507 Dispositions à prendre

Le Capitaine est tenu de prendre toutes les dispositions pour faciliter les opérations d’accostage de l’embarcation de pilotage, d’embarquement et de débarquement du Pilote, dans les meilleures conditions de sécurité.

Article 508 Rapport spécial - Fautes d’ordre professionnel du pilote

En cas d’événement de mer ou autres actes constatés portant préjudice au milieu marin et en cas de défectuosité d’un équipement à bord du navire piloté, le Pilote est tenu d’établir un rapport spécial qui est transmis sans délai avec son avis à l’Autorité Maritime compétente, par le chef de la station de pilotage.

Ce dernier doit signaler également à l’Autorité Maritime compétente toutes les fautes d’ordre professionnel commises par le Pilote. Le Pilote est soumis au régime disciplinaire et pénal du présent code.

Article 509 Prescription

Les actions nées à l’occasion des opérations de pilotage sont prescrites par deux ans après l’achèvement de ces opérations.

Section II - REMORQUAGE

Article 510 Opérations de remorquage portuaire

Les opérations de remorquage portuaire s’effectuent sous la direction du Capitaine du navire remorqué. Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge du navire remorqué, à moins qu’il n’établisse la faute du remorqueur.

Article 511 Opérations confiées au Capitaine du remorqueur Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au Capitaine du remorqueur, la direction des opérations ; en ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur, à moins qu’il n’établisse la faute du navire remorqué.

Article 512 Régime applicable - Rapport spécial

Toutes les opérations de remorquage sont soumises aux dispositions sur la sécurité de la navigation et au régime disciplinaire et pénal de la Marine Marchande. Tout événement de mer ou autres actes portant préjudice au milieu marin et tout obstacle à la navigation maritime, constatés pendant les opérations de remorquage, doivent faire l’objet d’un rapport spécial qui est transmis sans délai avec un avis à l’Autorité Maritime compétente.

Article 513 Opérations de remorquage en haute mer

Les opérations de remorquage en haute mer s'effectuent sous la direction du remorqueur. Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Article 514 Opérations confiées au Capitaine du navire remorqué

Les parties peuvent par convention expresse, confier au Capitaine du navire remorqué la direction des opérations ; en ce cas, les dommages sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

Article 515 Prescription

Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage sont prescrites deux ans après l'achèvement de ces opérations.

Section III - LAMANAGE

Article 516 Définition

Le lamanage est l'opération qui consiste à assister les navires dans leurs opérations d'amarrage et de largage. Il relève de la prestation de services et est effectué sous la direction du Capitaine du navire.

Article 517 Organisation

L'organisation du lamanage est fixée par l'Autorité Maritime compétente.

Article 518 Prescription

Les actions nées à l'occasion des opérations du lamanage sont prescrites par deux ans après l'achèvement de ces opérations.

LIVRE VI - ASSURANCES MARITIMES ET VENTES MARITIMES

TITRE PREMIER : ASSURANCES MARITIMES

Chapitre PREMIER - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 519 Domaine

Est régi par le présent Titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime.

Le présent titre n'est pas applicable aux contrats d'assurance ayant pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance.

Article 520 Intérêt légitime - limite

Tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, peut faire l'objet d'une assurance. Nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance s'il n'a pas éprouvé un préjudice.

Article 521 Assurance pour le compte d'une personne

L'assurance peut être contractée, soit pour le compte du souscripteur de la police, soit pour le compte d'une autre personne déterminée, soit pour le compte de qui il appartiendra.

La déclaration que l’assurance est contractée pour le compte de qui il appartiendra vaut tant comme assurance au profit du souscripteur de la police que comme stipulation pour autrui au profit du bénéficiaire de la dite clause.

Article 522 Importation de marchandises

L’Autorité compétente peut prendre les mesures nécessaires en ce qui concerne les marchandises importées. Chapitre II - RÈGLES COMMUNES AUX DIVERSES ASSURANCES Section PREMIERE - CONCLUSION DU CONTRAT Article 523 Date de prise en charge

L’assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n’ont pas commencé dans les deux mois de l’engagement des parties ou de la date qui a été fixée pour prise en charge. Cette disposition n’est applicable aux polices d’abonnement que pour le premier aliment.

Article 524 Fausse déclaration - Fraude de l’assuré

Toute omission ou toute déclaration inexacte de l’assuré, de nature à diminuer sensiblement l’opinion de l’assureur sur le risque, qu’elle ait ou non influencé sur le dommage ou sur la perte de l’objet assuré, annule l’assurance à la demande de l’assureur.

Toutefois, si l’assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, l’assureur est, sauf stipulation plus favorable à l’égard de l’assuré, garant du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu’il aurait dû percevoir, sauf les cas où il établit la preuve qu’il n’aurait pas couvert les risques s’il les avait connus. La prime demeure acquise à l’assureur en cas de fraude de l’assuré.

Article 525 Modification

Toute modification en cours de contrat, soit de ce qui a été convenu lors de sa formation, soit de l’objet assuré, d’où résulte une aggravation sensible du risque, entraîne la résiliation de l’assurance si elle n’a pas été déclarée à l’assureur dans les trois jours où l’assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris, à moins que celui-ci n’apporte la preuve de sa bonne foi, auquel cas il est fait application des dispositions de l’alinéa 2 de l’article 524.

Si cette aggravation n’est pas le fait de l’assuré, l’assurance continue moyennant augmentation de la prime correspondant à l’aggravation survenue. Si l’aggravation est le fait de l’assuré, l’assureur peut soit résilier le contrat dans les trois jours à partir du moment où il en a connaissance, la prime lui étant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l’aggravation survenue.

Article 526 Assurance souscrite après le sinistre - Nullité

Toute assurance faite après le sinistre ou l’arrivée des objets assurés ou du navire transporteur est nulle, si la nouvelle en était connue, avant la conclusion du contrat, au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvait l’assuré ou l’assureur.

Article 527 Assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles - Nullité

L’assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est nulle s’il est établi qu’avant la conclusion du contrat l’assuré avait personnellement connaissance du sinistre ou l’assureur de l’arrivée des objets assurés.

Article 528 Fraude de l’assuré

Si l’assureur établit qu’il y a eu fraude de la part de l’assuré ou de son mandataire, l’assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée est nulle, et la prime lui reste acquise.

Il en est de même si la valeur assurée est une valeur agréée.

Article 529 Absence de fraude

En l’absence de fraude, le contrat est valable à concurrence de la valeur réelle des choses assurées et, si elle a été agréée, pour toute la somme.

Article 530 Assurances cumulatives

Les assurances cumulatives pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurée ne sont valables que si l’assuré les porte à la connaissance de l’assureur à qui il demande son règlement. Chacune d’elles produit ses effets en proportion de la somme à laquelle elle s’applique, jusqu’à concurrence de l’entière valeur de la chose assurée.

Article 531 Somme assurée inférieure

Lorsque la somme assurée est inférieure à la valeur réelle des objets assurés et, sauf le cas de valeur agréée, l’assuré demeure son propre assureur pour la différence.

Section II - OBLIGATIONS DE L’ASSUREUR ET DE L’ASSURE PARAGRAPHE PREMIER : OBLIGATIONS DE L’ASSUREUR

Article 532 Risques et frais couverts

L’assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un événement de force majeure. L’assureur répond également :

de la contribution des objets assurés à l’avarie commune, sauf si celle-ci provient d’un risque exclu par l’assurance ;

des frais exposés par suite d’un risque couvert en vue de préserver l’objet assuré d’un dommage matériel ou de limiter le dommage.

Article 533 Clause « franc d’avarie »

La clause « franc d’avarie » affranchit l’assureur de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent l’ouverture au délaissement ; ce faisant, l’assuré a l’option entre le délaissement et l’action d’avarie.

Article 534 Couverture des risques assurés - Fautes de l’assuré

Les risques assurés demeurent couverts, même en cas de faute de l’assuré ou de ses préposés terrestres, à moins que l’assureur n’établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l’assuré pour mettre les objets à l’abri des risques survenus. L’assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou lourdes de l’assuré.

Article 535 Faute du Capitaine ou de l’équipage - Changement de route

Les risques demeurent couverts dans les mêmes conditions en cas de faute du Capitaine ou de l’équipage, sauf ce qui est dit à l’article 556. Les risques assurés demeurent couverts même en cas de changement forcé de route, de voyage ou de navire, ou en cas de changement décidé par le Capitaine en dehors de l’armateur et de l’assuré.

Article 536 Risques non couverts

L’assureur ne couvre pas les risques :

a) de guerre civile ou étrangère, de mines et tous engins de guerre ;

b) de piraterie ;

c) de capture, de prise ou détention par tous gouvernements ou Autorités quelconques ;

d) d’émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d’actes de sabotage ou de terrorisme ;

e) des dommages causés par l’objet assuré à d’autres biens ou personnes, sauf ce qui est dit à l’article 559 ;

f) des sinistres dus aux effets directs ou indirects d’explosion, de dégagement de chaleur, d’irradiation provenant de transmutation de noyaux d’atomes ou de radioactivité ainsi que les sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l’accélération artificielle des particules.

Article 537 Risque de mer ou risque de guerre

Lorsqu’il n’est pas possible d’établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d’un événement de mer.

Article 538 Absence de garantie

L’assureur n’est pas garant :

des dommages et pertes matériels provenant du vice propre de l’objet assuré, sauf ce qui est dit à l’article 555 ;

des dommages et pertes matériels résultant des amendes, confiscation, mises sous séquestre, réquisitions, mesures sanitaires ou de désinfection ou consécutifs à des violations de blocus, actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin ;

des dommages-intérêts ou autres indemnités à raison de toutes saisies ou cautions données pour libérer les objets saisis ;

des préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matériels atteignant directement l'objet assuré, tels que chômage, retard, différence de cours, obstacle apporté au commerce de l'assuré.

PARAGRAPHE 2 : OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ

Article 539 Paiement de primes - Obligations de déclaration

L'assuré doit :

payer la prime et les frais, au lieu et aux époques convenus ;

apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou à la marchandise ;

déclarer exactement, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge ;

déclarer à l'assureur dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

Article 540 Défaut de paiement

Le défaut de paiement d'une prime permet à l'assureur soit de suspendre l'assurance soit d'en demander la résiliation. La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu de l'assureur, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer.

Article 541 Suspension et résiliation - Absence d'effet - Compensation de prime

La suspension et la résiliation de l'assurance pour défaut de paiement d'une prime sont sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, bénéficiaires de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à la notification de la suspension ou de la résiliation.

En cas de sinistre, l'assureur peut, par une clause expresse figurant à l'avenant documentaire, opposer à ces bénéficiaires, à due concurrence, la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.

Article 542 Règlement judiciaire et liquidation de l'assuré ou de l'assureur

En cas de liquidation de biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assuré, l'assureur peut, si la mise en demeure n'a pas été suivie de paiement, résilier la police en cours, mais la résiliation est sans effet à l'égard du tiers de bonne foi, bénéficiaire de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à tout sinistre et à la notification de la résiliation.

En cas de retrait d'agrément, de liquidation de biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assureur, l'assuré a les mêmes droits.

Article 543 Contribution au sauvetage - Responsabilité

L'assuré doit contribuer au sauvetage des objets assurés et prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.

Il est responsable envers l'assureur du dommage causé par l'inexécution de cette obligation résultant de sa faute ou de sa négligence.

Section III - REGLEMENT DE L'INDEMNITE

Article 544 Option de l'assuré

Les dommages et pertes sont réglés en avaries, sauf faculté pour l'assuré d'opter pour le délaissement dans les cas déterminés par une loi ou une convention.

Article 545 Réparation ou remplacement de l'objet

L'assureur ne peut être contraint de réparer ou remplacer les objets assurés.

Article 546 Avarie commune - Frais d'assistance Remboursement

La contribution à l'avarie commune, qu'elle soit provisoire ou définitive, ainsi que les frais d'assistance et de sauvetage sont remboursés par l'assureur, proportionnellement à la valeur assurée par lui, diminuée s'il y a lieu , des avaries particulières à sa charge.

Article 547 Objet du délaissement

Le délaissement ne peut être partiel, ni conditionnel. Il transfert les droits de l'assuré sur les objets assurés à l'assureur, à charge par lui de payer la totalité de la somme assurée et les effets de ce transfert remontent entre les parties au moment où l'assuré notifie à l'assureur sa volonté de délaisser. L'assureur peut, sans préjudice du paiement de la somme assurée, refuser le transfert de propriété.

Article 548 Fausse déclaration

L'assuré qui a fait de mauvaise foi une déclaration inexacte relative au sinistre est déchu du bénéfice de l'assurance.

Article 549 Subrogation personnelle

L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie.

Article 550 Risque couvert par plusieurs assureurs

Si un même risque a été couvert par plusieurs assureurs, chacun n'est tenu , sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée, laquelle constitue la limite de son engagement.

Article 551 Prescription

Les actions nées du contrat d’assurance se prescrivent par deux ans. La prescription court contre les mineurs et les autres incapables.

Chapitre III - RÈGLES PARTICULIÈRES AUX DIVERSES ASSURANCES MARITIMES

Section PREMIERE - ASSURANCE SUR CORPS

Article 552 Formes d’assurances sur corps

L’assurance des navires est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée.

Article 553 Assurance au voyage - Garantie

Dans l’assurance au voyage, la garantie court depuis le début du chargement jusqu’à la fin du déchargement et au plus tard quinze jours après l’arrivée du navire à destination.

Article 554 Assurance à temps - Garantie

Dans l’assurance à temps, les risques du premier et du dernier jour sont couverts par l’assurance. Les jours se comptent de zéro à vingt quatre heures, d’après l’heure du pays où la police a été émise.

Article 555 Vices du navire

L’assureur ne garantit pas les dommages et pertes résultant d’un vice propre du navire, sauf s’il s’agit d’un vice caché.

Article 556 Faute intentionnelle

Sauf stipulation contraire, l’assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du Capitaine.

Article 557 Valeur agréée

Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s’interdisent réciproquement toute autre estimation, réserve faite des dispositions des articles 527 et 546.

Article 558 Assurance sur bonne arrivée

L’assurance sur bonne arrivée ne peut être contractée, sous peine de nullité, qu’avec l’accord des assureurs du navire. Lorsqu’une somme est assurée à ce titre, la justification de l’intérêt assurable résulte de l’acceptation de la somme ainsi garantie. L’assureur n’est tenu que dans les cas de perte totale ou de délaissement du navire à la suite d’un risque couvert par la police, il n’a aucun droit sur les biens délaissés, sauf s’il en est l’assureur.

Article 559 Abordage ou heurt du navire assuré

A l’exception des dommages aux personnes, l’assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l’assuré serait tenu sur le recours des tiers en cas d’abordage par le navire assuré ou de heurt de ce navire contre un navire, corps fixe, mobile ou flottant.

Article 560 Assurance au voyage - Prime

Dans l’assurance au voyage ou pour plusieurs voyages consécutifs, la prime entière est acquise à l’assureur, dès que les risques ont commencé à courir.

Article 561 Assurance à temps - Prime

Dans l’assurance à temps, la prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge de l’assureur. Si la perte totale ou le cas de délaissement n’est pas à sa charge, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu’à la perte totale ou la notification du délaissement.

Article 562 Règlement d’avaries

Dans le règlement d’avaries, l’assureur ne rembourse que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité, à l’exclusion de toute autre indemnité pour dépréciation ou chômage ou quelque autre cause que ce soit.

Article 563 Durée de la Police - Garantie

Quel que soit le nombre d’événements survenus pendant la durée de la police, l’assuré est garanti pour chaque événement jusqu’au montant du capital assuré, sauf le droit pour l’assureur de demander après chaque événement un complément de prime.

Article 564 Conditions du délaissement

Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

perte totale ;

réparations devant atteindre les trois quarts de la valeur agréée ;

impossibilité de réparer ;

défaut de nouvelles depuis plus de trois mois ; la perte est réputée s’être produite à la date des dernières nouvelles.

Article 565 Aliénation ou affrètement coque nue du navire

En cas d’aliénation ou d’affrètement coque-nue du navire, l’assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou de l’affréteur, à charge pour lui d’en informer l’assureur dans le délai de dix jours et d’exécuter toutes les obligations dont l’assuré était tenu envers l’assureur en vertu du contrat.

Il sera toutefois loisible à l’assureur de résilier le contrat dans le mois du jour où il aura reçu notification de l’aliénation ou de l’affrètement. Cette résiliation ne prendra effet que quinze jours après sa notification.

L’aliénateur ou le fréteur reste tenu au paiement des primes échues entièrement à l’aliénation ou à l’affrètement.

Article 566 Majorité des parts - Aliénation

L’aliénation de la majorité des parts d’un navire en copropriété entraîne seule l’application de l’article précédent.

Article 567 Champ d’application

Les dispositions relatives à l’assurance sur corps sont également applicables aux contrats d’assurance concernant le navire qui n’est assuré que pour la durée de son séjour dans les ports, rades, ou autres lieux, qu’il soit à flot ou en cale sèche. Elles sont applicables aux navires en construction.

Section II - ASSURANCES SUR FACULTES

Article 568 Définition - Domaine

Les marchandises sont assurées, soit par une police n’ayant d’effet que pour un voyage, soit par une police flottante. Les marchandises sont assurées sans interruption, en quelque endroit qu’elles se trouvent, dans les limites du voyage défini par la police.

Article 569 Extension du domaine

Lorsqu’une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l’assurance maritime sont applicables à l’ensemble du voyage. Toutefois, les parties contractantes peuvent négocier des polices séparées.

Article 570 Délaissement des facultés - Conditions

Le délaissement des facultés peut être effectué dans le cas où les marchandises sont :

perdues totalement ;

perdues ou détériorées à concurrence des trois quarts de leur valeur ;

vendues en cours de route pour cause d’avaries matérielles des objets assurés par suite d’un risque couvert.

Article 571 Autres conditions

Le délaissement peut également avoir lieu dans les cas suivants :

innavigabilité du navire et si l’acheminement des marchandises, par quelque moyen que ce soit, n’a pu commencer dans le délai de trois mois ;

défaut de nouvelles du navire depuis plus de trois mois.

Article 572 Résiliation - Droit de répétition

Au cas où l’assuré qui a contracté une police flottante ne s’est pas conformé aux obligations prévues par un texte législatif ou réglementaire, le contrat peut être résilié sans délai à la demande de l’assureur qui a droit, en outre, aux primes correspondant aux expéditions non déclarées.

Si l’assuré est de mauvaise foi, l’assureur peut exercer le droit de répétition sur les versements qu’il a effectués pour les sinistres relatifs aux expéditions postérieures à la première omission intentionnelle de l’assuré.

TITRE II : DES VENTES MARITIMES

Article 573 Principe

Les dispositions du présent titre sont supplétives de la volonté des parties.

Article 574 Vente au départ

La vente au départ met la chose vendue au risque et à la charge de l’acheteur, à compter du jour où elle a été livrée dans les conditions du contrat.

L’acheteur doit, dans un délai raisonnable, indiquer au vendeur le nom du navire sur lequel la chose vendue sera embarquée et la date à laquelle aura lieu le chargement. Le vendeur doit livrer la chose vendue à quai, au plus près du navire désigné, le jour fixé par l’acheteur . Il doit en aviser l’acheteur, dans les vingt quatre heures, par les moyens d’usage.

Article 575 Vente à l’arrivée

La vente à l’arrivée laisse la chose vendue au risque et à la charge du vendeur.

Dans la vente sur navire désigné, le vendeur avise l’acheteur du nom du navire sur lequel il charge la chose vendue. En cas de perte de la marchandise, le vendeur n’est pas tenu de la remplacer, si le sinistre est postérieur à l’envoi de l’avis ci-dessus.

Dans la vente à l’embarquement, le vendeur remet la marchandise à un transporteur et avise l’acheteur du nom de ce transporteur. En cas de perte, il doit, s’il s’agit de choses de genre, réexpédier à l’acheteur la même quantité de choses vendues aux conditions du contrat.

LIVRE VII - POLICE DE LA POLLUTION

TITRE PREMIER - PRINCIPES GENERAUX

Article 576 Champ d’application

Les dispositions du présent livre ont pour objet la protection des eaux de la mer contre toute pollution, de manière à satisfaire ou à concilier, lors des différents usages, activités ou travaux, les exigences de la santé, de la salubrité publique, de la sécurité civile, des pêches et cultures marines, de l’industrie, des transports, du tourisme, des loisirs et des sports nautiques ainsi que de toutes autres activités humaines légalement exercées.

Article 577 Interdiction

L’introduction dans le milieu marin de substances ou d’énergies définies à l’article premier du présent Code est interdite.

Article 578 Dérogation

Par dérogation aux dispositions prévues à l'article ci-dessus, le rejet et l'immersion de substances polluantes par un navire, en mer ou sur le domaine public maritime peut être admis dans des circonstances particulières fixées par les dispositions des Conventions Internationales en vigueur et notamment afin :

a) d'assurer sa propre sécurité ou celle d'autres navires,

b) d'éviter une avarie au navire ou à sa cargaison,

c) de sauver des vies humaines en mer.

En cas de rejet des substances polluantes par un navire, accidentellement ou exceptionnellement, les motifs de ce rejet doivent être indiqués dans le livre de bord ou dans tout autre document où sont relatés les événements de navigation maritime.

TITRE II - REJET PAR LES NAVIRES DANS LE MILIEU MARIN CHAPITRE PREMIER - REJETS POLLUANTS PAR LES NAVIRES Article 579 Limites des autorisations de rejets

Les rejets par les navires et les plate-formes :

d'hydrocarbures,

de substances liquides nocives transportées en vrac,

de substances nuisibles transportées en colis,

des eaux usées,

des ordures,

des substances polluant l'atmosphère sont autorisés dans les limites et les conditions fixées par les dispositions de la Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

Article 580 Inscription dans le livre de bord

Tout rejet par un navire, quelle qu'en soit la cause, de matières, de produits ou de substances énumérées à l'article précédent, doit être consigné dans le livre de bord ou, le cas échéant, le registre prévu à cet effet par la convention mentionnée à l'article ci-dessus.

Article 581 Réceptacle des rejets

Les navires doivent rejeter les matières et résidus de produits ou de substances énumérées aux articles précédents dans les installations de réception portuaires mises en place dans ce but.

Article 582 Champ d'application - Extension : Navires visés

Dans la zone économique, au large des côtes du Sénégal, les eaux territoriales et les eaux intérieures sénégalaises, les dispositions de la présente section s'appliquent aux navires et plate-formes étrangers même immatriculés dans un Etat non partie à la convention mentionnée à l'article 579. Les navires sénégalais et, dans les eaux territoriales et les eaux intérieures sénégalaises les navires étrangers dont les caractéristiques ne leur permettent pas

d’entrer dans le champ d’application de la convention mentionnée aux articles ci-dessus doivent également respecter des normes de rejet identiques à celles fixées par les dispositions de cette convention.

CHAPITRE II - RESPONSABILITE CIVILE ET OBLIGATION D’ASSURANCE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES POUR LES DOMMAGES RESULTANT DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Article 583 Conditions

Tout propriétaire de navire transportant une cargaison d’hydrocarbures en vrac est responsable des dommages par pollution résultant d’une fuite ou de rejet d’hydrocarbures de ce navire dans les conditions et limites déterminées par la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Pour l’application du présent chapitre, les termes ou expressions « propriétaire », « navire », « événement », « dommage par pollution » et « hydrocarbures » s’entendent au sens qui leur est donné à l’article 1er de la convention mentionnée à l’alinéa précédent.

Article 584 Obligation d’Assurances des navires sénégalais

Sous réserve des dispositions de la convention internationale mentionnée à l’article précédent relatif aux navires qui sont la propriété de l’Etat, le propriétaire d’un navire immatriculé dans un port sénégalais et transportant plus de 2000 tonnes d’hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne peut laisser commercer ce navire s’il ne justifie, dans les conditions déterminées à l’article 7 de cette convention, d’une assurance ou d’une garantie financière à concurrence, par événement, du montant de sa responsabilité.

Article 585 Obligation d’Assurances des navires étrangers

Quel que soit son lieu d’immatriculation, aucun navire transportant plus de 2000 tonnes d’hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne peut avoir accès aux ports sénégalais ou à des installations terminales situées dans les eaux territoriales ou intérieures sénégalaises, ni les quitter, s’il n’est muni d’un certificat établissant que la responsabilité civile de son propriétaire pour les dommages par pollution est couverte par une assurance ou une garantie financière dans les conditions prévues au paragraphe I de l’article 7 de la convention mentionnée ci-dessus. Si ce navire est la propriété d’un Etat, il doit être muni d’un certificat justifiant que la responsabilité de cet Etat est couverte dans les limites fixées au paragraphe I de l’article 5 de la dite convention.

Article 586 Exclusion

Les dispositions de l'article ci-dessus ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial.

TITRE III - REJETS DANS LE MILIEU MARIN DUS AUX OPERATIONS D'EXPLORATION OU D'EXPLOITATION DU FOND DE LA MER OU DE SON SOUS-SOL.

Article 587 Teneur du rejet d'hydrocarbures

Les rejets qui résultent directement des opérations d'exploration des ressources naturelles du plateau continental doivent être exempts d'hydrocarbures.

Les rejets qui résultent directement des opérations d'exploitation des ressources naturelles du plateau continental y compris le stockage, ne peuvent avoir une teneur moyenne en hydrocarbures supérieure à 20 parties par million, ni avoir pour effet de déverser dans la mer un volume moyen d'hydrocarbures supérieur à 2 centilitres par jour et par hectare de la surface du titre d'exploitation. Des dispositions plus restrictives que celles prévues à l'alinéa ci-dessus peuvent être imposées par voie réglementaire en fonction des conditions locales ou particulières de l'exploitation ou de la protection de l'environnement.

Article 588 Obligation de dresser un état des lieux marins avant exploitation

Aucune opération d'exploitation ne peut être entreprise avant que ne soit dressé, aux frais du titulaire du titre d'exploitation, un état biologique et écologique du milieu marin de la zone couverte par ledit titre d'exploitation. Cet état doit être renouvelé au moins une fois par an au cours de la durée de validité du titre d'exploitation. Les modalités d'application du présent article sont fixées par l'Autorité maritime.

Article 589 Dispositions plus contraignantes

Les dispositions des deux articles précédents sont applicables dans les eaux territoriales, sous réserve des mesures plus contraignantes qui peuvent être imposées en application des dispositions du Code de l'environnement ou au titre de la protection des pêches et cultures marines.

TITRE IV - IMMERSIONS DANS LE MILIEU MARIN ET INCINERATIONS EN MER

CHAPITRE PREMIER - IMMERSIONS

Article 590 Définition

Est considérée comme immersion le rejet délibéré dans la mer de déchets et autres matières à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer, ainsi que le sabordage en mer de ces navires ou plates-formes mêmes.

Article 591 Interdiction

Toute immersion de déchets inscrits sur la liste noire fixée par la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets est interdite.

Article 592 Permis d'immersion

L'immersion de déchets inscrits sur la liste grise ou la liste blanche fixées par la convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets est soumise à autorisation délivrée par le Ministre chargé de la Marine Marchande qui fixe par arrêté les conditions de délivrance, d'utilisation et de suppression de cette autorisation.

Article 593 Contrôle des opérations d'immersion

L'embarquement ou le déchargement de tous déchets destinés à être immergés en mer est subordonnée à l'obtention de l'autorisation visée à l'article précédent. Les autorités compétentes s'assurent que les éventuels mouvements transfrontaliers de déchets sont effectués conformément aux principes de gestion écologique rationnelle définis par la Convention sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination.

CHAPITRE II - INCINERATIONS

Article 594 Définition

Est considérée comme incinération en mer toute combustion délibérée de déchets, substances, produits ou matériaux embarqués en vue de leur élimination en mer à partir d'un navire ou d'une structure artificielle fixe. Pour l'application du présent article, on entend par :

navire : tout bâtiment de mer quel qu'il soit, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, ainsi que les plates-formes flottantes et tous engins flottants, qu'ils soient ou non propulsés

structure artificielle fixe : tout engin non flottant, installation, plate-forme ou dispositifs fixes quels qu'ils soient.

Article 595 Interdiction

L'incinération en mer est interdite.

Article 596 Champ d'application -Extension

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires, aéronefs, engins et plates-formes étrangers, même immatriculés dans un Etat non-partie à la convention mentionnée ci-dessus :

en cas d'immersion ou d'incinération dans les eaux territoriales, la zone économique ou sur le plateau continental sénégalais ;

même en cas d'immersion ou d'incinération hors espaces maritimes cités ci-dessus lorsque l'embarquement ou le chargement a lieu sur le territoire sénégalais.

TITRE V - REJETS TELLURIQUES DANS LE MILIEU MARIN

Article 597 Interdiction

Le fait de jeter, déverser ou laisser écouler, directement ou indirectement en mer ou dans la partie des cours d'eau, canaux ou plans d'eaux où les eaux sont salées, des substances polluantes ou des organismes nuisibles est interdit.

Un arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine marchande et du Ministre de l'Environnement fixe les conditions dans lesquelles de tels rejets pourront être autorisés.

TITRE VI - PROTECTION DES EAUX PORTUAIRES

Article 598 Déballastage, Déversement, Dégazage et Ramonage

Les opérations de déballastage des navires et autres navires utilisés dans la navigation maritime, dans les eaux des ports du Sénégal, ne sont autorisées que dans des cas particuliers, après vérification par les Autorités portuaires que les eaux de ballast sont propres au regard de la réglementation en vigueur.

Dans tous les autres cas, les opérations de déballastage ne peuvent être effectuées que dans les installations prévues à cet effet et avec l'autorisation des Autorités portuaires. Les opérations de dégazage des navires ne peuvent être effectuées qu'aux postes spécialement prévus à cet effet et avec l'autorisation des Autorités portuaires. Le ramonage des chaudières, conduits de fumées ou de gaz et l'émission de fumées denses et nauséabondes sont interdits dans les limites des zones portuaires du Sénégal. Les résidus ou mélanges d'hydrocarbures, tels que huiles usées, eaux de cale, eaux de lavage de citernes ayant contenu des hydrocarbures ainsi que tous déchets liquides ou solides et ordures, provenant de navires, ne peuvent être évacués que dans les emplacements prévus à cet effet.

Article 599 Interdiction d'appareillage

Il peut être fait obligation par les Autorités portuaires à tout navire, préalablement à son départ, d'évacuer dans des emplacements prévus à cet effet, les huiles et les eaux usées, les déchets et les ordures, de toute nature se trouvant, à son bord.

Les Autorités portuaires peuvent subordonner l'autorisation de quitter le port à l'exécution par le navire de cette prescription, et effectuer les vérifications nécessaires à bord. Elles peuvent également prescrire des précautions particulières pour éviter que les opérations de soutage ne donnent lieu à des déversements dans les eaux du port.

Article 600 Mise en demeure

Dans le cas d'avarie en mer survenue à un navire, un engin flottant ou une plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances dangereuses ou polluantes ou des hydrocarbures, et de nature à créer des dangers graves susceptibles de porter atteinte à la santé des personnes, à la faune et à la flore marines, le propriétaire ou l'exploitant de ce navire,

engin flottant ou plate-forme peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ces dangers.

Dans le cas où la mise en demeure visée à l'alinéa précédent reste sans effet, ou si elle n'a pas produit les effets escomptés dans un délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'Autorité Maritime peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais du propriétaire ou de l'exploitant du navire, de l'engin flottant ou de la plate-forme, ou en recouvrer le montant du coût auprès dudit propriétaire ou exploitant.

Article 601 Signalement

Le Capitaine d'un navire transportant des hydrocarbures est tenu, dès l'entrée dans les eaux territoriales du Sénégal d'adresser à l'Autorité Maritime, par voie radioélectrique, un message indiquant :

la date et l'heure d'entrée dans les eaux territoriales,

la position, la route et la vitesse du navire,

la nature du chargement. Le Capitaine d'un navire transportant des hydrocarbures et naviguant à moins de 50 milles marins des côtes du Sénégal est tenu de signaler à l'Autorité Maritime, par les voies les plus rapides, tout accident dont il est victime et qui peut avoir pour conséquence une fuite ou un rejet d'hydrocarbures en mer.

Le Capitaine de tout navire se portant, à des fins d'assistance ou de remorquage, au secours d'un navire qui, se trouvant dans les conditions prévues à l'alinéa précédent est victime d'un accident en mer, est tenu, dès réception de la demande d'assistance, de signaler à l'Autorité Maritime la position du navire en difficulté et la nature des avaries qu'il a subies. Il doit également la tenir informée du déroulement de son intervention.

TITRE VII - MESURES D'URGENCE

Article 602 Procédures - Champ d'application

Dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme sénégalais ou étranger transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures et pouvant créer un danger grave d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes au sens de l'article II-4 de la convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, adoptée le 29 novembre 1969, telle que modifiée par le protocole adopté le 2 novembre 1973, l'armateur ou le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, engin ou plate-forme peuvent être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ce danger. Dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'Etat peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risque

et périls de l’armateur, du propriétaire ou de l’exploitant ou recouvrer le montant de leur coût auprès de ces derniers. Les dispositions prévues aux premier et deuxième alinéas du présent article s’appliquent également aux navires, aéronefs, engins ou plates-formes en état d’avarie ou accidentés sur le domaine public maritime, dans les ports maritimes et leurs accès. La fourniture des prestations de biens et de services nécessaires à l’exécution des mesures prises en application du présent article ou de la convention sus-mentionnée peut être obtenue soit par accord amiable soit par réquisition. Les conditions d’application du présent article sont fixées par l’Autorité Maritime.

Article 603 Rapport du Capitaine

Tout Capitaine de navire auquel est survenu, en mer ou dans les eaux intérieures, un des événements mentionnés par le protocole I de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973, ou toute autre personne ayant charge du navire, au sens de l’article 1er de ce protocole, doit établir et transmettre un rapport conformément aux dispositions dudit protocole.

Les dispositions de l’alinéa précédent sont applicables aux Capitaines des navires et plates-formes étrangers, même immatriculés dans un Etat non-partie à la convention mentionnée ci-avant, lorsque l’événement est survenu dans la zone économique exclusive, les eaux territoriales et les eaux intérieures sénégalaises.

Article 604 Lutte et coopération en matière de pollution

L’Autorité Maritime doit disposer d’une organisation capable de faire face aux conséquences d’un accident à caractère maritime, adaptée aux caractéristiques spécifiques du milieu marin et tenant compte de la simultanéité possible de menaces pour les vies humaines et pour l’environnement.

Un arrêté fixe les conditions générales de la lutte contre les pollutions accidentelles du milieu marin, quelle que soit leur origine, marine ou terrestre ; il est complété par un plan d’urgence élaboré conformément à la Convention sur la préparation , la lutte et la coopération en matière de pollution.

LIVRE VIII - REGIME DISCIPLINAIRE ET REGIME PENAL

TITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

Article 605 Champ d’application

Sont soumis aux dispositions du présent livre :

a) toutes les personnes, de quelque nationalité qu’elles soient, inscrites sur le rôle d’équipage d’un navire sénégalais immatriculé au Sénégal et y ayant conservé son port d’attache, à partir du jour de leur embarquement administratif, en quelque lieu que se trouve le navire ;

b) toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, qui se trouvent en fait à bord d'un navire visé à l'alinéa premier ci-dessus, soit comme Pilote, soit comme passager , soit comme employé ou occupé en quelque qualité que ce soit pour les besoins du navire, soit en tant que naufragé ou passager clandestin pendant tout le temps de leur présence sur le navire ;
c) toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, qui bien que non présentes à bord, ont commis un des délits prévus au présent livre ;
d) les équipages sénégalais ou autres, qui seraient embarqués sur des navires étrangers affrétés coque nue, par un armateur sénégalais, avec l'autorisation du gouvernement du Sénégal, ou soumis à la législation sénégalaise pour quelque motif que ce soit.
Les membres de l'équipage ainsi que les marins passagers naufragés, absents irrégulièrement ou délaissés, qui ont été embarqués pour être rapatriés, continuent d'être soumis aux dispositions du présent livre en cas de perte du navire, jusqu'à ce qu'ils aient pu être remis à une Autorité d'un État ayant passé des accords de réciprocité avec l'État du Sénégal, soit à une Autorité étrangère locale. Il en est de même des autres personnes embarquées si elles ont demandé à suivre la fortune de l'équipage. Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les militaires et marins des armées du Sénégal embarqués, à quelque titre que ce soit, sur des navires visés à l'alinéa premier ci-dessus, demeurent justiciables des tribunaux militaires compétents pour tout délit ou crime prévu par le présent livre.

Article 606 Prescriptions

En ce qui concerne les crimes et délits prévus par le présent livre, les délais de prescription de l'action publique, de l'exécution de la peine et de l'action civile sont fixés conformément au droit commun, sauf dispositions contraires expressément prévues par le présent Code. En ce qui concerne les fautes contre la discipline, les délais dans lesquels la punition doit être prononcée, la peine exécutée et l'action civile intentée sont ceux prévus pour les contraventions de simple police, sauf dispositions contraires expressément prévues par le présent Code. Les délais prévus aux alinéas précédents ne commencent à courir qu'à partir du jour où, après la faute commise, le navire a touché un port du Sénégal.

Article 607 Jugements passés en force de chose jugée

Aucune poursuite ne peut être exercée, en application des dispositions du présent code, lorsque la personne inculpée a été jugée définitivement à l'étranger pour le même fait, et en cas de condamnation, qu'elle ait subi sa peine ou obtenu sa grâce, ou que la peine ait été prescrite.

TITRE II : REGIME DISCIPLINAIRE

Article 608 Pouvoirs du Capitaine

Le Capitaine a, dans l'intérêt commun, sur toutes les personnes présentes à bord, pour quelque cause que ce soit, et autant que la nécessité l'exige, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison et de la bonne exécution de l'expédition entreprise. Il peut employer à ces fins, tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées pour lui prêter main forte. Les mesures prises par le Capitaine et les circonstances qui les ont motivées doivent être mentionnées chaque jour au livre de discipline institué par l'article 609. Les personnes privées de leur liberté doivent, sauf impossibilité mentionnée au livre de discipline, être conduites sur le pont au moins deux fois par jour, pendant une heure chaque fois.

Article 609 Livre de discipline

Un livre spécial dit « livre de discipline » coté et paraphé par le chef de la circonscription maritime, sera ouvert à bord de tout navire sénégalais. Le Capitaine ou le chef de la circonscription maritime, selon le cas, mentionne au livre de discipline la nature des fautes de discipline ou les circonstances des crimes ou délits commis à bord, les résultats des enquêtes effectuées, les punitions infligées et les mesures ordonnées. Le livre de discipline doit être présenté au visa de l'Autorité Maritime, toutes les fois qu'une faute de discipline, un délit ou un crime a été commis dans l'intervalle compris entre le dernier départ et l'arrivée ou la relâche du navire. Le livre de discipline est remis, lors du désarmement du navire par le Capitaine, à l'Autorité Maritime du port de désarmement. Pour les navires d'un tonnage de moins de 100 tonneaux effectuant des voyages d'une durée inférieure à huit jours, la tenue du livre de discipline est facultative.

Article 610 Livre de punitions

Il est tenu par le chef de la circonscription maritime, un livre de punitions sur lequel sont inscrites les punitions infligées par ses soins, en matière de discipline, les procès verbaux des enquêtes effectuées pour crimes ou délits en matière maritime, ainsi que les suites qui leur ont été données.

Les punitions infligées sont, avec l'indication des fautes qui les ont provoquées, inscrites, à la diligence de l'Autorité Maritime à l'article matriculaire de l'intéressé

Article 611 Liste des fautes contre la discipline

Sont réputés fautes contre la discipline :

a) la désobéissance ou le refus d'obéir à tout ordre concernant le navire ou la résistance à un tel ordre ; b) l'ivresse à bord, avec ou sans désordre, et en dehors du service ; c) toute faute dans l'exercice de la profession susceptible de nuire à la sécurité du navire ; d) la non observation des règles de coopération, d'entraide et de vie commune et particulièrement le

manque de respect mutuel entre les membres de l'équipage, surtout envers les supérieurs, les insultes, de même que les querelles et disputes à bord ; e) la négligence dans le service de quart ou de garde ; f) le fait d'avoir allumé du feu sans permission ou de fumer dans un endroit où il est interdit de fumer ; g) l'emploi non autorisé, sans perte et sans dégradation ou l'abandon d'une embarcation, radeau ou annexe, ou la dégradation volontaire de matériel du bord ; h) l'absence irrégulière du bord, lorsque cette absence n'a pas pour résultat de faire manquer le départ du navire ; i) les larcins ou filouteries dont l'importance ne justifierait pas aux yeux de l'Autorité Maritime compétente le dépôt d'une plainte pour vol ; j) la non observation des prescriptions relatives à la sécurité et à l'hygiène, aux conditions de travail, de même qu'à l'incendie ; k) toutes autres infractions au règlement en vigueur.

Article 612 Instruction du dossier

Lorsque le Capitaine a connaissance d'une faute contre la discipline, il procède immédiatement à une enquête. Le Capitaine interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend les témoins à charge et à décharge.

Les résultats de l'enquête sont consignées au livre de discipline de bord, sous la signature du Capitaine et de deux témoins.

Y sont mentionnés : a) la nature de la faute ; b) le nom et les déclarations des témoins ; c) les explications de l'intéressé, auquel il est donné lecture des indications qui précèdent. Sur les navires non munis de livre de discipline, la plainte du Capitaine est transmise à l'Autorité Maritime qui instruit l'affaire.

Article 613 l'instruction par l'Autorité Maritime

Lorsque le représentant de l'Autorité Maritime qualifié pour en connaître est saisie par le Capitaine d'une plainte concernant une faute contre la discipline, elle convoque immédiatement l'intéressé, le Capitaine, les témoins à charge et à décharge. L'Autorité saisie interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend le Capitaine et les témoins. Si les explications fournies ne sont pas de nature à le disculper, l'Autorité saisie inflige à l'intéressé l'une des punitions prévues à l'article suivant. La punition est mentionnée au livre de discipline du navire et au livre de punition de la circonscription maritime avec les motifs la justifiant. L'intéressé peut se faire assister d'un Conseil de son choix.

Article 614 Sanctions

Toute faute contre la discipline entraîne l'une des sanctions suivantes : a) la réprimande ; b) l'avertissement verbal ou écrit ; c) l'amende ; d) le blâme ; e) la rétrogradation ; f) la suspension de service sans droit à aucune rémunération pour une période ne pouvant excéder six mois ; g) le licenciement ; h) la radiation du registre national des gens de mer.

Le paiement des amendes infligées est effectué immédiatement ou par le prélèvement sur le salaire dans les conditions prévus à l'article 371. Le montant des amendes est versé à un fond de secours en faveur des gens de mer.

Article 615 Recours

Le recours formulé par la personne punie contre une décision rendue en matière disciplinaire par le représentant de l'Autorité Maritime compétente est adressé, dans un délai de trois jours francs Cfa, sous pli recommandé, à l'Autorité Maritime compétente qui statuera sur décision motivée après enquête complémentaire en confirmant ou infirmant la décision prise par son représentant. La décision de l'Autorité Maritime compétente est susceptible de recours pour excès de pouvoir.

Article 616 Retrait par mesures disciplinaires et Conseil de Discipline

L es retraits de prérogatives attachées aux brevets et diplômes peuvent être prononcés :

par mesures disciplinaires ;

pour cause d'incapacité physique. Le ministre chargé de la Marine Marchande peut, pour faute contre l'honneur, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour condamnation devenue définitive, pour incapacité physique ou faute contre la discipline, pour infraction prévue aux règles visant la sauvegarde de la vie humaine en mer, prononcer contre tout marin breveté, diplômé, certifié, le retrait temporaire pour deux ans au plus, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents aux dits titres. Toutefois, le retrait peut être prononcé à titre définitif dans le cas de condamnation à une peine afflictive ou infamante, de perte totale du navire ou si le marin a déjà été l'objet de l'une des sanctions prévues au premier alinéa. Le retrait ne peut intervenir qu'après avis d'un Conseil de Discipline. Lorsque le marin diplômé est titulaire d'un brevet, diplôme, certificat ou brevet de pilote délivré par un gouvernement étranger, il perd le droit d'exercer le commandement ou les fonctions d'Officier sur les navires sénégalais sous réserves d'une absence de réciprocité.

L'Autorité Maritime compétente ne peut prendre une décision plus sévère que celle proposée par le Conseil de Discipline. Cette décision est prise dans un délai de trente jours, après réception de l'avis du Conseil, et notifiée sans délai à l'intéressé qui peut se pourvoir dans un délai de huit jours. Tout marin breveté ou diplômé qui est renvoyé devant un Conseil de Discipline, perd de ce fait, et jusqu'à ce qu'il ait été statué à son égard, l'exercice des droits et prérogatives afférents à la nature de son brevet ou diplôme, sauf décision spéciale du ministre chargé de la Marine Marchande qui peut , en attendant l'avis du Conseil de Discipline, maintenir l'intéressé à titre provisoire dans la possession partielle ou totale des droits et prérogatives dont il est titulaire. Les règles relatives à la constitution , au fonctionnement du

Conseil de Discipline et au mode d'exécution des décisions intervenues seront déterminées par décret.

Article 617 Enquête après accident de mer

Lorsqu'une enquête après accident de mer effectué, a mis en évidence à la charge d'un Capitaine ou d'un Pilote, les faits de nature à justifier son inculpation, l'Autorité Maritime compétente peut suspendre provisoirement l'exercice du droit de commander ou de piloter. Au moment où l'Autorité Maritime compétente décide, s'il y a lieu ou non, de renvoyer l'intéressé devant le Conseil de Discipline prévue à l'article 616, elle décide également si la suspension doit être ou non maintenue.

Article 618 Interdiction de fonction - Cas des marins non brevetés

L'Autorité Maritime compétente peut, pour faute grave dans l'exercice de la profession, pour incapacité physique dûment constatée par un Médecin des gens de mer, interdire à tout marin non breveté, soit définitivement soit temporairement, l'exercice de toute fonction à bord qui serait incompatible avec l'incapacité professionnelle ou physique de l'intéressé. Cette interdiction est prononcée après une enquête contradictoire au cours de laquelle l'intéressé est entendu.

TITRE III : REGIME PENAL CHAPITRE PREMIER - DISPOSITIONS GENERALES Section UNIQUE - CHAMP D'APPLICATION Article 619 Infractions visées

Le régime pénal des marins s'applique : a) aux infractions liées à la navigation maritime et qui ne peuvent tomber sur le coup d'une autre incrimination ; b) aux infractions relatives à la police de la navigation, la police intérieure du navire et aux infractions concernant la perte du navire, abordage, échouement et autres accidents ; c) aux infractions relatives à la discipline à bord et aux obligations entre Officiers et membres de l'équipage, ainsi qu'au respect de l'Autorité de l'Administration maritime ; d) aux infractions relatives au droit du travail maritime, aux obligations du Capitaine ou de l'armateur dans le cadre du contrat d'engagement maritime. e) aux infractions relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, habitabilité, prévention de la pollution, assistance.

Article 620 Personnes relevant du régime pénal

Relève du régime pénal : a) toute personne inscrite au rôle d'équipage d'un navire immatriculé au Sénégal, autre qu'un navire de guerre et y ayant conservé son port d'attache ; b) tout marin inscrit au rôle d'équipage depuis le jour de son embarquement administratif. Il peut néanmoins être poursuivi pour les infractions commises à terre, telles que le refus de rejoindre le bord ; c) toute personne ayant la carte de circulation ; d) toute personne qui se trouve à bord, soit comme passager proprement dit, soit en vue d'effectuer le voyage, pendant

tout le temps de sa présence sur le navire ; e) le Pilote, l'armateur ou les personnes qui pénètrent à bord sans billet ou sans autorisation. Les marins, membres de l'équipage ou passagers rapatriés, restent, en cas de perte de navire, soumis au régime pénal des marins jusqu'à ce qu'ils aient pu être remis soit à l'Autorité Maritime nationale, soit à l'Autorité étrangère locale.

Chapitre II -INFRACTIONS MARITIMES Section PREMIERE - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 621 Infractions commises par le Capitaine

Lorsque la contravention, le crime ou délit a été commis par le Capitaine ou avec sa complicité, le chef des services de la Marine Marchande ou l'Autorité Consulaire ou Maritime compétente saisit sans tarder l'Officier de Police Judiciaire ou le Procureur de la République territorialement compétent. Si la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire ou des passagers lui semble l'exiger, le Chef des services de la Marine Marchande, ou à défaut, l'Autorité Consulaire ou Maritime habilitée prend, en accord avec l'armateur, les mesures nécessaires afin de pourvoir à son remplacement.

Article 622 Poursuite des contraventions, des délits ou des crimes

Il appartient au Procureur de la République de poursuivre ou non les contraventions, les délits ou crimes prévus par le présent Code, conformément aux dispositions du Code Pénal et à celles du Code de Procédure Pénale. En ce qui concerne les contraventions et les délits relatifs à la police de la navigation et à la police intérieure du navire, le Ministère public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions du chef des services de la Marine Marchande, ou à l'expiration d'un délai de dix jours après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée. Les crimes maritimes ainsi que les crimes de droit commun sont de la compétence de la juridiction criminelle de droit commun.

Article 623 Infractions relatives aux navires étrangers

Sous réserve des règles internationales en la matière et en cas d'urgence, lorsqu'il s'agit des faits prévus par la présente loi ou ses textes d'application et imputables à une ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage d'un navire étranger, le chef des services de la Marine Marchande peut, sans préjudice des mesures de droit commun, arrêter le navire, jusqu'au dépôt, auprès du Trésor Public, d'un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations et dont il fixe le montant.

En cas de condamnation définitive et exécutée, le cautionnement est destiné au paiement des amendes prononcées, des frais engagés ainsi que des réparations civiles y afférentes. Après déduction faite des sommes dues, le reliquat du cautionnement est restitué au déposant. Les

amendes prononcées sont acquises au profit du Fonds d'appui à la Marine Marchande. Pour assurer l'exécution de ces décisions, le chef des services de la Marine marchande peut requérir les Autorités du port en vue de s'opposer à la libre sortie du navire, ou ordonner lui-même les mesures matérielles empêchant le départ du navire.

Section II - INFRACTIONS CONCERNANT LA POLICE INTÉRIEURE DU NAVIRE

Article 624 Absence irrégulière et abandon de poste

Est puni d'un emprisonnement de trente jours à six mois et d'une amende de 20.000 à 100.000 francs Cfa, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout Officier, Maître ou homme d'équipage, qui se rend coupable d'absence irrégulière du bord lorsque son absence a eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire.

Article 625 Rupture d'engagement ayant entraîné l'abandon du navire par le Capitaine

Tout Capitaine qui, hors le cas de force majeure et sans motifs légitimes, rompt son contrat d'engagement et abandonne son navire avant d'avoir été remplacé, est puni, si le navire se trouvait en sûreté dans un port, d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 100.000 à 1.000.000 de francs Cfa ou de l'une de ces deux peines et si le navire se trouvait en rade ou en mer, d'un emprisonnement de un à cinq ans et d'une amende de 5.000.000 à 10.000.000 de francs Cfa ou de l'une de ces deux peines.

Article 626 Absence du Capitaine à la passerelle à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières

Est puni d'une amende de 100.000 à 300.000 francs Cfa tout Capitaine qui, à l'entrée et à la sortie des ports, havres et rivières, n'assure la veille permanente à la passerelle du navire.

Article 627 Abus d'Autorité - outrages et voies de fait envers un inférieur

Tout Capitaine, Officier ou Maître qui abuse de son autorité ou qui ordonne, autorise ou tolère un abus d'Autorité vis-à-vis d'une personne embarquée, est puni d'une amende de 20.000 à 200.000 francs Cfa et d'un emprisonnement de six jours à un mois, ou de l'une de ces deux peines seulement. Est puni de la même peine tout Capitaine, Officier ou maître coupable d'outrage caractérisé par parole, geste ou menace envers les hommes d'équipage. Tout Capitaine, Officier ou maître qui, hors les motifs légitimes visés à l'article 608, a usé ou fait user de violences dans l'exercice ou l'occasion de l'exercice de ses fonctions, est puni conformément aux dispositions du Code Pénal. Dans les cas prévus aux deux paragraphes précédents, la peine peut être doublée s'il s'agit d'un novice ou d'un mousse.

Article 628 Inexécution des obligations du Capitaine

Est puni, pour chacune des infractions visées ci-après, d'une amende de 20.000 à 200.000 francs Cfa, tout Capitaine qui refuse ou néglige, sans motif légitime :

de faire les constatations requises en cas de contraventions, crimes ou délits commis à bord ;
de rédiger : soit les actes de l'État civil, les procès verbaux de disparition et les testaments, dans les cas tendant à la création d'un état civil unique, soit les rapports détaillés de constatation de blessures ou de maladie dans les conditions prévues à l'article 428
de tenir régulièrement le journal de bord, le livre de discipline et autres documents réglementaires.

Article 629 Inscription frauduleuse sur les papiers du bord

Est puni de la peine prévue par l'article 132 du Code Pénal, tout Capitaine, Officier maître ou homme d'équipage qui inscrit frauduleusement sur les documents du bord des faits altérés ou contraires à la vérité.

Article 630 Usurpation de commandement

Est puni d'un emprisonnement de un à six mois tout Capitaine qui favorise, par son consentement, l'usurpation de l'exercice de commandement à son bord.

La même peine d'emprisonnement, à laquelle il peut être joint une amende de 50.000 à 500.000 francs Cfa est prononcée contre toute personne qui a pris indûment le commandement d'un navire et contre l'armateur qui serait son complice.

Article 631 Fraude ou contrebande

Toute personne embarquée, autre que le Capitaine, qui commet ou tente de commettre, dans une intention coupable à l'insu de l'armateur, un acte de fraude ou de contrebande de nature à entraîner une condamnation pénale pour l'armement, et punie d'un emprisonnement de un à trois mois. Si le coupable est le Capitaine, la peine peut être doublée.

Article 632 Détournement du navire - fausse route intentionnelle - destruction intentionnelle des vivres et de la cargaison

Est puni d'un emprisonnement de un à cinq ans tout Capitaine qui, dans une intention frauduleuse, détourne à son profit le navire dont la conduite lui est confiée, ou qui, volontairement et dans une intention criminelle, fait fausse route ou détruit sans nécessité tout ou partie de la cargaison, des vivres ou des effets du bord.

Article 633 Vente illicite du navire

Est puni de la peine prévue à l'article précédent tout Capitaine qui, dans une intention frauduleuse, vend, hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le navire dont il a le commandement.

Article 634 Emprunts et vente illicites sur le navire

Le Capitaine qui aurait, sans autorisation, emprunté de l'argent, vendu des marchandises ou des vivres, ou qui aurait mentionné dans ses comptes des avaries ou des dépenses supposées, sera puni des peines prévues par l'article 629.

Article 635 Suppression ou détournement de lettres

Toute personne embarquée qui supprime intentionnellement ou conserve abusivement une lettre qui lui est confiée pour être remise à une personne embarquée

sur le même navire, au lieu de la faire parvenir au destinataire ou qui, dans les mêmes conditions, ouvre une lettre confiée à ses soins, est puni d'un emprisonnement de un à trois mois, ou d'une amende de 20.000 à 100.000 francs Cfa Cfa.

Article 636 Altération des marchandises

Tout Capitaine, Officier, maître ou homme d'équipage qui altère des marchandises faisant partie de la cargaison, est puni des peines prévue à l'article 415 du Code Pénal.

Article 637 Altération des vivres et boissons

Toute personne embarquée qui altère volontairement les vivres, boissons ou autres objets de consommation par le mélange de substances non malfaisantes, est punie d'un emprisonnement de un à six mois. S'il y a eu emploi de substances malfaisantes, la peine est de deux à cinq ans d'emprisonnement. S'il en résulte pour une ou plusieurs personnes une maladie grave, la peine est celle de réclusion, s'il en est résulté la mort sans l'intention de la donner, la peine est celle des travaux forcés à temps.

Article 638 Détérioration d'objets utiles à la navigation détournement de vivres

Toute personne embarquée qui, volontairement détourne, détériore ou vend un objet utile à la navigation, à la manœuvre ou à la sécurité du navire, ou qui vend des vivres embarquées pour le service du bord, est punie d'un emprisonnement de un mois à deux ans.

Article 639 Vols à bord

Les vols commis à bord sont punis conformément aux dispositions du code pénal. Toutefois, les circonstances aggravantes prévues par ce code ne modifient pas la nature de l'infraction qui reste un simple délit . Les dispositions des alinéas précédents ne font pas obstacle à l'application des sanctions disciplinaires prévues à l'article 614 de la présente loi.

Article 640 Dissipation d'avance par un marin qui n'embarque pas

Tout marin qui, après avoir reçu devant l'Autorité Maritime ou Consulaire des avances sur salaires ou parts, s'abstient sans motif légitime, de prendre son service à bord et ne se met pas en mesure de rembourser les avances qui lui ont été accordées, est puni des peines prévues par l'article 383 du Code Pénal.

Article 641 Introduction d'alcool à bord

Est puni d’un emprisonnement de six jours à un mois toute personne embarquée coupable d’avoir introduit à bord de l’alcool ou des boissons spiritueuses ou d’en avoir facilité l’introduction à bord, sans l’autorisation expresse du Capitaine. Est puni d’une peine double, le Capitaine ou l’armateur qui a embarqué ou fait embarquer de l’alcool ou des boissons spiritueuses destinées à la consommation de l’équipage, en quantités supérieures aux quantités réglementaires, ou en aura autorisé l’embarquement.

Article 642 Ivresse pendant le quart - ivresse habituelle

Est puni d’un emprisonnement de six jours à un mois, tout Capitaine qui s’est trouvé en état d’ivresse à bord de son navire, et tout Officier, maître ou homme d’équipage ainsi que tout Pilote qui s’enivre habituellement ou qui s’est trouvé en état d’ivresse pendant son service. Le double de la peine est prononcé contre tout Capitaine qui s’enivre habituellement, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l’article 614 de la présente loi.

Article 643 Outrage envers un supérieur

Est punie d’une amende de 10.000 à 100.000 francs Cfa Cfa et d’un emprisonnement de six jours à un mois, ou de l’une de ces deux peines seulement, tout Officier, Maître ou homme d’équipage qui se rend coupable d’outrage par parole, geste ou menace envers un supérieur.

Article 644 Voies de fait contre le Capitaine

Est punie des peines prévues à l’article 230 du Code Pénal, toute personne embarquée qui se rend coupable de voie de fait contre le Capitaine, sans qu’il en soit résulté une incapacité de travail de plus de vingt jours. Si les voies de fait ont occasionné une incapacité de travail de plus de vingt jours, le coupable est puni conformément aux articles 294 et suivants du Code Pénal.

Article 645 Refus formel d’obéissance après sommation

Est puni d’un emprisonnement de six jours à un mois, tout homme d’équipage qui, après une sommation formelle du Capitaine ou d’un Officier spécialement désigné à cet effet par le Capitaine, a refusé d’obéir ou résisté à un ordre concernant le service. Si le coupable est un Officier ou un Maître, la peine prévue à l’alinéa ci-dessus est porté au double.

Article 646 Violences contre le Capitaine - Rébellion

Les personnes embarquées qui, collectivement, et étant armées ou non, se livrent à des violences à bord ou se soulèvent contre l’autorité du Capitaine et refusent, après une sommation formelle, de rentrer dans l’ordre, sont punies pour :

les Officiers ou maîtres, des travaux forcés à temps de 10 à 20 ans ;

les autres personnes embarquées, des travaux forcés à temps de 5 à 10 ans Toutefois, les personnes embarquées qui ne remplissent pas à bord du navire un emploi salarié sont punies

comme les Officiers ou maîtres, si elles ont été les instigatrices de la résistance. Dans le cas prévus ci-dessus, la résistance du Capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles est considérée comme un acte de légitime défense. Les peines prévues à l'article 647 s'ajoutent de droit à celles prévues au présent article s'il y a détournement du navire par l'Autorité de fait.

Article 647 Complot contre le Capitaine

Toute personne impliquée dans un complot ou dans un attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du Capitaine est punie pour :

les Officiers ou maîtres, de la peine des travaux forcés à temps de 10 à 20 ans ;

les autres personnes embarquées de la peine des travaux forcés à temps de 5 à 10 ans , sans préjudice de l'application éventuelle des peines prévues aux articles 644 et 646. Il y a complot dès que la résolution d'agir est concertée entre deux ou plusieurs personnes embarquées à bord d'un navire.

Article 648 Réitération de fautes contre la discipline

La troisième faute et les fautes subséquentes contre la discipline commises au cours du même embarquement sont considérées comme un délit et punies d'un emprisonnement de un à trois mois. Toutefois, lorsque la nature de la faute et les circonstances qui l'ont accompagnée ne paraissent pas suffisantes au chef des services de la Marine Marchande pour lui permettre de saisir le Procureur de la République, il peut conserver à l'infraction son caractère de faute et lui appliquer les punitions prévues par l'article 614.

SECTION III - INFRACTIONS CONCERNANT LA NAVIGATION

Article 649 Police de navigation

Toute personne, même étrangère embarquée, sur un navire sénégalais ou étranger qui, dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales, ne se conforme pas aux règlements ou aux ordres émanant de l'Autorité Maritime et relatifs, soit à la police des eaux et rades, soit à la police de la navigation maritime, soit aux lois et règlements sur la sécurité de la navigation, est punie d'un emprisonnement de un à six mois et d'une amende de 20.000 à 100.000 francs Cfa ou de l'une de ces deux peines seulement. La même peine est encourue par toute personne embarquée sur un navire sénégalais qui, hors des eaux territoriales sénégalaises, ne se conforme pas aux ordres régulièrement donnés par un consul ou un Ambassadeur du Sénégal ou par une Autorité Maritime qualifiée, ou par le Commandant d'un navire de guerre sénégalais. Lorsque la personne ayant commis une des infractions prévues aux deux alinéas précédents est embarquée sur un navire sénégalais, ou étranger, qui se trouve ou vient à se trouver dans un port, rade ou mouillage du Sénégal, ce navire peut être retenu

provisoirement jusqu'à consignation du montant présumé de l'amende encourue par le délinquant ou constitution d'une caution solvable.

Si les infractions prévues au présent article ont été commises en temps de guerre, la peine peut être portée au triple. Les mêmes peines sont applicables en cas d'infraction à la police du pavillon.

Article 650

Refus par le Capitaine de se charger d'un dossier d'enquête ou du transport d'un prévenu

Tout Capitaine requis par l'Autorité compétente, comme il est dit à l'article 699 qui, sans motif légitime, refuse de se charger du dossier d'enquête ou des pièces à conviction, ou d'assurer le transport du prévenu dans les conditions prévues à l'article 699, ou qui ne livre pas le prévenu ou le dossier confié à ses soins à l'Autorité Maritime désignée pour les recevoir, est puni d'une amende de 20.000 à 200.000 francs Cfa Cfa sans préjudice, s'il y a lieu, en cas d'évasion ou de complicité d'évasion, de l'application aux personnes embarquées et au prévenu des dispositions des articles 208 à 213 du Code Pénal.

Article 651 Refus du Capitaine de déférer à une réquisition de rapatriement

Est puni de la peine prévue à l'article précédent, tout Capitaine, qui, sans motif légitime, refuse de déférer à la réquisition du chef des services de la Marine Marchande ou de l'Autorité Consulaire ou Maritime compétente, pour rapatrier des sénégalais au Sénégal.

Article 652 Refus de répondre à l'appel d'un navire de guerre

Tout Capitaine qui, en mer, n'obéit pas à l'appel d'un navire de guerre sénégalais, et le contraint à faire usage de force est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans.

Article 652 bis Abandon d'un blessé ou malade à terre

Tout Capitaine qui ayant laissé à terre dans un port où il n'existe aucune Autorité sénégalaise, un Officier, un Maître ou un homme d'équipage malade ou blessé, ne lui procure pas les moyens d'assurer son traitement et son rapatriement, est puni d'une amende de 100.000 à 300.000 francs Cfa Cfa et d'un emprisonnement de un à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

La même peine est encourue par le Capitaine ayant laissé à terre avant qu'il ait atteint son lieu de destination, un passager malade ou blessé et ne donne pas avis de cette mesure à l'Autorité Consulaire du pays auquel appartient le passager débarqué, ou à défaut l'Autorité locale.

Article 653 Infractions aux règles de commandement

Toute personne qui, sur un navire sénégalais, exerce sans l'autorisation du Chef de Service de la Marine Marchande et hors le cas de force majeure, soit le commandement du navire, soit toute autre fonction de bord, sans satisfaire aux conditions exigées par les lois et règlements

maritimes, est puni d'un emprisonnement de un mois à un an et d'une amende de 50.000 à 200.000 francs Cfa Cfa ou de l'une de ces deux peines.

Article 654 Navigation sans titre

Toute personne qui se livre à une navigation maritime sans être munie, conformément aux lois et règlements, soit d'un rôle d'équipage, soit d'un permis de circulation, d'une carte de circulation ou qui n'exhibe pas son rôle ou permis à la première réquisition de l'Autorité Maritime, est punie d'une amende de 50.000 à 100.000 francs Cfa Cfa.

Article 655 Infraction à la réglementation sur le rôle d'équipage

Tout Capitaine qui embarque ou débarque une personne de l'équipage sans faire mentionner cet embarquement ou ce débarquement sur le rôle d'équipage par l'Autorité Maritime, est puni, pour chaque personne irrégulièrement embarquée ou débarquée :

d'une amende de 50.000 à 300.000 francs Cfa Cfa si le navire a une jauge brute dépassant 25 tonneaux ;

de 20.000 à 200.000 francs Cfa Cfa dans le cas contraire. Les peines énumérées ci-dessus sont encourues pour chaque passager admis à bord sans avoir été inscrit à la suite au rôle d'équipage.

Il peut cependant être procédé à un embarquement sur un manifeste de passagers sur la base d'un manifeste, sous réserve que copie dudit document soit déposée auprès de l'Autorité Maritime avant le départ du navire.

Article 656 Fausses pièces professionnelles maritimes

Toute personne qui contracte ou tente de contracter un engagement maritime en produisant sciemment de fausses pièces professionnelles maritimes est punie d'un emprisonnement de un à cinq ans et d'une amende de 100.000 à 1.000.000 de francs Cfa ou de l'une de ces deux peines seulement ; la peine est doublée en cas de récidive. L'obtention ou la détention frauduleuse, de même que le trafic des pièces d'identité maritime est punie de la même peine.

Article 657 Infractions aux règlements sur la sécurité de la navigation

Tout armateur ou propriétaire qui enfreint les prescriptions du présent Code sur la sécurité de la navigation ou celle des règlements pris pour son application est puni, sauf ce qui est dit à l'alinéa suivant d'une amende de 300.000 à 10 millions de francs Cfa. Le double de l'amende prévue ci-dessus et un emprisonnement d'un mois à un an, ou d'une de ces deux peines seulement, peut être infligée à tout armateur ou à tout propriétaire de navire qui fait naviguer son navire avec un titre de sécurité périmé ou dont le titre de sécurité est suspendu. Le Capitaine qui a commis l'une des infractions prévues au présent article est passible des

mêmes peines, sauf s'il est prouvé qu'il a agit sur l'ordre verbal ou écrit du propriétaire ou de l'armateur.

Est puni de un à trois mois de prison et de 20.000 à 100.000 francs Cfa d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement, tout membre de l'équipage qui a provoqué une visite à bord en produisant sciemment des allégations inexactes.

Les peines prévues ci-dessus peuvent être portées au double en cas de récidive. IL y a récidive lorsque dans les douze mois précédant les faits délictueux le délinquant a déjà subi une condamnation pour des faits réprimés par le présent article.

Article 658 Accès à bord - Embarquement clandestin

Toute personne autre que les fonctionnaires et agents des services publics qui pénètre à bord sans billet et sans autorisation du Capitaine ou de l'armateur, ou sans y être appelée par les besoins de l'exploitation, est punie d'une amende de 20.000 à 100.000 francs Cfa. En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double et le tribunal pourra prononcer, en outre, une peine de trois jours à un mois d'emprisonnement. Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée au Long Cours ou de cabotage international, est punie d'une amende de 20.000 à 100.000 francs Cfa et d'un emprisonnement de un à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement. En cas de récidive, les peines prévues ci-dessus sont portées au double.

Toute personne qui, soit à bord, soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, l'a dissimulé ou lui a fourni des vivres à l'insu du Capitaine, est punie d'une amende de 20.000 à 500.000 francs Cfa et d'un emprisonnement de un à six mois. Le maximum de ces deux peines doit être prononcé à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.

En cas de récidive, l'amende sera de 500.000 à 2000.000 francs Cfa et l'emprisonnement de six mois à deux ans. La peine sera du double du maximum à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.

Les frais de refoulement hors du territoire des passagers clandestins de nationalité étrangère sont imputés au navire à bord duquel le délit a été commis.

Article 659 Embarquement clandestin de marchandises

Toute personne embarquée qui, à l'insu du Capitaine, introduit à bord du navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie d'une amende de 20.000 à 100.000 francs Cfa et d'un emprisonnement de un à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice du droit du Capitaine de jeter à la mer dans les

conditions de l'article 346 du présent Code, les marchandises indûment chargées sur le navire, et ceci indépendamment des pénalités prévues par la réglementation douanière.

Article 660 Visa des rôles d'équipage

Tout Capitaine qui, hors le cas d'empêchement légitime, ne dépose pas son rôle d'équipage et son livre de discipline au bureau de la Marine Marchande ou du consulat, soit dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port sénégalais ou dans un port étranger où réside un consul général, un consul ou un vice-consul du Sénégal lorsque le navire doit séjourner plus de vingt-quatre heures dans le port, est puni d'une amende de 20.000 à 50.000 francs Cfa.

Article 661 Infractions du Capitaine sur rades étrangères

Tout Capitaine qui, à moins de légitimes motifs d'empêchement, s'abstient sur une rade étrangère de se rendre à bord du navire de guerre du Sénégal alors qu'il y a été convoqué pour raison de service, est punie d'une amende de 20.000 à 50.000 francs Cfa.

Article 662 Marques extérieures d'identité

Tout Capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions sur les marques extérieures d'identité des navires, ou qui efface, altère, couvre ou masque les dites marques est puni d'une amende de 20.000 à 200.000 francs Cfa.

Article 663 Non déclaration - vol ou recel d'épaves

En cas de défaut de déclaration de découverte d'épave maritime, dans un délai de quinze jours, le contrevenant est puni d'un emprisonnement de trente jours à un an et d'une amende de 50.000 à 150.000 francs Cfa ou de l'une de ces deux peines.

Toute personne qui a détourné, ou tenté de détourner ou recelé une épave maritime est punie des peines prévues à l'article 430 du Code Pénal.

SECTION IV - INFRACTIONS CONCERNANT LA POLICE DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

Article 664 Infraction à la police de la navigation

Est puni de peine d'emprisonnement de six mois à un an et d'une amende de 1000.000 à 10.000.000 francs Cfa, ou de l'une de ces deux peines seulement, en cas de récidive du double des peines ainsi prévues, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout Capitaine de navire qui se sera rendu coupable, d'une infraction aux dispositions prévues au livre VIII du Présent Code.

Lorsque l'infraction a été commise sur ordre du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ce propriétaire ou cet exploitant sera puni des peines prévues à l'alinéa précédent, le maximum des peines encourues étant toutefois porté au triple.

Tout Capitaine de navire qui aura enfreint dans les eaux territoriales ou intérieures du Sénégal soit les règles de circulation maritimes édictées en application de la Convention COLREG en vigueur, soit les règles édictées par l'Autorité Maritime en ce qui concerne les distances minimales de passage le long des côtes sénégalaises, sera puni d'une peine d'emprisonnement de un à six mois et d'une amende de 1000.000 à 5000.000 francs Cfa ou de l'une de ces deux peines seulement, dans les conditions prévues aux alinéas 1 et 3 du présent article.

Lorsque l'infraction est commise par le Capitaine d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses ou polluantes, les peines d'emprisonnement et d'amende encourues seront portées au double.

Tout Capitaine de navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses ou polluantes en infraction au livre VII du présent Code, qui aura pénétré dans les eaux territoriales ou intérieures du Sénégal sans avoir signalé à l'Autorité Maritime de la date et l'heure d'entrée, la position, la route et les vitesses du navire ainsi que la nature et l'importance du chargement sera puni d'une peine d'emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 1000.000 à 5000.000 francs Cfa ou de l'une de ces deux peines seulement, dans les conditions prévues ci-dessus.

Tout Capitaine de navire qui ne signale pas à l'Autorité Maritime un accident de mer dont son navire a été victime dans les eaux territoriales ou intérieures du Sénégal sera puni d'une peine d'emprisonnement de un à trois mois et d'une amande de 200.000 à 1000.000 francs Cfa.

Tout Capitaine de navire qui, se trouvant dans les eaux territoriales ou intérieures du Sénégal, se sera porté au secours d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses ou polluantes en infraction au livre VII du présent Code, aux fins d'assistance ou de remorquage est tenu de signaler à l'Autorité Maritime, dès qu'il en a connaissance, la position du navire en difficulté et la nature de ses avaries, et de la tenir informée du déroulement des opérations de secours.

SECTION V - PERTES DE NAVIRE - ABORDAGE - echouement et autres accidents de la navigation

Article 665 Perte ou destruction volontaire de navire

Toute personne qui en dehors des cas prévus par le code de justice militaire pour l'armée de mer, échoue, perd ou détruit, volontairement et dans une intention criminelle, un navire quelconque par quelque moyen que ce soit, est punie des peines établies par les articles 406 et 407 du Code Pénal.

Le maximum de la peine est appliqué au délinquant qui est chargé, à quelque titre que ce soit, de la conduite du navire ou qui le dirige comme Pilote.

Article 666 Infractions aux règlements pour prévenir les abordages

Est puni de un à trois mois d'emprisonnement et d'une amende de à 100.000 à 5000.000 francs Cfa ou de l'une de ces deux peines seulement, tout Capitaine ou chef de quart qui se rend coupable d'une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes, soit sur les feux à allumer la nuit et les signaux à faire en temps de brume, soit sur la route à suivre, soit sur les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un navire.

Est puni de la même peine tout Pilote qui se rend coupable d'une infraction aux règles sur la route à suivre.

Article 667 Abordage - échouement - avaries

Si l'une des infractions prévues à l'article ci-dessus, ou tout autre fait de négligence imputable au Capitaine, chef de quart ou Pilote, a occasionné pour le navire ou pour un autre navire, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison, le coupable est puni de un à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de 500.000 à 2000.000 francs Cfa, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves,

soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni de trois mois à deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 1000.000 à 5000.000 francs Cfa ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 668 Abordage - Négligence - défaut de vigilance autres personnes

Toute personne de l'équipage, autre que le Capitaine, le chef de quart, ou le Pilote, qui se rend coupable pendant son service d'un fait de négligence sans excuse, d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de son service, ayant occasionné pour un navire quelconque, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison, est puni d'un emprisonnement de un à deux mois et d'une amende de 100.000 à 1000.000 francs Cfa, ou de l'une de ces deux peines seulement. Si l'infraction a eu comme conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni de un à huit mois d'emprisonnement et d'une amende de 200.000 à 2000.000 francs Cfa ou l'une de ces deux peines seulement.

Article 669 Négligence du Capitaine après abordage

Est puni d’une amende de 50.000 à 500.000 francs Cfa et d’un emprisonnement d’un mois à deux ans, ou de l’une de ces deux peines seulement, tout Capitaine qui après abordage et autant qu’il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, néglige d’employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par l’abordage l’autre navire, son équipage et ses passagers.

Est puni de la même peine le Capitaine qui hors le cas de force majeure, s’éloigne du lieu du sinistre avant de s’être assuré qu’une longue assistance est inutile à l’autre navire, à son équipage et a ses passagers et si le navire a sombré, avant d’avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés. Si une ou plusieurs personnes ont péri par la suite de la non exécution des obligation visées au présent alinéa, la peine peut être portée au double. Après un abordage, le Capitaine de chacun des navires abordés qui, s’il le peut sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, ne fait pas connaître au Capitaine de l’autre navire les noms de son propre navire et des ports d’attache, de départ et de destination de celui-ci, est puni d’une amende de 20.000 à 100.000 francs Cfa et d’un emprisonnement de un à trois mois.

Article 670 Abandon du navire en danger par le Capitaine

Est puni d’un emprisonnement de un à deux ans et d’une amende de 100.000 à 1.000.000 de francs Cfa ou de l’une de ces deux peines seulement tout Capitaine qui en cas de danger, abandonne son navire pendant le voyage sans l’avis des Officiers et Principaux de l’équipage.

Est puni d’un emprisonnement de un à deux ans et d’une amende de 100.000 à 1.000.000 de francs Cfa ou de l’une de ces deux peines seulement tout Capitaine, qui en cas de danger et avant d’abandonner son navire, néglige d’organiser le sauvetage de l’équipage et des passagers et de sauver les papiers de bord, les dépêches postales et les marchandises les plus précieuses de la cargaison.

Est puni des peines portées à l’alinéa précédent le Capitaine qui, forcé d’abandonner son navire, ne reste pas à bord le dernier.

Article 671 Refus d’assistance en mer

Tout Capitaine qui, alors qu’il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers refuse de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre, est punie d’une amende de 1.000.000 à 5.000.000 francs Cfa et d’un emprisonnement d’un an à cinq ans, ou de l’une de ces deux peines seulement.

Article 672 Extension du champ d’application

Les dispositions de la présente section sont applicables aux personnes mêmes étrangères qui se trouvent sur un navire étranger lorsque l'infraction a lieu dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales sénégalaises.

Les mêmes dispositions, ainsi que celles relatives à la procédure sont également applicables aux personnes qui se trouvent sur un navire ou engin muni d'un permis de circulation.

Article 673 Capitaine de fait

Est considérée comme Capitaine la personne qui, en fait, dirige le navire ou l'engin.

Dans le cas où l'une des infractions prévues par les articles de la présente section a été commise par une personne exerçant le commandement dans les conditions irrégulières, la peine est portée au double.

Article 674 Instigation de délits maritimes

Est punie des mêmes peines que l'auteur principal toute personne qui, étant à terre ou à bord, provoquera par parole ou par écrit un homme d'équipage ou l'équipage d'un navire, à commettre l'un des délits prévus par la présente loi.

Section VI - crimes de piraterie

Article 675 Répression des actes de piraterie

Les actes de piraterie, perpétrés par un navire de guerre, un navire d'état dont l'équipage mutiné s'est rendu maître, sont assimilés à des actes commis par un navire privé. Est puni des travaux forcés à temps de dix à vingt ans et d'une amende de 1000.000 à 10.000.000 francs Cfa quiconque se rend coupable de l'infraction définie à l'alinéa ci-dessus.

Article 676 Actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime

1) Est puni de travaux forcés à temps de cinq à dix ans et d'une amende de 500.000 à 5000.000 francs Cfa quiconque commet une infraction pénale qui, illicitement et intentionnellement :

a) s'empare d'un navire ou exerce le contrôle par violence ou menace de violence ;

b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ;

c) détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ;

d) place ou fait placer sur un navire, par quelque moyen que ce soit un dispositif ou une substance propre à détruire le navire ou à causer au navire, à sa cargaison des dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire ;

e) détruit ou endommage gravement les installations ou services de navigation maritime ou en perturbe gravement le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire ;

f) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait compromet la sécurité de la navigation d'un navire ;

g) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions prévues aux alinéas a et b.

La tentative des infractions ci-dessus est punissable

Article 677 Actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixessituées sur le plateau continental

1) Est puni des travaux forcés à temps de cinq à dix ans et d'une amende de 500.000 à 5000.000 francs Cfa quiconque :

a) s'empare d'une plate-forme fixe ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence ;

b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'une plate-forme fixe, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la plate-forme ;

c) détruit une plate-forme fixe ou lui cause des dommages qui sont de nature à compromettre sa sécurité ;

d) place ou fait placer sur une plate-forme fixe, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire la plate-forme fixe de nature à compromettre sa sécurité ;

e) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec des infractions prévues aux alinéas a à d.

La tentative des infractions ci-dessus est punissable.

Section VII - INFRACTIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS MARITIMES

Article 678 Infraction à l'organisation générale des transports

Est puni d'une amende de 100.000 à 5.000.000 millions de francs Cfa tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions du Livre V du présent Code.

Section VIII - INFRACTIONS A LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL MARITIME

Article 679 Travail - Nourriture - couchage

Est puni d'une amende de 20.000 à 200.000 francs Cfa pour chaque infraction constatée, l'armateur ou le propriétaire de navire qui ne se conforme pas aux prescriptions du présent Code relatives à la réglementation du travail maritime.

Est puni de la même peine, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'article 615, tout Capitaine qui commet personnellement, ou d'accord avec l'armateur ou le propriétaire du navire, les infractions prévues par l'alinéa précédent.

Toutefois, la peine prononcée contre le Capitaine peut être réduite au quart de celle prononcée contre l'armateur ou propriétaire s'il est prouvé que le Capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de cet armateur ou propriétaire. Les peines prévues aux alinéas précédents peuvent être portées au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsque le contrevenant a subi dans les deux mois qui précèdent, une condamnation pour des faits réprimés par le présent article.

Article 680 Infractions à la réglementation relative au placement des marins

Toute infraction aux dispositions relatives au placement des marins est punie d'une peine d'emprisonnement de un à trois mois et d'une amende de 250.000 F à 2.000.000 F, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 681 Non paiement des salaires à l'échéance

Est punie d'une amende de 200.000 francs Cfa à 2.000.000 francs Cfa ou du retrait de l'agrément du représentant de l'armateur toute personne qui enfreint les dispositions de l'article 372.

Article 682 Infractions aux dispositions sur l'approvisionnement des gens de mer

Tout armateur ou membre de l'équipage qui ne se conforme pas aux dispositions sur l'approvisionnement des gens de mer et des textes pris pour leur application, encourt une peine d'amende de 500.000 à 5.0000.000 de francs Cfa. La même peine est encourue pour toute personne qui tente ou aura tenté d'empêcher un représentant de l'Autorité Maritime de procéder aux contrôles et inspections prévus par les dispositions relatives à l'approvisionnement des gens de mer.

LIVRE IX - CONTENTIEUX

TITRE PREMIER - COMPETENCE ET PROCEDURE EN MATIERE D'INFRACTIONS MARITIMES

CHAPITRE PREMIER - COMPETENCE

Article 683 Tribunaux compétents

La connaissance des contraventions, des délits et des crimes commis par les personnes visées à l'article 605 appartient aux juridictions de droit commun. Toute condamnation à un emprisonnement et/ou une amende pour crime, délit ou contravention prévu par le présent Code donne lieu à l'établissement d'un extrait du jugement ou de l'arrêt qui est adressé au chef des services de la Marine Marchande pour transcription à la fiche matriculaire du condamné.

Article 684 Compétence dans le cadre de l’infraction aux règlements de prévention de la pollution.

En matière de pollution des mers, sont compétents le tribunal du lieu de commission de l’infraction, le tribunal du lieu d’immatriculation du navire si celui-ci a la nationalité sénégalaise, celui du ressort duquel le navire est trouvé s’il est étranger.

Article 685 Abordage - Compétence des Autorités Sénégalaises - Poursuites

En cas d’abordage ou de tout autre événement de mer dans les eaux territoriales sénégalaises concernant

un navire battant pavillon du Sénégal et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du Capitaine ou de toute autre personne au service du navire, les poursuites ne pourront être intentées que devant les Autorités Judiciaires ou Administratives Sénégalaises, dès lors que ce navire portait le pavillon national au moment de l’abordage ou de l’événement de mer .

Si le navire battait un autre pavillon, les poursuites ne pourront être intentées que devant les Autorités judiciaires ou administratives de l’État dont le navire battait pavillon au moment de l’abordage.

Article 686 Abordage - Compétence des Autorités Sénégalaises

Dans le cas prévu à l’article précédent, une retenue du navire peut être ordonnée, pour des mesures d’instruction, par des Autorités autres que celles dont le navire portait le pavillon au moment de l’abordage ou de l’événement de mer dans les eaux territoriales sénégalaises.

Article 687 Compétence des Autorités Sénégalaises Certificats de compétence et de licence

Les Autorités Judiciaires ou Administratives du Sénégal sont seules habilitées à prendre toutes les mesures relatives aux certificats de compétence et de licence ou autres titres professionnels qu’elles ont accordées à des gens de mer du Sénégal, ou de poursuivre ceux-ci à raison des infractions commises pendant qu’ils étaient à bord du navire portant le pavillon d’un autre État.

Article 688 Abordage - Compétence des Autorités Sénégalaises Poursuites eaux intérieures et mer territoriale

Les Autorités Judiciaires ou Administratives du Sénégal sont de même habilitées à entreprendre des poursuites en cas d’abordage survenant dans les eaux intérieures, dans les ports et rades ou dans les eaux territoriales sénégalaises et qui est de nature à entraîner la responsabilité pénale du Capitaine ou de tout autre membre de l’équipage ou service d’un navire battant le pavillon d’un État étranger.

Article 689 Abordage - Champs d’application

Les dispositions de cette section s'appliquent également aux navires de la Marine Nationale, aux navires garde-côtes et aux navires affectées à un service public.

Article 690 Sécurité de la navigation - Compétence de la juridiction nationale

La juridiction compétente pour connaître de l'infraction est celle du port du lieu de l'infraction ou du port sénégalais de destination ou de départ du navire, si l'infraction a été constatée en mer.

CHAPITRE II - PROCEDURE

Article 691 Interdiction d'une justice à bord

La justice à bord, pas plus à titre pénal qu'à titre civil, ne s'exerce jamais au cours de l'expédition maritime.

Article 692 Mesures conservatoires

Tout acte commis à bord et devant ou semblant devoir entraîner l'application de la loi pénale comporte de la part du Capitaine ou son remplaçant, les mesures conservatoires propres à assurer la production des faits en justice et, notamment, la conservation de la preuve de ces faits conformément aux dispositions relatives au pouvoir du Capitaine.

Article 693 Circonstances atténuantes, sursis et récidive

Les dispositions du droit commun concernant les circonstances atténuantes sont applicables aux crimes et délits prévus par le présent code. Il en est de même des dispositions relatives au sursis et à la récidive, sauf règles spéciales prévues au présent titre.

Article 694 Action civile

La partie lésée par tout délit ou crime, a le droit de se constituer partie civile devant les juridictions de droit commun, conformément aux dispositions du Code de Procédure Pénale.

La juridiction compétente est celle soit de la résidence de la personne poursuivie, soit du port de débarquement, soit du lieu d'arrestation, soit enfin du port d'immatriculation du navire.

Article 695 Recherches et constatations

Les crimes, délits et contraventions prévus par le présent Code et commis à bord ou à terre sont recherchés et constatés, soit sur la plainte de toute personne intéressée, soit d'office :

par les Officiers de police judiciaire ;

par l'Autorité maritime, les Officiers et Officiers-marinier commandant les navires ou embarcations de l'état, les Administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation maritime, les agents du personnel de la surveillance des pêches maritimes et les gendarmes, et dans certains cas, par les agents de l'Administration des douanes et agents assermentés du Ministère de l'Environnement. D'autres agents peuvent être commissionnés

pour la recherche des infractions par décision conjointe du Ministre chargé de la Marine marchande et du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice ;
par les Capitaines des navires à bord desquels les crimes ou délits ont été commis.

Article 696 Procès-verbaux

Les procès-verbaux constatant des infractions, rédigés par deux agents assermentés et dûment signés, font foi jusqu'à preuve contraire des constatations matérielles qu'ils relatent. Ils sont transmis par leurs auteurs soit directement au Procureur de la République compétent, soit par les soins du Chef des services de la Marine marchande s'ils émanent des agents relevant de son autorité.

Article 697 Pouvoirs du Capitaine en cas d'infraction

Dès que le Capitaine a connaissance d'un crime ou délit commis à bord, il procède à une enquête préliminaire. Les circonstances du crime, du délit ou de la contravention et les énonciations du procès-verbal de l'enquête préliminaire sont mentionnées au livre de discipline.

En cas de nécessité, le Capitaine peut faire placer dans un local de sécurité l'auteur présumé du crime ou du délit dans les conditions prévues à l'article 608. Le Capitaine adresse les pièces de l'enquête préliminaire au chef des services de la Marine marchande .

Article 698 Instructions et procédure

Le chef des services de la Marine marchande, saisi par le Capitaine ou par l'un des Officiers ou agents énumérés à l'article 695 ci-dessus, ou agissant d'office, complète s'il y a lieu l'enquête effectuée par le Capitaine, ou procède dès qu'il a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire. Il saisit ensuite le Procureur de la République dans les conditions prévues aux articles ci-après, sauf s'il estime que les faits ne constituent qu'une faute disciplinaire.

Lorsque la contravention, le délit ou crime est découvert hors du Sénégal, l'Autorité Consulaire confie le dossier de la procédure, sous pli fermé et scellé, au Capitaine du navire, pour être remis ainsi que le prévenu dès l'arrivée du navire dans un port sénégalais, à la disposition du chef des services de la Marine marchande qui saisit le procureur de la République dans les conditions prévues aux articles ci-après.

Si le navire ne doit pas prochainement accoster dans un port sénégalais, l'Autorité Consulaire ou Maritime compétente débarque administrativement le prévenu, procède sur place, s'il y a lieu, à son incarcération provisoire et prend, aussitôt que possible, les mesures nécessaires pour assurer son rapatriement dans un port sénégalais. Toutefois, si l'Autorité consulaire ou maritime n'est pas en mesure de prendre à terre les mesures de coercition nécessaires, elle

peut prononcer l'incarcération provisoire du prévenu à bord du navire où il est embarqué, en ordonnant qu'il soit statué à nouveau dans un prochain port. Si le prévenu est en fuite ou si, le navire ne devant pas aborder prochainement dans un port sénégalais, le caractère de l'infraction ne semble pas nécessiter une répression immédiate, l'Autorité consulaire ou maritime compétente se borne à adresser le dossier de l'affaire au ministre chargé de la Marine marchande au Sénégal qui saisit l'Autorité judiciaire.

Enfin, si l'Autorité consulaire ou maritime reconnaît que les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, elle inflige au prévenu une sanction disciplinaire.

Article 699 Transport du prévenu

L'Autorité Consulaire ou Maritime compétente, si les aménagements du navire le permettent, peut requérir le Capitaine de tout navire sénégalais à destination d'un port sénégalais, de recevoir à bord, avec le dossier de la procédure sous pli fermé et scellé, tout prévenu de crime, délit ou de contravention et de lui procurer le passage et la nourriture pendant le voyage. Dès l'arrivée du navire dans un port sénégalais, le Capitaine doit mettre le prévenu, ainsi que le dossier de la procédure, à la disposition du chef des services de la Marine Marchande qui saisit le Procureur de la République dans les conditions prévues ci-après. Les frais nécessités par le transport du prévenu, rapatrié par tout autre moyen que le navire auquel il appartient, sont remboursés par le budget du Sénégal, sauf recours de l'Etat contre le prévenu.

Article 700 Événements de mer - Procédure

En ce qui concerne les délits et délits prévus par les articles 673 à 682, le chef des services de la marine marchande ne peut saisir le procureur, qu'au vu d'une enquête contradictoire effectuée par ses soins.

Article 701 Constat d'infraction - Procédure dans le cadre de la pollution

Sont habilités à constater les infractions aux dispositions aux règles relatives à la pollution prévues par le présent Code, et à en dresser procès-verbal à l'Autorité Maritime ainsi qu'à rechercher et à recueillir tous renseignements ou informations en vue de découvrir les auteurs des délits de pollution et des infractions aux dispositions précitées et aux textes réglementaires pris pour leur application, les agents des Administrations de l'État chargés du contrôle de la pollution des eaux maritimes. Les constatations et recherches prévues à l'alinéa précédent peuvent également être faites par les Capitaines des navires de la Marine Nationale et par les Capitaines d'aéronefs militaires. Les procès-verbaux établis conformément aux dispositions des alinéas précédents font foi jusqu'à preuve du contraire.

Ils sont transmis au Procureur de la République par l'Autorité Maritime. Le navire qui a servi à commettre l'une des infractions aux règles de la pollution du présent Code, peut être

immobilisé sur décision du Procureur de la République ou du juge d'instruction saisi. L'Autorité judiciaire compétente peut, à tout moment, ordonner la levée de l'immobilisation du navire, s'il est fourni un cautionnement dont elle fixe le montant et les modalités de versement conformément aux dispositions de l'article R69 du code de l'environnement. Les conditions d'affectation, d'emploi et de restitution du cautionnement sont réglées conformément aux dispositions en vigueur au Sénégal.

Article 702 Constat d'infraction - - Police du pavillon

Les infractions à la police du pavillon sont constatées par les commandants des navires de guerre ou de surveillance maritime, par les inspecteurs de la navigation et agents de la marine marchande ou par les Officiers de port habilités à établir des procès-verbaux qui sont transmis à l'Autorité Maritime.

Article 703 Constat d'infraction à la réglementation sur la sécurité

Les infractions aux dispositions du présent code relatives à la sécurité de la navigation maritime ou à celles des textes pris pour leur application sont constatées par des procès verbaux établis par des agents assermentés de l'Administration Maritime relevant du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Ces procès verbaux, établis par les agents assermentés, doivent mentionner :

la nature de l'infraction constatée,

la date, l'heure et le lieu auxquels elle a été constatée,

les noms, qualités et domiciles des contrevenants,

l'identité du navire en infraction,

les nom et qualité de l'agent dressant le procès verbal ainsi que sa signature.

Tous les procès verbaux établis en matière d'infractions aux dispositions réglementaires relatives à la sécurité de la navigation maritime ainsi qu'à l'hygiène et à l'habitabilité doivent être transmis au Ministre chargé de la Marine Marchande.

Sans préjudice des droits qui peuvent par ailleurs être reconnus à la partie civile, l'action publique consécutive à la constatation d'une telle infraction est exercée par le Ministère Public sur plainte du Ministre chargé de la Marine Marchande.

TITRE II : Compétence en matière d'assistance et de sauvetage

Article 704 Assistance et sauvetage - Tribunal Compétent - Contestation

Toutes contestations relatives à la détermination du montant de la rémunération d'assistance ou à sa répartition entre le propriétaire du navire et le Capitaine de l'équipage, doivent être soumises au tribunal du lieu où l'assistance a été apportée ou du lieu où les biens sauvés ont été amenés.

Les contestations relatives à la répartition de la rémunération d'assistance suivent les règles prévues à l'alinéa ci-dessus.

Article 705 Assistance et sauvetage - Tribunal compétent - Action en paiement

Si le navire assistant et le navire assisté battent tous deux pavillon du Sénégal et si les opérations d'assistance ont eu lieu dans les eaux territoriales nationales, toute clause attributive de juridiction à un tribunal étranger ou toute stipulation suivant laquelle compétence est donnée à un tribunal arbitral siégeant à l'étranger est nulle. Lorsque le navire assistant et le navire assisté ne battent pas le pavillon du même État, ils peuvent convenir dans le contrat d'assistance de soumettre les conflits relatifs au paiement de la rémunération d'assistance à une juridiction de leur choix, appliquant la loi qu'ils auront déterminée dans leur contrat.

Article 706 Assistance et sauvetage - Compétence des tribunaux sénégalais - Action en paiement

Une action en paiement contre l'État du Sénégal pour services d'assistance rendus à des navires de la Marine Nationale, des navires garde-côtes et des navires affectés à un service public ne peut être portée que devant les Juridictions Sénégalaises.

Titre III - LITIGES CONCERNANT LE CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

Article 707 Litiges concernant le contrat d'engagement Tribunal compétent

Les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne le contrat d'engagement maritime entre les armateurs ou leurs représentants et les marins, sont portés devant le tribunal du travail, après tentative de conciliation devant l'Autorité Maritime. Le tribunal compétent est celui du port d'identification du marin.

Article 708 Nullité des clauses attributives de compétences

Toute stipulation ou clause quelconque, dans un contrat ou autrement, qui aurait pour effet de donner compétence, en ce qui concerne les litiges relatifs aux contrats d'engagement maritime, à un Tribunal étranger ou à une juridiction arbitrale statuant à l'étranger, est réputée non écrite.

Article 709 Réclamation

Le marin a le droit de porter plainte contre ses supérieurs, à bord du navire ou à terre s'ils agissent envers lui d'une manière contraire aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur. La plainte doit être déposée par le marin auprès du Capitaine dans les cinq jours de l'incident qui se trouve à l'origine de sa plainte. Le Capitaine est tenu d'examiner la plainte du marin et de régler l'affaire évoquée dans les cinq jours qui suivent. S'il considère que l'affaire ne peut être réglée que par l'armateur ou l'Autorité Maritime, il doit transmettre la

plainte, avec son avis, à l'armateur dans les trois jours de la date de l'arrivée du navire dans un port du Sénégal.

Article 710 Dépôt de la réclamation

Toute plainte contre le Capitaine doit être déposée par le marin auprès de l'armateur ou de l'Autorité Maritime, dans les cinq jours de l'incident qui est à l'origine de sa plainte . Si l'incident a eu lieu pendant le voyage en mer, la plainte peut être déposée dans les cinq jours de la date d'arrivée du navire dans un port du Sénégal.

L'armateur est tenu d'examiner toute plainte du marin et de régler les affaires évoquées dans un délai n'excédant pas un mois. Lorsque ces affaires ne peuvent pas être réglées par l'armateur, la plainte doit être portée devant l'Autorité Maritime.

Article 711 Suite de la plainte

L'armateur est tenu d'informer le marin par écrit de la manière dont il a été donné suite à sa plainte. Si le marin n'est pas satisfait de la suite donnée à sa plainte par l'armateur, il peut adresser un recours à l'Autorité Maritime.

Article 712 Litiges individuels

Les litiges relatifs aux contrats d'engagement maritime, qui surgissent entre l'armateur ou son représentant et le marin, sont réglées par voie de conciliation, conformément aux règles de compétence et de procédure établies dans le présent livre. Il en est de même des actions en responsabilité engagées contre le marins pour fautes commises dans l'exécution du contrat d'engagement maritime.

Article 713 Litiges collectifs - Conciliation

Tout différend collectif est immédiatement notifié par les parties intéressées à l'Autorité Maritime qui intervient pour aider à son règlement. En cas d'échec, il réunit une commission paritaire de conciliation comprenant, sous sa présidence ou celle de son délégué : trois représentants des armateurs, trois représentants du marin, l'inspecteur de la navigation et du Travail Maritime assiste à la réunion.

En cas de tentative de conciliation, le Président de la commission de conciliation rédige un rapport de l'état du différend et l'adresse, accompagné des documents et renseignements recueillis par ses soins, au Ministre du Travail et de la Fonction Publique. Ce rapport précise les points sur lesquels le différend persiste. La copie du rapport est remise sans délai à chacune des parties avec mention de la date à laquelle ce document a été envoyé au Ministre compétent.

La procédure qui suit l'échec de la conciliation est celle instituée par le Code du Travail concernant l'arbitrage.

Article 714 Litiges individuels - Conciliation

La procédure de conciliation est engagée à la suite de la demande, même verbale, présentée à l'Autorité Maritime par l'une des parties, au contrat d'engagement.

L'Autorité Maritime convoque les parties intéressées et, au besoin les témoins, en vue d'une conciliation en précisant, dans la convocation, la date, l'heure et le lieu de l'audience de conciliation.

Article 715 Obligation de comparaître

La comparution en conciliation devant l'Autorité Maritime est obligatoire. Les parties qui ne peuvent pas se présenter personnellement sont tenues de se faire remplacer par des représentants dûment autorisés. En cas de refus, une amende de 300 000 F est infligée à la partie concernée.

L'Autorité Maritime peut ordonner la comparution personnelle des parties. En ce cas, une personne morale est représentée par un membre de la direction. Le Capitaine est tenu d'autoriser l'absence de tout marin convoqué, pour lui permettre de se présenter devant l'Autorité Maritime en vue d'une séance de conciliation.

Article 716 Audition des parties

L'Autorité Maritime entend les parties ou leurs représentants et les témoins, examine les documents et constate l'accord ou le désaccord des parties. La tentative de conciliation peut être ajournée, si l'instruction de l'affaire l'exige.

Article 717 Procès-verbal

Il est dressé procès-verbal de la conciliation ou de la non conciliation. Ce document précise les termes de l'accord conclu entre les parties ou les motifs pour lesquels il n'a pu se faire.

Le procès-verbal doit être signé par les parties ou leurs représentants, ou bien mention doit être faite qu'elles ne savent ni écrire ni signer. Il en est délivré copie certifiée et revêtue du visa de l'Autorité Maritime à chaque partie.

Les termes de l'accord conclu sont obligatoires pour les parties.

Article 718 Non conciliation

En cas de non conciliation, l'Autorité Maritime dresse un procès-verbal, dont un exemplaire est remis au demandeur et vaut permission de citer devant le tribunal compétent.

Article 719 Refus de comparaître

En cas de refus de comparution devant l'Autorité Maritime ou de défaut du défendeur, il est donné acte au demandeur en conciliation de sa demande.

Cet acte vaut permission de citer devant le Tribunal Compétent.

Article 720 Citation en justice

Le demandeur cite la partie adverse devant le Tribunal du Travail du Port d'identification du marin .Les citations devant le Tribunal Compétent pour les litiges visés aux articles 712 et 713 du présent Code, sont délivrées par le greffe du Tribunal. Est valable, toute citation notifiée à bord à un membre de l'équipage.

Article 721 Assistance en justice

Les parties peuvent se faire assister ou représenter devant le Tribunal soit par un délégué d'une organisation représentative des gens de mer, soit par un avocat inscrit au barreau, soit par un Conseiller. Le mandataire choisi doit justifier des pouvoirs qui lui ont été conférés. Le Tribunal peut cependant ordonner la comparution personnelle des parties. Une personne morale est représentée par l'un de ses dirigeants. Pendant l'audience, les débats du Tribunal se déroulent selon les règles de procédure en vigueur au Sénégal.

Article 722 Signification de jugement

Le jugement rendu est signifié aux parties par le Greffe du Tribunal par lettre recommandée, dans un délai de sept jours ; la signification est faite au domicile élu des parties et à l'Autorité Maritime qui a eu à connaître de la tentative de conciliation.

Le délai d'appel est de deux mois et commence à courir à compter du lendemain du jour de la signification du jugement à la partie intéressée. Lorsque le marin se trouve en mer, ce délai commence à courir à compter du jour de son retour dans un port du Sénégal.

Article 723 Prescription

Toute action relative à la résiliation du contrat d'engagement maritime est prescrite par un an à compter de la date de résiliation de ce contrat.

Pendant la durée du contrat d'engagement maritime, les actions relatives à l'exécution de ce contrat et à un voyage en mer sont prescrites par un an à compter de la date de la fin de ce voyage.

Titre IV - LITIGES CONCERNANT LE CONTRAT D'AFFRETEMENT, DE TRANSPORT ET DE MANUTENTION

Article 724 Loi applicable - juridictions compétentes

Les actions nées du contrat d'affrètement sont soumises à la loi du pavillon du navire, sauf convention contraire des parties.

Les actions nées du contrat de transport de marchandises sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles du droit commun.

Il en est de même des actions nées du contrat de transport de passagers.

Les opérations effectuées par l'entrepreneur de manutention sont soumises à la loi du port où il opère.

Titre V - LITIGES CONCERNANT LA REPARATION DES DOMMAGES A L'ABORDAGE

Article 725 Tribunal compétent

L'action en réparation des dommages dus à un abordage survenu entre navires ou entre navires et

bateaux de navigation intérieure ou engins flottants assimilés, peut être intentée uniquement :

a) soit devant le Tribunal du lieu de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation ;

b) soit devant le Tribunal du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire du défendeur ou sur un autre navire lui appartenant, ou du lieu où la saisie aurait pu être pratiquée et où le défendeur a donné une caution ou une autre garantie ;

c) soit devant le Tribunal du lieu de l'abordage, lorsque cet abordage est survenu dans les ports et rades du Sénégal ou dans ses eaux intérieures. Il appartiendra au demandeur de décider devant lequel des Tribunaux indiqués à l'alinéa précédent, l'action sera portée.

Article 726 Arbitrage

Les dispositions de l'article précédent ne peuvent porter atteinte au droit des parties de soumettre un litige relatif à une action en réparation des dommages dus à un abordage, devant une juridiction qu'elles choisissent d'un commun accord ou à l'arbitrage.

Article 727 Demandes reconventionnelles

Les demandes reconventionnelles nées d'un même abordage pourront être portées devant le Tribunal compétent pour connaître de l'action principale. S'il existe plusieurs demandeurs, chacun pourra porter son action devant le Tribunal antérieurement saisi d'une action née du même abordage contre la même partie. Si plusieurs navires sont impliqués dans un abordage, le Tribunal régulièrement saisi pourra se déclarer compétent pour juger toutes les actions intentées à raison du même événement.

Article 728 Compétence des juridictions sénégalaises

Une action en réparation de dommages dus à un abordage contre des navires de la Marine nationale, des navires garde-côtes ou des navires affectés à un service public ne peut être portée que devant la juridiction du Sénégal.

Titre VI - PRESCRIPTIONS

Article 729 Interdiction de la prescription acquisitive

Le Capitaine ne peut acquérir la propriété du navire par voie de prescription.

Article 730 Prescription de l'action en délaissement

L’action en délaissement est prescrite dans le délai de six mois à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte, prise ou arrêt du navire par une puissance étrangère quel que soit le lieu où l’événement s’est produit.

Titre VII - ACTIONS NON RECEVABLES

Article 731 Défaut de protestations

Sont irrecevables :

les actions contre le Capitaine et les assureurs pour dommages arrivés à la marchandise si elle a été reçue sans protestation ;

les actions contre l’affréteur pour avaries si le Capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté.

Les protestations sont nulles si elles ne sont faites ou signifiées dans les formes et délais prévus par la Convention des Nations Unies sur le Transport des marchandises par mer du 31 mars 1978.

Titre VIII - ARBITRAGE

Article 732 Principe

Les litiges maritimes nés à l’occasion de l’application du présent Code peuvent être soumis à la procédure d’arbitrage suivant la réglementation en vigueur et dès lors que cette voie de règlement des différends n’en est pas expressément exclue.

LIVRE X - DISPOSITIONS FINANCIERES DISPOSITIONS FINALES

TITRE PREMIER : DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 733 Ouverture de compte

Il est ouvert dans les écritures de la Trésorerie générale du Sénégal un compte spécial du Trésor intitulé « Fonds d’Appui à la Marine Marchande ».

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

Article 734 Salaire du Conservateur des Hypothèques

L’accomplissement des formalités prévues pour l’application du régime de la conservation des hypothèques maritimes donne lieu au paiement, par le requérant, au profit du conservateur, de salaires représentatifs du travail matériel effectué et de la responsabilité assumée. Le salaire brut annuel du conservateur des hypothèques maritimes est assujetti à un prélèvement au profit du budget de l’État.

Ce prélèvement est exercé pour représenter la participation des fonctionnaires aux frais de fonctionnement du service. Le taux, les modalités de liquidation et de paiement du salaire du

conservateur ainsi que du prélèvement prévu à l'alinéa 2 sont fixés par un arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre des Finances.

Ces salaires supportent la fiscalité applicable aux fonds communs et parts d'amende dans les mêmes formes et conditions.

TITRE II : DISPOSITIONS FINALES

Article 735 Abrogation

Toutes dispositions législatives et réglementaires contraires sont abrogées à compter de la publication du présent Code, notamment de la loi n° 62-32 du 22 mars 1962 portant Code de la Marine Marchande. Fait à Dakar, le 16 août 2002

Abdoulaye WADE.

Par le Président de la République :

Le Premier Ministre,

Mame Madior BOYE