

ORGANISATION DES ÉTATS
RIVERAINS DU FLEUVE SÉNÉGAL
(O. E. R. S.)

PROGRAMME DES NATIONS UNIES
POUR LE DÉVELOPPEMENT
(P. N. U. D.)

N° 18

SLATE 4/9 B

ORGANISATION DES NATIONS UNIES
ETUDE DE LA NAVIGABILITE ET DES PORTS DU FLEUVE SENEGAL
PROJET REG-86

Rapport de Fin de Mission



Projet de Code relatif à la Navigation et aux Transports sur le Fleuve Sénégal

PAR
ATTIA N. H. NAGUIB
CONSEILLER JURIDIQUE

Saint-Louis (Sénégal)
Février 1972

ORGANISATION DES ÉTATS
RIVERAINS DU FLEUVE SÉNÉGAL
(O. E. R. S.)

PROGRAMME DES NATIONS UNIES
POUR LE DÉVELOPPEMENT
(P. N. U. D.)

ORGANISATION DES NATIONS UNIES
ETUDE DE LA NAVIGABILITE ET DES PORTS DU FLEUVE SENEGAL
PROJET REG-86

Rapport de Fin de Mission

Projet de Code relatif à la Navigation et aux Transports
sur le Fleuve Sénégal

PAR
ATTIA N. H. NAGUIB
CONSEILLER JURIDIQUE

Saint-Louis (Sénégal)
Février 1972

C O N T E N U

	<u>Pages</u>
AVANT - PROPOS	
0 - INTRODUCTION	3
I - ORGANISATION DE L'ACTIVITE ENTREPRISE	3
II - BILAN DU TRAVAIL ACCOMPLI	4
III - CONCLUSIONS.	7
 <u>A N N E X E S</u> :	
I - Liste des personnes contactées	
II - Bibliographie	
III - Projet de Code relatif à la navigation et aux transports sur le fleuve Sénégal.	

AVANT - PROPOS.

Le travail achevé, il nous reste un devoir agréable à remplir : celui de remercier toutes les personnes qui ont contribué à faciliter notre tâche.

A cet effet, nous saisissons l'occasion pour exprimer nos plus vifs remerciements aux Ministères et Organismes publics et privés des Etats riverains du fleuve Sénégal, qui ont bien voulu mettre à notre disposition les publications et documents de leurs services respectifs.

Notre gratitude ira plus particulièrement à :

- M. Salif N'DIAYE, Secrétaire Général à l'Aménagement du Bassin du fleuve Sénégal pour ses directives fructueuses et l'accueil généreux qu'il nous a réservé au sein de l'OERS,
- M. Victor KAMMERER, Directeur du Projet Reg-86 dont l'étroite collaboration et les remarques judicieuses ont été mises à profit pour la rédaction du projet de Code,
- M. Ibrahima BA, Co-Directeur du Projet pour ses renseignements précieux.

De même nous tenons à exprimer notre reconnaissance à :

- M. Alexandre FELMAN, Interprète du Projet pour ses traductions et son interprétariat,
- M. Yvan LECONTE, Administrateur du Projet pour les facilités administratives mises à notre disposition,
- Mesdames BA (de l'OERS) et ALLARD (du Projet) pour le travail de Secrétariat fourni.

Que les Nations Unies et toutes les personnes contactées mentionnées dans la liste de l'Annexe 1, veuillent bien trouver ici l'expression de notre profonde reconnaissance.

Est-il enfin besoin de préciser que nous assumons seul, la responsabilité de ce travail et qu'il ne saurait en aucune manière engager celle de l'Organisation des Nations Unies ni celle du Programme des Nations Unies pour le Développement.

ATTILA N.H. NAGUIB
Conseiller Juridique
au Projet REG-86.

RAPPORT DE FIN DE MISSION.

0. INTRODUCTION.

0.1 Selon la description du poste (AFR - 124 - ~~B-SD~~), le travail du Conseiller Juridique consisterait à préparer et à rédiger, sous la direction du Directeur du Projet (ONU - REG-86), des projets de règlements et lois qui seront ultérieurement soumis à l'approbation du législateur. Ces textes devant couvrir principalement les questions suivantes :

- 1 - L'aspect international du fleuve Sénégal,
- 2 - La navigation,
- 3 - Transport par eau,
- 4 - Pêche,
- 5 - Jurisdiction.

0.2 L'objet de ce rapport sera triple :

D'une part, exposer l'organisation de notre activité entreprise au cours des six mois du contrat.

D'autre part, faire le bilan du travail accompli.

Enfin la formulation de conclusions.

I. ORGANISATION DE L'ACTIVITE ENTREPRISE.

1.1 Hormis les visites initiales de courtoisie, nous nous sommes attachés dans une première phase, allant du 27/8/71 au 26/11/71, à étudier les principaux rapports techniques antérieurement préparés par les experts du Projet, et à collecter les éléments nécessaires à notre travail.

Cette collecte de documents et d'information s'est accomplie de la manière suivante :

a) - Voyage dans trois capitales des Etats riverains du fleuve Sénégal, à savoir : Dakar, Bamako et Nouakchott.

b) - Des visites sur le terrain ont été effectuées dans la région de Gandiolo, l'embranchement du fleuve Sénégal et le passage de sa barre.

c) - Des déplacements multiples ont été faits pour consulter à Dakar : la bibliothèque de l'Université, les archives nationales au Building Administratif, la bibliothèque de l'IFAN, celle du PNUD et enfin celle de l'IDEP.

d) - Enfin des contacts divers ont été pris par correspondance avec le siège de l'ONU aussi bien à New-York qu'à Genève, grâce auxquels nous avons pu prendre connaissance de documents intéressant notre travail.

La liste des personnes contactées au cours de ces voyages et déplacements est présentée en Annexe I.

Celle du matériel sur lequel notre travail a été basé est fournie annexe II.

I.2 La difficulté et le temps considérable dépensé en vue d'obtenir cette documentation, nous ont imposé de commencer de suite la préparation et la rédaction des projets de textes demandés, et ce, dans les limites de la documentation obtenue jusque là.

C'est ainsi que la deuxième phase de notre travail, allant du 26/11/71 à l'expiration du contrat le 26/2/72 a été consacrée au dépouillement de la dite documentation et à la rédaction du Projet de Code, qui fait l'objet de l'Annexe III.

II. BILAN DU TRAVAIL ACCOMPLI.

II.1 Comme il peut être constaté ce projet **couvre** trois des cinq rubriques mentionnées dans la description de notre mission à savoir : la "Navigation", le "Transport par eau" et la "Juridiction". Cependant en raison des facteurs mentionnés in **para** 1.2. , nous n'avons pu que suggérer des recommandations quant aux deux autres rubriques, à savoir **l'aspect international et la pêche.**

II.2 Le postulat qui domine les dispositions de ce projet de Code, est une tendance moderne en droit fluvial qui est celle du rapprochement, voire même **l'assimilation de ce droit au droit maritime**, sous réserve des différences de nature des deux navigations. Cette idée force, reconnue par la grande majorité

des législations modernes de la navigation des fleuves internationaux aussi bien en Europe qu'en Afrique, nous a paru d'autant plus judicieuse dans le cas du fleuve Sénégal, que la navigation maritime dans son cours d'eau est préconisée, tout au moins dans le tronçon de son embouchure.

II.3 Par ailleurs le projet, ici présenté, n'a pas négligé la structure propre à ce fleuve avec tout ce qu'elle implique de longueur de son parcours navigable*, de sa traversée des territoires de quatre Etats souverains, de présence de bancs rocheux ou sableux, des fluctuations périodiques du niveau de son cours d'eau, de l'absence de contrôle administratif sur des distances considérables, enfin de la barre qui le caractérise.

II.4 Toujours dans ce cadre structural, nous avons tenu compte de l'environnement socio-économique dans lequel le projet sera appliqué. C'est ainsi que devant l'absence de textes nationaux en la matière, nous avons donné une marge discrétionnaire au législateur qui conformera la loi à la coutume ou la tradition en vigueur. Rappelons qu'une coupure entre l'état actuel et l'état futur ne pourra que perturber les institutions, qu'elles soient juridiques ou administratives, et partant la mise en valeur rationnelle du fleuve. L'application de ce projet de code est loin d'avoir de telles conséquences. Bien au contraire, en l'adoptant les Etats riverains auront en effet des normes unifiées, qui tout en respectant le principe de la territorialité des lois, assureront la promotion économique et sociale du fleuve et de sa population. Il va de soi que l'autorité compétente (qui se substituera à l'OEMS) aura libre choix, par la suite, d'exploiter le fleuve soit par elle-même sous forme de régie directe, soit par une tierce personne sous forme de concession ou de société mixte.

II.5. Pour concilier les idées principales de ce projet de code, nous nous venons d'ébaucher les grandes lignes, avec la forme requise dans la description de notre mission quant à sa présentation (sous forme de lois et règlements) et avec toutes les implications du respect des principes de la territorialité, et de la souveraineté des Etats riverains du fleuve, nous avons été contraints de traiter de la manière suivante les deux rubriques de "l'aspect international du fleuve Sénégal" et de la "Pêche".

* Environ 948 km de Kayes (Mali) à l'embouchure (Sénégal).

II.6 Il apparait du contenu de la sous-rubrique de l'aspect international que sa portée ne peut se fixer que contractuellement car elle nécessite une certaine auto-limitation mutuelle de souveraineté de la part des Etats riverains qui ne peut se réaliser unilatéralement en fonction d'une loi. De même, elle ne peut se faire sous forme de règlement, qui présuppose l'existence d'un fondement conventionnel solide et stable. Or si la liquidation de l'OMRS n'affecte pas "de Jure" la validité des deux conventions du 26/7/1963* et du 6/2/1964 **, auxquelles la Guinée est l'un des Etats signataires, elles les rend inopérantes "de facto" et remet en question leur viabilité à répondre aux exigences d'un tel fondement. La conciliation de ces facteurs, apparemment hétérogènes ne pourra donc avoir lieu, à notre sens, que par une convention entre les trois (ou quatre) Etats riverains. L'entente de ceux-ci sur les nouvelles bases et formes qui se substitueront à l'OMRS devrait être une occasion pour poser ce problème qui nécessite une décision préalable à ce niveau. La convention préconisée viendra par la suite consacrer cette décision.

II.7 Quant à la rubrique "Pêche", les descriptions de notre mission précèdent sa présentation sous forme de règlements. Or les deux conventions précitées, en dépit de leur caractère inopératif de facto, ne prévoient pas des dispositions concernant la pêche pour qu'elles puissent servir de base à tels règlements. Aussi croyons-nous que la pêche peut suivre la même voie que l'aspect international, en ce sens qu'elle fait partie de l'entente des Etats pour que tout au moins une décision soit prise quant aux formes de leur collaboration en cette matière, la réciprocité dont bénéficieraient leurs nationaux, et les limites de leur mobilité qui doivent être prévues de façon à ne pas gêner la navigation sur le fleuve ; et pour qu'en définitive cette rubrique soit présentée sous forme de convention.

Néanmoins une autre alternative pourrait être envisagée. Constatant que seul le Sénégal, parmi les Etats riverains, est doté d'une législation régissant la pêche (Loi N° 63-40 du 10 Juin 1963 et décret n° 65-506 du 19 Juillet 1965), l'introduction totale ou partielle de ses dispositions dans le projet de code proposé aurait certainement été utile à unifier les normes

* Relative à l'aménagement général du bassin du fleuve Sénégal, signée à Bamako.

** Relative au statut du fleuve Sénégal, signée à Dakar.

législatives de ces Etats. Mais ce qui nous empêche de le faire est que ce processus aurait eu comme conséquence que le Sénégal légifèrerait à deux reprises la même loi, fait inacceptable juridiquement. C'est ainsi que l'unique alternative que nous proposons, résiderait en ce que les Etats riverains autres que le Sénégal qui, vraisemblablement n'ont pas de législation de pêche, adoptent séparément, sur invitation de l'autorité qui se substituera à l'OES, l'essence du Code sénégalais en cette matière.

III CONCLUSIONS.

Il ressort des développements précédents que les conditions du travail et les résultats accomplis sont plus que satisfaisants en dépit des difficultés rencontrées. Celles-ci étant dues pour l'essentiel à des facteurs imprévisibles, elles ne sont pas pour autant insurmontables. La mise en œuvre des recommandations qu'on a suggérées en vue d'y remédier dépendra en fait de la nouvelle orientation que les Etats concernés donneront à l'avenir du bassin du fleuve Sénégal.

A N N E X E I.

LISTE DES PERSONNES CONTACTEES.

LISTE DES PERSONNES CONTACTEES.

Au Sénégal :

MM. Léger Jacques	Représentant Régional du PNUD	- DAKAR.
Salif N'DIAYE	Secrétaire Général à l'Aménagement du Bassin du fleuve Sénégal.	
Le BOURGEOIS Xavier	Conseiller Technique - Division des Ressources et Transport - ONU - NY.	
Ibrahima BA	Co-Directeur du Projet REG.86	- DAKAR.
CARVALHO	Capitaine du Port de Saint-Louis.	
Soulémane N'DIAYE	Cie Messageries du Sénégal	- SAINT-LOUIS.
JOURDAN	Chambre de Commerce	- SAINT-LOUIS.
Ousmane FALL	Chargé des affaires de l'OERS au Sénégal.	
Amadou Lamine BA	Directeur des Transports	- DAKAR.
Amar SAMB	Directeur de l'IFAN	- DAKAR.
BENARD	Division Marine Marchande	- DAKAR.
Mouhamadou BA	Archives nationales, Building administratif	- DAKAR.
PATRICOT Henri	Chambre de Commerce	- DAKAR.
N'DOYE	Chambre de Commerce	- DAKAR.
BENARD	Bibliothèque de l'Université	- DAKAR.
DABO	Bibliothèque de l'Université	- DAKAR.

A Bamako (MALI).

MM. DUMONT	Représentant Régional du PNUD.
GODFRIN	Assistant Représentant Résident du PNUD.
N Lamine KEITA	Chargé des Affaires de l'O.E.R.S.

KONE	Direction Hydraulique et Energie.
DEM	Procureur Général à la Cour Suprême.
Djigui KEITA	Directeur Général des Eaux et Forêts.
Salif KONATE	Directeur Général de la Cie Malienne de Navigation.
TOURE	Secrétaire Général de la Chambre de Commerce.
TANIA	Office National de la main d'oeuvre.

A Nouakchott (MAURITANIE).

MM.	HENNET	Représentant Régional du PNUD.
	Saha KANE	Chargé des Affaires de l'O.E.C.S.
	N'DAM	Directeur des Recherches - Ministère du Plan.
	MARGILLE J.	Magistrat. Direction de la Législation.
	GA'ND	Ministère de l'Intérieur.
	GIDON	Assemblée Nationale.

A N N E X E I I .

B I B L I O G R A P H I E



BIBLIOGRAPHIE.

I - OUVRAGES ET ARTICLES.

- H. PRIEUX Législation des eaux. Voies navigables et navigation intérieure ; Ed. Eyrolles, Paris 1960.
- J. RAUX La régionalisation et la centralisation : deux tendances complémentaires de l'administration internationale des fleuves ; Ed. A. Pedone, Paris 1969.
- M. WOLFROM L'utilisation à des fins autres que la navigation des eaux des fleuves, lacs et canaux internationaux, Ed. A. Pedone, Paris 1964.
- R. RODIERE Droit maritime, Dalloz ; Ed. Presses Universitaires de France, Paris 1969.
- S. PINTOR La liberté de la navigation fluviale : vicissitudes de l'idée et de son application ; Extrait de la revue Al Iqtisad, IV Année n° VII, Le Caire 1964.

II - PUBLICATIONS ET DOCUMENTS DES NATIONS UNIES :

- C.E.E. : 1 - Code Européen des voies de navigation intérieure (w/trans:SC 3/37/Rev.2) du 6 mars 1968.
- 2 - Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure (E/ECE/388, E/ECE/Trans/515) ; Genève, 15 Mars 1960.
- 3 - Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure (E/ECE/626, E/ECE/Trans/546), Genève, 15 Février 1966.

4 - Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (E/ECE/579, E/ECE/Trans/540) ; Genève 25 Janvier 1965.

- Textes législatifs et dispositions de traités concernant l'utilisation des fleuves internationaux à des fins autres que la navigation (N° 63.V.4.).
- Problèmes Juridiques posés par l'exploitation et l'utilisation des fleuves internationaux (N° 63/10843).

III- DOCUMENTS DE L'O.E.R.S. :

- Convention relative à l'aménagement général du Bassin du fleuve Sénégal, signée à Bamako, le 26 Juillet 1963.
- Convention relative au Statut du fleuve Sénégal, signée à Dakar le 6 Février 1964.
- Statuts et règlements en vigueur à l'O.E.R.S. :
 - 1 - Statut Général de l'O.E.R.S. ; résolution N° 3/70.C.C.E.C. (amendé) ; COMAKRY, 3 Février 1970.
 - 2 - Statut du Personnel de l'O.E.R.S. ; résolution n° 2/68-CI (amendé) ; NOUKCHOTT, 19 Juillet 1968.
 - 3 - Règlement financier ; résolution n° 12/70-CM-SG-D ; DAKAR 1970.
 - 4 - Règlement intérieur de la conférence des chefs d'Etat et de Gouvernement de l'OERS ; résolution n° 4/70/O/O.E.S.-G.M. COMAKRY, 3 Février 1970.
 - 5 - Règlement intérieur du Conseil des Ministres ; résolution n° 4/68.CM.MN-N ; NOUKCHOTT, 19 Juillet 1968.
 - 6 - Règlement intérieur du Secrétariat Exécutif de l'O.E.R.S. ; résolution n° 4/68-B-CM MN-N (amendé) ; NOUKCHOTT 2 Juillet 1970.

- Rapport de la "Table Ronde" sur les perspectives du Développement intégré du Bassin du fleuve Sénégal ; Dakar, 8 - 11 Mars 1971.
- Décisions de la 5ème Session du Conseil des Ministres approuvée par la 3ème conférence au sommet des **Chefs** d'Etat et de Gouvernement ; Bamako, 18 Janvier 1971.
- Travaux et recommandations de la réunion inter-ministérielle sur la navigation fluviale ; Dakar, 1 - 4 Juin 1970.

IV - RAPPORTS DES EXPERTS ET CONSULTANTS DU PROJET REG-86 :

- MM. K. BEZIUKOV : Recommandations pour l'Aménagement des Conditions de Navigation sur le fleuve Sénégal.
Tome I - Etat actuel du fleuve, Développement des Transports et objectifs de l'Aménagement de la Voie d'Eau, Mars 1971.

- K. BEZIUKOV - Recommandations pour l'Aménagement des Conditions de Navigation sur le fleuve Sénégal.
Tome II - Balisage Organisation du service de balisage. Novembre 1970.
Tome III - Travaux d'aménagement de la Voie Navigable. Mars 1971.

- DELAISI J. - Rapport concernant la Navigation sur le Fleuve Sénégal. Janvier 1971.

- V. IV NOV - Rapport sur les Etudes hydrologiques du fleuve Sénégal. Juillet 1969.

- Le BOURGEOIS - Les installations portuaires des différents escales situées le long du fleuve Sénégal de Saint-Louis, (SENEGAL) à Kayes (MALI).

- V. POMERANTSEV - Appréciation Préliminaire des Conditions
V. IVANOV de Navigation et des Frais de Transport
de Marchandises sur le fleuve Sénégal
après son aménagement. Février 1969.
- V. POMERANTSEV - Rapport technico-économique sur le
développement des transports sur le
fleuve Sénégal - Octobre 1969.
- V. POMERANTSEV - Rapport technico-économique sur le
développement des transports sur le
fleuve Sénégal - Rapport de synthèse.
Octobre 1969.
- V. POMERANTSEV - Rapport sur le développement éventuel
du trafic Passagers sur le Fleuve Sénégal.
Décembre 1970.
- V. POMERANTSEV - Rapport de fin de mission. Décembre 1970.
- B.C.E.O.M. - Organisation d'un service de balises
et d'annonce des crues du fleuve Sénégal.
Avril 1970.
- SOGREAH - Rapport sur l'aménagement de l'embarcadere
du Sénégal. Juin 1959.

V - DIVERS :

- Les actes du Rhin et de la Moselle ; Ed. de la navigation sur
Rhin, Strasbourg 1966.
- Note relatif à la navigation et à la coopération économique
entre les Etats du Bassin du Niger, Niamey, 26 Octobre 1963.

- Accord relatif à la commission du fleuve Niger et à la navigation et aux transports sur le fleuve Niger ; Niamey, 25 Novembre 1964.
- Projet de loi relatif aux bateaux et à la navigation sur le Niger ; Mali.
- Constitution de la République du Sénégal ; Rufisque, Mars 1970.
- Code de la Marine Marchande de la R.I.M. ; 1962.
- Code de la Marine Marchande de la République du Sénégal ; Dakar 1962.
- Code français du domaine public fluvial et de la navigation intérieure (décret du 13 Octobre 1956).
- Code de la Navigation Fluviale et lacustre du Congo ; Kinshasa, 14 Mars 1966.
- Arrêté n° 2144 du 28 août 1931 portant réorganisation du service pilotage et de sauvetage de la barre du Sénégal.
- Limites territoriales de la R.I.M. ; J.O. N° 208 du 7 Juin 1957.
- Loi 63-40 du 10 Juin 1963 réglementant la pêche dans les eaux continentales ; République du Sénégal, J.O. N° 3609 du 20 Juin 1963.
- Decret 65-506 du 19 Juillet 1965 portant application de la loi 63-40 du 10 Juin 1963 réglementant la pêche dans les eaux continentales ; République du Sénégal, J.O. n° 3761 du 14 Août 1965.

A N N E X E III.

PROJET DE CODE
RELATIF A LA NAVIGATION ET AUX TRANSPORTS
SUR LE FLEUVE SENEGAL.

S O M M A I R E .

LIVRE Ier - De la Navigation Fluviale sur le Sénégal.

TITRE Ier - Champ d'application, limites de la navigation maritime
et assimilation. Article 1 à 4

TITRE II - Des bateaux.

Chapitre I - Jaugeage et Immatriculation. Art. 5 à 15

Chapitre II - Privilèges et Hypothèques. Art. 16 à 25

Chapitre III - Des actes de droits réels et leur
publicité. Art. 26 à 33

Chapitre IV - Purge des Hypothèques. Art. 34 à 38

Chapitre V - Saisie et Vente. Art. 39

Chapitre VI - Dispositions générales. Art. 40

TITRE III - Sécurité de la Navigation.

Chapitre Ier - Permis, Commissions et Procédures. Art. 41 à 65

Chapitre II - Solidité du Matériel.

Section 1 - Généralités. Art. 66 à 74

Section 2 - Installation des appareils. Art. 75 à 78

Section 3 - Installations spéciales. Art. 79 à 87

Section 4 - Agrés et appareils. Art. 88 à 93

Section 5 - Dispositions générales, sanctions. Art. 94 à 99

TITRE IV - De la responsabilité civile du propriétaire
du bateau. Art. 94 à 99

TITRE V - Du personnel naviguant.

Chapitre Ier - Dispositions générales. Art. 100 à 107

Chapitre II - De la fonction du capitaine Art. 108 à 117

Chapitre III - De l'engagement fluvial.

Section 1 - Généralités. Art. 139 à 142

Section 2 - Du livret matricule et du carnet
de paie. Art. 143 à 147

Section 3 - De l'enrôlement.	Art. 147 à 151
Section 4 - Droits et obligations des parties.	Art. 152 à 161

TITRE VI - Régime disciplinaire et pénal.

Chapitre Ier - Régime disciplinaire	Art. 162 à 168
Chapitre II - Régime pénal.	
Section 1 - Infractions commises par l'armateur.	Art. 169
Section 2 - Infractions commises par le capitaine	Art. 170 à 178
Section 3 - Infractions commises par l'équipage, le capitaine excepté.	Art. 179 à 181
Section 4 - Infractions commises à bord par quiconque.	Art. 182 à 187
Section 5 - Dispositions générales.	Art. 188 à 192

TITRE VII - Code de la Route.

Chapitre Ier - Définitions	Art. 193
Chapitre II - Règles de route.	Art. 194 à 208
Chapitre III - Règles de stationnement.	Art. 209 à 213
Chapitre IV - Dispositions générales.	Art. 214

TITRE VIII - Pilotage. Art. 215

TITRE IX - De l'abordage. Art. 216 à 218

TITRE X - Sauvetage et Assistance. Art. 224 à 238

LIVRE II - Des transports Fluviaux Sur le Sénégal.

TITRE Ier - Champ d'application. Art. 239 à 241

TITRE II - Transport de passagers.

Chapitre Ier - Généralités.	Art. 241 à 242
Chapitre II - Du contrat de passage.	Art. 243 à 253
Chapitre III - Responsabilité du transporteur de passagers.	Art. 254 à 261
Chapitre IV - Des bagages des passagers.	Art. 262 à 265

<u>TITRE III</u>	- Transport de marchandises.	
Chapitre Ier	- Contrat et documents.	Art. 266 à 274
Chapitre II	- Exécution du contrat, obligations et responsabilités.	Art. 275 à 315
Chapitre III	- Transports successifs.	Art. 316 à 318
Chapitre IV	- Actions, compétence et prescription.	Art. 319 à 320
<u>TITRE IV</u>	- Des avaries.	Art. 321 à 340
<u>TITRE V</u>	- Des assurances fluviales.	
Chapitre Ier	- Définitions , dispositions générales et polices.	Art. 341 à 348
Chapitre II	- Risques assurés.	Art. 349 à 363
Chapitre III	- Nullités et résiliations du contrat.	Art. 364 à 372
Chapitre IV	- Des sinistres.	
Section 1	- Estimation du dommage.	Art. 373 à 381
Section 2	- Délaissement.	Art. 382 à 387
Section 3	- Payements et prescription.	Art. 388 à 390
<u>LIVRE III</u>	- Juridiction.	Art. 391 à 402
<u>LIVRE IV</u>	- Dispositions finales.	Art. 403 à 404.

PROJET DE CODE
RELATIF A LA NAVIGATION ET AUX TRANSPORTS
SUR LE FLEUVE SENEGAL.

..... (PREAMBULE)

LIVRE PREMIER
DE LA NAVIGATION FLUVIALE SUR LE FLEUVE SENEGAL.

TITRE IER.

CHAMP D'APPLICATION, LIMITES DE LA NAVIGATION MARITIME
ET ASSIMILATION.

ARTICLE 1.

Les dispositions du présent Code ne s'appliquent qu'à la navigation fluviale commerciale pratiquée sur le fleuve Sénégal par des bateaux destinés à cette navigation.

Est considérée comme fluviale, la navigation effectuée en mer par ces bateaux, lorsqu'elle est l'accessoire de leur navigation principale pratiquée sur ce fleuve.

ARTICLE 2.

Les pirogues artisanales ne sont pas soumises à la présente loi.

ARTICLE 3.

Pour les navires de mer, les limites de leur navigation accessoire dans le fleuve Sénégal, sont déterminées :

- En aval (au Sud) : Par la barre du fleuve ;
- En amont (au Nord) : Par la limite nord du port de Saint-Louis.

Dans ces limites, leur navigation accessoire demeure régie par le droit maritime.

ARTICLE 4.

Pour l'application du présent Code, les bateaux de pavillon des Etats signataires des Conventions :

- du 26 Juillet 1963 relative à l'aménagement général du bassin du fleuve Sénégal, et,
- du 6 Février 1964 relative au statut du fleuve Sénégal,

sont assimilés aux bateaux nationaux pratiquant la navigation prévue par l'article 1.

TITRE II - DES BATEAUX.

CHAPITRE IER - Jaugeage et Immatriculation.

ARTICLE 5.

Tout bateau de navigation uniquement ou principalement fluviale, d'un tonnage égal ou supérieur à (20 tonnes), circulant régulièrement sur le fleuve Sénégal, doit être jaugé et immatriculé et ne peut faire l'objet de deux ou plusieurs immatriculations simultanées.

L'obligation de faire jauger et immatriculer un bateau incombe à son propriétaire.

ARTICLE 6.

Des décrets désigneront :

- 1 - L'autorité compétente chargée du jaugeage et de l'immatriculation ;
- 2 - Les localités convenables sur le fleuve ou à proximité du fleuve où seront établis les bureaux de jaugeage et d'immatriculation.

Un certain nombre de bureaux de jaugeage peuvent être rattachés à un bureau unique d'immatriculation.

ARTICLE 7.

Le jaugeage consiste à déterminer le volume d'eau déplacé par le bateau en fonction de son enfoncement.

Il a pour objet de permettre de déterminer soit le poids du bateau, soit le poids de la cargaison, d'après l'enfoncement,

Le poids total du bateau étant égal à celui du volume d'eau qu'il déplace, le poids de la cargaison est égal au poids du volume d'eau déplacé par le bateau chargé diminué du poids du volume d'eau déplacé par le bateau vide.

ARTICLE 8.

L'immatriculation consiste dans l'inscription du bateau avec un numéro d'ordre sur un registre matricule spécial tenu au bureau d'immatriculation.

Cette inscription indique, d'après les pièces justificatives présentées par le propriétaire :

- 1 - Le nom et la devise du bateau ;
- 2 - Le mode de construction (bois, métal, etc...) et le type du bateau, l'année et le lieu de construction, la nature et la puissance du moteur ;
- 3 - La capacité maximum de charge d'après le certificat de jaugeage ;
- 4 - Les plus grandes longueur et largeur de la coque ;
- 5 - Le bureau d'inscription du certificat de jaugeage, le numéro et la date de certificat.
- 6 - Les nom, prénoms, profession, adresse ou siège du propriétaire, et sa nationalité.

ARTICLE 9.

Les registres d'immatriculation et leur contenu sont publics et toute personne peut en obtenir des copies certifiées conformes.

ARTICLE 10.

Le certificat d'immatriculation reproduit le contenu de l'inscription du registre matricule. Il est délivré au propriétaire du bateau.

ARTICLE 11.

Tout bateau immatriculé doit être muni :

- 1 - d'un certificat d'immatriculation régulièrement délivré ;
- 2 - d'un extrait des inscriptions des droits réels existant sur le bateau ou d'un certificat constatant qu'il n'en existe aucune ;
- 3 - d'un certificat de jaugeage régulièrement délivré.

Est toutefois dispensé de ces obligations, le bateau acquis ou construit à l'étranger qui fait son premier voyage pour rejoindre le lieu du bureau où il doit être immatriculé.

ARTICLE 12.

Tout bateau doit porter, en lettres bien visibles, d'au moins 20 centimètres de hauteur et 2 centimètres de plein, son nom sur chacun des côtés de l'avant et, à la poupe, son nom et la désignation du bureau où il est immatriculé et son numéro d'immatriculation.

Le choix du nom du bateau appartient au propriétaire. Il ne peut cependant y avoir plusieurs bateaux du même type portant le même nom. Le nom adopté ne peut être changé sans autorisation du bureau d'immatriculation.

ARTICLE 13.

En cas de modification aux caractéristiques d'un bateau, inscrites sur le registre d'immatriculation, conformément à l'article 8, comme en cas de perte, d'innavigabilité définitive ou de déchirement, le propriétaire doit, dans le délai d'un mois, d'en faire la déclaration écrite au bureau d'immatriculation et l'extrait des inscriptions des droits réels existant sur le bateau ou le certificat constatant qu'il n'en existe aucune.

S'il s'agit de modifications des caractéristiques mentionnées ci-dessus, faite, avec indication de la date, sur le registre et sur le certificat d'immatriculation.

S'il s'agit de perte, d'innavigabilité définitive ou de déchirement, mention en est faite, avec indication de la date, sur le registre. L'autorité chargée du bureau d'immatriculation conserve le certificat d'immatriculation en en donnant au propriétaire récépissé pour annulation et, à moins qu'il existe des inscriptions hypothécaires, elle procède à la radiation sur son registre.

ARTICLE 14.

Le transfert d'immatriculation d'un bureau à un autre, ne peut être effectué que si le propriétaire du bateau présente un état négatif de transcription de saisie.

La demande de transfert à laquelle est joint cet état négatif, doit être adressée par écrit au bureau dans le registre duquel le bateau est immatriculé. Elle est remise à ce bureau par le propriétaire qui est tenu de présenter le certificat d'immatriculation ainsi que l'extrait des inscriptions hypothécaires.

L'autorité chargée du dit bureau procède sans délai au transfert de l'immatriculation.

ARTICLE 15.

Sont punies d'une amende de (5.000) à (50.000 Frs)* les infractions :

- 1 - à l'application à un bateau d'un certificat d'immatriculation autre que celui qui a été établi pour ce bateau ;
- 2 - à l'obligation de jaugeage ou de l'immatriculation, ou à l'interdiction de double immatriculation, prévues à l'article 5 ;
- 3 - aux prescriptions des articles 11, 12 et 13.

* - Cette sanction est mentionnée à titre purement indicatif.

CHAPITRE II - PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES.

ARTICLE 16.

Les bateaux soumis au présent titre, demeurent affectés aux dettes que la loi déclare privilégiées pour les meubles.

Les créances suivantes jouissent sur le bateau d'un privilège qui prime les hypothèques :

- 1 - Les frais de conservation depuis la saisie, les taxes de navigation ainsi que les droits de port et de pilotage ;
- 2 - Les créances résultant des contrats d'engagement du capitaine ou des autres membres de l'équipage et des autres personnes engagés pour le service du bord ; mais celles qui concernent les traitements, salaires ou rémunérations ne sont privilégiées que pour une durée de six mois au plus ;
- 3 - Les créances du chef de sauvetage ou d'assistance, ainsi que les contributions du bateau aux avaries communes.

ARTICLE 17.

Le rang entre elles des créances privilégiées énumérées à l'article précédent est déterminé selon l'ordre d'énumération.

Toutes les créances mentionnées sous un même numéro ont le même rang. Toutefois, les créances mentionnées sous le numéro 3 sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

ARTICLE 18.

Les privilèges énumérés au deuxième alinéa de l'article 16 s'établissent sans formalité et suivent le bateau en quelque main qu'il passe.

ARTICLE 19.

Ces privilèges s'éteignent :

- 1 - En même temps que la créance,

- 2 - Au plus tard à l'expiration d'un délai de six mois si le créancier privilégié n'a pas fait valoir son droit en justice. Ce délai court à partir du jour où la créance devient exigible, toutefois en cas de sauvetage ou d'assistance, il court à partir du jour où ces opérations sont terminées ;
- 3 - En cas de vente volontaire, s'il n'a pas été fait opposition entre les mains de l'acquéreur dans un délai de huit jours après l'inscription de son titre ;
- 4 - Dans le cas de vente forcée.

ARTICLE 20.

Toutes les dispositions qui précèdent sont applicables aux bateaux exploités par une personne autre que le propriétaire, sauf lorsque le propriétaire, s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

ARTICLE 21.

Les privilèges et hypothèques sur les bateaux s'étendent à tous objets qui, sans faire partie intégrante du bateau, lui sont attachés à demeure par leur destination, à l'exception de ceux qui n'appartiennent pas aux propriétaires du bateau.

ARTICLE 22.

Les bateaux soumis à l'immatriculation sont susceptibles d'hypothèque. Ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

ARTICLE 23.

Le contrat par lequel l'hypothèque a été consentie est constaté par écrit.

Le titre constitutif d'hypothèque peut être à ordre ; dans ce cas, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du trait hypothécaire.

ARTICLE 24.

L'hypothèque peut être constituée sur un bateau en construction. Dans ce cas, l'hypothèque doit être précédée d'une déclaration faite au bureau d'immatriculation dans le ressort duquel s'effectue la construction. Cette déclaration indique les principales dimensions et le jaugeage présumé du bateau, le lieu et la date de la mise en chantier. Il est délivré récépissé de cette déclaration.

ARTICLE 25.

L'hypothèque est rendue publique par son inscription sur le registre du bureau où le bateau est immatriculé.

CHAPITRE III - DES ACTES DE DROITS REELS ET LEUR PUBLICITE.

ARTICLE 26.

L'acquisition d'un bateau soumis à l'immatriculation doit être constatée par écrit.

Tous actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels sur ces bateaux ne sont opposables aux tiers qu'à dater de leur inscription sur les registres d'immatriculation.

ARTICLE 27.

S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même bateau, leur rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription.

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

ARTICLE 28.

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.

ARTICLE 29.

L'inscription hypothécaire garantit au même rang que le capital, trois années d'intérêt en plus de l'année courante.

ARTICLE 30.

Tout fait tendant à détourner frauduleusement un bateau grevé d'une hypothèque régulièrement inscrite, est puni d'un emprisonnement de (3 mois) à (3 ans) et d'une amende de (10.000) à (200.000 Francs),* ou d'une de ces peines seulement.

ARTICLE 31.

Les inscriptions hypothécaires sont rayées soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

ARTICLE 32.

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

Si l'acte constitutif d'hypothèque ne peut être représenté et s'il n'est pas à ordre, la déclaration en est faite par les deux parties dans l'acte de mainlevée.

ARTICLE 33.

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un bateau, le suivent en quelque main qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés.

* - Ces sanctions sont mentionnées à titre purement indicatif.

CHAPITRE IV - PURGE DES HYPOTHEQUES.

ARTICLE 34.

L'acquéreur d'un bateau hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article 33 est tenu, avant la poursuite ou dans le délai de quinzaine, de notifier à tous les créanciers inscrits sur le registre d'immatriculation :

- 1 - Un extrait de son titre indiquant la date et la nature du titre, le nom et le numéro d'immatriculation, l'espèce et le tonnage du bateau, ainsi que les charges faisant partie du prix ;
- 2 - Un état contenant : la date des inscriptions, le nom des créanciers et, le montant des créances inscrites ;
- 3 - La déclaration qu'il est prêt à acquitter sur le champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence de leur prix, sans distinction des dettes exigibles ou non ;
- 3 - L'indication du lieu où le bateau se trouve et doit rester amarré jusqu'à l'expiration du délai donné aux créanciers pour requérir la mise aux enchères et, en outre, si cette mise aux enchères est requise, jusqu'à l'adjudication qui suivra.

ARTICLE 35.

L'acquéreur est tenu, à peine de nullité de la notification prévue à l'article précédent, de maintenir le bateau au lieu indiqué.

En cas de déplacement momentané pour cause de force majeure, ou en exécution d'un ordre administratif, les délais visés à l'alinéa 4 de l'article précédent cessent de courir pendant que le bateau passe hors du lieu indiqué.

ARTICLE 36.

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

ARTICLE 37.

La réquisition de mise aux enchères doit être signée du créancier et signifiée à l'acquéreur dans les dix jours de la notification.

Elle contient assignation devant le tribunal compétent du lieu où se trouve le bateau pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

ARTICLE 38.

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

CHAPITRE V - SAISIE ET VENTE.

ARTICLE 39.

La saisie des bateaux se fait sans commandement préalable et la vente forcée se poursuit devant le tribunal compétent du lieu de la saisie, qui fixe toutes audiences.

Le greffier fait d'office les significations, tient procès-verbal d'audience et conserve le dossier de la procédure conformément aux lois locales.

Les parties postulent en personne ou par l'intermédiaire d'un mandataire quelconque, et désignent s'il y a lieu un mandataire chargé de recevoir les significations conformément aux procédures locales.

En cas de contredit à défaut d'entente amiable sur la distribution du prix, le juge, séance tenante, dresse procès-verbal des prétentions opposées des parties et fixe audience pour les débats sur les points litigieux. Sa décision sur les contredits est susceptible de recours immédiat dans les conditions prévues aux procédures locales.

L'état définitif des collocations est dressé par le juge dans la huitaine qui suit le jour où la décision sur les contredits aura acquis force de chose jugée.

CHAPITRE VI - DISPOSITIONS GENERALES.

ARTICLE 40.

Un décret règlera et déterminera les conditions d'application du présent titre, et notamment :

- 1 - Le mode de jaugeage et de calcul du tonnage,* les conditions dans lesquelles ils seront procédés ; ainsi que pour la délivrance du certificat de jaugeage, sa forme et sa teneur, la durée de sa validité et les causes de son annulation ;
- 2 - L'organisation et le fonctionnement des services prévus par le présent titre ;
- 3 - Le mode suivant lequel les registres seront tenus, les conditions dans lesquelles seront reçues les demandes d'inscription à y insérer, la nature des pièces à produire à l'appui ainsi que la forme et la teneur des extraits et certificats conformément à ce titre ;
- 4 - Les rétributions auxquelles pourront donner lieu notamment l'inscription des hypothèques et la délivrance des certificats d'inscription hypothécaires ;
- 5 - Le mode de constitution des impositions aux dispositions du présent titre ;
- 6 - Le mode de constatation des infractions à ses dispositions.

* - Il est à recommander que les règles techniques de jaugeage soient uniformes et basées sur celles fixées par la Convention de Genève du 15 Février 1966 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure.

TITRE IIII - SECURITE DE LA NAVIGATION.

CHAPITRE IER - PERMIS, COMMISSIONS ET PROCEDURES.

ARTICLE 41.

Tout bateau soumis aux dispositions du présent livre, ne peut être mis en service sans être en état de sécurité constaté par un "permis de navigation".

Ce permis est délivré par une commission d'inspection du Service de l'inspection de la navigation fluviale, après un examen satisfaisant du bateau.

Des permis spéciaux peuvent être délivrés provisoirement aux bateaux construits ou acquis hors du pays pour y être livrés.

ARTICLE 42.

Le service de l'inspection de la navigation fluviale, ses bureaux et ses commissions seront institués par décret qui déterminera notamment :

- leurs organisation, fonctionnement, composition et leurs localités appropriées;
- les frais des visites des bateaux et de la délivrance des permis ;
- l'autorité supérieure compétente dont ce service relevera.*

* - Dans un but d'uniformité et de centralisation, il est à recommander que cette autorité supérieure soit l'Organisme de coopération existant ou à mettre en place par les Etats Riverains du fleuve Sénégal.

ARTICLE 43.

Les commissions d'inspection ont pour mission, permanente et d'office, de faire à bord des bateaux, avant et après leur mise en service, toutes visites, épreuves et essais, afin de s'assurer et vérifier, qu'à toute époque les bateaux, leurs agrés et leur moteurs ainsi que le personnel, satisfont aux prescriptions de la sécurité de navigation.

ARTICLE 44.

Les commissions d'inspection peuvent se faire assister d'un ou plusieurs experts. Ceux-ci ont également droit d'accès à bord.

ARTICLE 45.

Les agents du service d'inspection ont qualité d'officier de police judiciaire pour la constatation de toute infraction aux prescriptions du présent titre, du titre V et de leurs décrets d'application.

ARTICLE 46.

La demande du permis de navigation est adressée par le propriétaire du bateau, ou son représentant, à la Commission d'inspection compétente.

ARTICLE 47.

Entre autres, la demande contient :

- 1 - Le nom et domicile du propriétaire ;
- 2 - Le nom du bateau ;
- 3 - Son lieu et numéro d'immatriculation ;
- 4 - Ses principales dimensions ;
- 5 - Son tirant d'eau à vide et à charge complète ;
- 6 - Sa capacité maximum de charge ;
- 7 - La nature du service auquel il est destiné ;
- 8 - Le parcours pour lequel le permis est demandé ;
- 9 - La composition de l'équipage ;
- 10 - Le nom, adresse du constructeur, le lieu et l'année de la construction ;
- 11 - Le mode de construction de la coque (bois, métal, mixte etc..) et le nombre de cales ;

- 12 - Les caractéristiques principales du moteur (type, état, puissance, carburant utilisé, etc...) ;
- 13 - Les noms et domiciles du vendeur et du constructeur du moteur ;
- 14 - L'effectif des agrès et appareils.

ARTICLE 48.

La demande du permis de navigation doit, en outre, être accompagnée des pièces que la commission d'inspection estime nécessaires, notamment :

- le certificat de jaugeage,
- le certificat d'immatriculation,
- les plans et dessins du bateau et du ou des moteurs.

ARTICLE 49.

Le propriétaire, ou son représentant doit présenter le bateau à toutes les visites à l'état lège, nettoyé et gréé, au lieu désigné par la Commission.

Il est tenu de prêter l'assistance nécessaire à la commission d'inspection, et doit assister à l'essai en marche.

ARTICLE 50.

Si le propriétaire du bateau, ou son préposé, s'oppose ou refuse permettre la visite ou l'essai du bateau, la commission peut prononcer l'interdiction de naviguer. Cette interdiction subsiste tant que la visite et l'essai n'a pu être opéré.

ARTICLE 51.

La commission d'inspection visite les bateaux au lieu désigné par elle à l'effet de s'assurer notamment :

- 1 - qu'ils sont construits avec solidité, qu'ils présentent une stabilité suffisante ;
- 2 - que toutes les précautions nécessaires ont été prises pour prévenir les risques d'incendie et pour mettre les personnes à l'abri des accidents auxquels pourrait les exposer l'approche des parties mobiles des appareils mécaniques ;

- 3 - que les moteurs, en raison de leur forme, du mode de fonctionnement de leurs diverses parties et de la nature des matériaux employés à leur construction ne présentent aucune cause particulière de danger.
- 4 - que tous les réservoirs (du carburant, et autres) sont pourvus des moyens de sécurité suffisante.

ARTICLE 52.

Indépendamment de la visite, la commission assiste à un essai du bateau, dont elle trace le programme.

Il est constaté notamment :

- 1 - si les arrêts et manoeuvres s'effectuent avec une suffisante rapidité ;
- 2 - si le bateau obéit sûrement à l'appareil de direction ;
- 3 - la hauteur des eaux lors de l'essai ;
- 4 - le tirant d'eau du bateau ;
- 5 - la vitesse du bateau à lège et, si la commission le juge nécessaire, à pleine charge ;
- 6 - si le moteur a une puissance suffisante pour le service auquel le bateau est destiné.

ARTICLE 53.

La commission, dans tous les cas, dresse un procès-verbal de chacune de ses visites et opérations concluant, avec motivation, à la délivrance, à l'ajournement ou au refus du permis de navigation.

ARTICLE 54.

Lorsque la commission constate que le bateau est apte à naviguer, elle délivre au propriétaire ou à son représentant le permis de navigation énonçant le contenu de sa demande ainsi vérifié par la commission.

Elle conserve copie de chacun des permis, qu'elle délivre suivant numérotage courant.

ARTICLE 55.

Le permis de navigation doit être conservé à bord et présenté à toute réquisition des autorités compétentes.