

ARTICLE 220.

Si le bateau endommagé ou à bord duquel se trouvent les personnes ou les choses ayant subi des dommages a, par sa faute, contribué à l'abordage, la responsabilité de chacun des bateaux 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.

Les dommages causés soit aux bateaux, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les bateaux en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les bateaux en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessure, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 1er du présent article, il doit définitivement supporter.

ARTICLE 221.

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque l'obligation est obligatoire.

ARTICLE 222.

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'évènement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 2 de l'article 219 et par l'alinéa 3 de l'article 220 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

ARTICLE 223.

Les dispositions du présent titre s'étendent à la réparation des dommages, que, soit par exécution ou omission de manoeuvre, soit par inobservation des règlements, un bateau a causé soit à un autre bateau, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu d'abordage.

TITRE X - SAUVETAGE ET ASSISTANCE.

ARTICLE 224.

Le sauvetage et l'assistance des bateaux en danger de se perdre, des choses se trouvent à bord, du fret et du prix de passage sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il ait à distinguer entre ces deux sortes de services.

ARTICLE 225.

Tout fait de sauvetage ou d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le concours prêté **reste sans résultat utile.**

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

ARTICLE 226.

La rémunération est due même si le sauvetage ou l'assistance a eu lieu entre bateaux appartenant au même propriétaire.

ARTICLE 227.

L'équipage du bateau sauvé ou secouru n'a pas droit à une rémunération de sauvetage ou d'assistance.

ARTICLE 228.

Le sauvetage d'un bateau abandonné par son équipage ne donne lieu à aucune rémunération si le bateau ne se trouve pas en danger immédiat d'être coulé.

ARTICLE 229.

Aucune rémunération n'est due :

- 1 - aux personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse du bateau secouru ;
- 2 - à celui qui n'a pas immédiatement prévenu du sauvetage le propriétaire, le capitaine ou l'autorité compétente ;
- 3 - lorsqu'il s'agit de l'exécution du contrat de remorquage ordinaire, à moins que le remorqueur n'ait rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme faits en exécution ou en accomplissement du contrat.

ARTICLE 230.

La rémunération est à la charge du propriétaire du bateau secouru.

Aucune rémunération n'est due par les personnes sauvées.

ARTICLE 231.

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge du lieu où les opérations de sauvetage ou d'assistance se sont produites.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie, soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage des bateaux sauveteurs.

ARTICLE 232.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion du sauvetage ou de l'assistance ont également droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du bateau, de sa cargaison ou de l'équipement accessoire.

ARTICLE 233.

La rémunération est fixée par le Juge selon les circonstances en prenant pour base :

- 1 - En premier lieu : le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours ; le danger couru par le bateau sauvé ou assisté, par

ses passagers ou par son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux.

2 - En second lieu : la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue aux deux articles précédents.

ARTICLE 234.

Toute convention de sauvetage ou d'assistance passée au moment et sous l'influence du danger, peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge 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 vicié par dol ou réticence, ou lorsque la rémunération est de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la partie intéressée.

ARTICLE 235.

Le juge peut également réduire ou supprimer la rémunération si apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vol, d'abus de confiance ou de notes frauduleux à cette occasion.

ARTICLE 236.

L'action en paiement de la rémunération de sauvetage ou d'assistance est prescrite après deux ans à compter du jour où les opérations de sauvetage ou d'assistance sont terminées.

ARTICLE 237.

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son bateau, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne trouvée à l'eau en danger de se perdre.

ARTICLE 238.

Les dispositions du présent titre sont applicables aux bateaux de l'Etat ou affectés à un service public.

L I V R E II

DES TRANSPORTS FLUVIAUX SUR LE SENEGAL.

TITRE I - CHAMP D'APPLICATION.

ARTICLE 239.

Les dispositions du présent livre s'appliquent aux transports réguliers de passagers et de marchandises effectués par les bateaux destinés uniquement ou principalement à la navigation fluviale commerciale prévue au livre Ier et exploités dans ce but par toute personne physique ou morale.

En cas de transport fluvial accessoire à un transport maritime principal, l'expédition sera toute entière régie par le droit maritime.

ARTICLE 240.

Les dispositions du présent livre, ne s'appliquent pas :

- a - aux transports d'une rive à l'autre du fleuve Sénégal ;
- b - aux bateaux affectés aux services des ports et escales du fleuve ;
- c - aux bateaux dont la capacité de charge est inférieure à 20 tonnes.

TITRE II - TRANSPORTS DE PASSAGERS.

CHAPITRE I - GENERALITES.

ARTICLE 241.

Les dispositions du présent titre ne peuvent pas être écartées au préjudice des passagers.

ARTICLE 242.

Les passagers doivent obligatoirement être assurés par le transporteur.

CHAPITRE II - DU CONTRAT DE PASSAGE.

ARTICLE 243.

Par le contrat de passage, l'armateur d'un bateau s'oblige à transporter par voie du fleuve Sénégal, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Ces obligations sont constatées dans un billet de passage que le transporteur doit délivrer au passager.

ARTICLE 244.

Entre autres le billet de passage doit porter les indications prévues à identifier :

- 1 - les parties au contrat : transporteur et passager ;
- 2 - le nom du bateau ;
- 3 - la date et le lieu d'embarquement et du débarquement ;
- 4 - le prix du transport ;
- 5 - et s'il y a lieu : la classe, le numéro de la cabine et les escales prévues.

ARTICLE 245.

Le passager ne peut pas, sauf accord du transporteur, céder à un tiers le bénéfice de son contrat.

ARTICLE 246.

Le passager doit se présenter à l'embarquement dans les délais fixés par le billet de passage. En cas de retard ou de renonciation au voyage, il reste débiteur du prix du passage.

ARTICLE 247.

En cas d'empêchement de force majeure ou de décès du passager avant l'embarquement, le contrat est résilié. Le quart du prix du passage est alors dû au transporteur.

Les mêmes dispositions s'appliquent, sur leur demande, aux membres de la famille du passager empêché ou décédé qui devaient voyager avec lui.

ARTICLE 248.

Le voyage une fois commencé, les événements qui surviennent dans la personne du passager n'ont pas d'influence sur sa dette.

ARTICLE 249.

Les passagers sont soumis à la discipline du bord.

ARTICLE 250.

Si le départ du bateau n'a pas lieu pour une cause non imputable au transporteur, le contrat est résolu sans indemnité de part ni d'autre.

Le transporteur doit une indemnité égale à la moitié du prix du passage s'il ne peut pas établir que l'évènement ne lui est pas imputable.

ARTICLE 251.

A défaut par le transporteur d'avoir fait diligence, toute modification importante dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues, donne au passager le droit de demander la résolution du contrat et les intérêts s'il y a lieu.

ARTICLE 252.

L'interruption prolongée du voyage pour une cause dont le transporteur n'établit pas qu'elle ne lui est pas imputable entraîne la résiliation du contrat, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu.

ARTICLE 253.

Les actions nées du contrat de transport des personnes sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles du droit commun.

Elles peuvent en outre être portées devant le Tribunal du lieu d'embarquement ou celui du lieu de débarquement.

CHAPITRE III - RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DE PASSAGERS.

ARTICLE 254.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

ARTICLE 255.

Le transporteur est tenu de mettre et conserver le bateau en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage, considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers.

Le nombre maximum de passagers autorisés ne doit en aucun cas être dépassé.

ARTICLE 256.

L'accident corporel survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux lieux de départ ou de destination, soit aux escales, 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 a été commise par lui-même ou par ses préposés.

ARTICLE 257.

Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des passagers, causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés.

ARTICLE 258.

Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation de l'article 252 ou à la faute commerciale de ses préposés.

ARTICLE 259.

La réparation est due par le transporteur dans les limites établies par le chapitre 1 du présent Titre. Ces limites ne s'appliquent pas en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur. Est inexcusable la faute délictuelle qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation volontaire sans raison valable.

ARTICLE 260.

L'action en responsabilité se prescrit par deux ans. Ce délai court du jour où le passager a débarqué ou aurait dû le faire.

En cas de décès du passager postérieur au débarquement, le délai court du jour du décès, sans excéder trois ans à compter du débarquement.

ARTICLE 261.

Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites du présent chapitre.

CHAPITRE IV - DES BAGAGES DES PASSAGERS.

ARTICLE 262.

Le transporteur ou son préposé doit délivrer au passager un récépissé des bagages enregistrés. Le transporteur en est responsable dans les limites établies en matière de transport de marchandises.

ARTICLE 263.

Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés.

Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, la valeur réelle de ces effets et bagages.

Toute limitation de responsabilité est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du Capitaine ou de son préposé.

ARTICLE 264.

Le Capitaine ne peut retenir les bagages de cabine dans le bateau faute de paiement du prix du passage.

Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en main tierces jusqu'au paiement du prix du passage.

ARTICLE 265.

Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an. Ce délai court à compter du débarquement du passager ou du jour où il devait avoir lieu.

Les dispositions de l'article 253 s'appliquent également à ces actions.

TITRE III - TRANSPORT DE MARCHANDISES.

CHAPITRE I - CONTRAT ET DOCUMENTS.

ARTICLE 266.

Par le contrat de transport fluvial de marchandises le chargé d'expédition et l'expéditeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à recevoir et délivrer dans un délai fixé une marchandise déterminée d'un lieu à un autre sur le fleuve Sénégal.

ARTICLE 267.

Ce contrat doit être constaté par un connaissement que le transporteur ou son représentant doit délivrer au chargeur dans les vingt quatre heures après la réception des marchandises.

ARTICLE 268.

Chaque connaissement est établi en quatre originaux au moins :

- un pour le chargeur ou l'expéditeur ;
- un pour le capitaine ;
- un pour le réceptionnaire ou destinataire ;
- un pour l'armateur du bateau.

En cas de pluralité des connaissements remis au chargeur, ceux-ci sont numérotés et le connaissement portant le numéro "Un" sera seul négociable.

ARTICLE 269.

Le connaissement doit être daté, signé par le transporteur ou son représentant et par le chargeur.

ARTICLE 270.

Entre autres, le connaissement doit indiquer :

- 1 - le nom et l'adresse du chargeur ;
- 2 - le nom et l'adresse du destinataire ;
- 3 - le nom et le domicile du capitaine ;
- 4 - le nom et le tonnage du bateau ;
- 5 - le lieu de départ et celui de la destination ;
- 6 - le prix convenu du fret à payer.

Le connaissement peut cependant être établi à ordre, au porteur ou à une personne dénommée.

ARTICLE 271.

En outre, le connaissement doit indiquer :

- a - les marques principales destinées à l'identification des marchandises (nature, valeur, nombre, poids, mesure etc...)
Selon les indications fournies par écrit par le chargeur ou leur chargement ;

Ces marques doivent être apposées de manière qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage ;

- b - suivant les cas, le nombre des colis et objets ou leur valeur ou leur poids, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;
- c - l'état et le conditionnement apparent des marchandises.

ARTICLE 272.

Est nulle et sans aucun effet, la clause du connaissement par laquelle le transporteur s'exonère de la responsabilité de ses fautes personnelles.

ARTICLE 273.

Sont valables les clauses du connaissement par lesquelles le transporteur se déclare non responsable des fautes purement nautiques du capitaine ou de l'équipage, des cas de force majeure, du vice propre de la marchandise, des déchets normaux de route.

Au contraire, sont prohibées les clauses d'exonération des fautes commerciales en particulier de celles qui seraient commises dans l'arrimage, la manipulation, la surveillance, la garde, le désarrimage de la cargaison.

ARTICLE 274.

La mention "embarqué" apposée sur le connaissement fait foi du chargement de la marchandise à bord du bateau.

CHAPITRE II - EXECUTION DU CONTRAT, OBLIGATIONS ET RESPONSABILITES.

ARTICLE 275.

Nonobstant toute stipulation contraire, le transporteur est tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour :

- a - mettre le bateau en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ;

- b - convenablement armer, équiper et approvisionner le bateau ;
- c - approprier et mettre en bon état toutes parties du bateau où les marchandises doivent être chargées.

ARTICLE 276.

Le transporteur doit mettre le bateau à quai pour prendre la cargaison aux temps et lieu convenus de chargement, ou à défaut du lieu à l'endroit indiqué par l'usage des lieux.

Il n'est pas tenu de prendre le chargement en différents lieux qu'à vertu d'une convention spéciale.

ARTICLE 277.

Dès qu'il est prêt à recevoir le chargement, le transporteur doit aviser l'expéditeur.

L'avis doit être donné au moins un jour ouvrable à l'avance de la disponibilité de charger.

ARTICLE 278.

Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises temps et lieu convenus.

ARTICLE 279.

Le nombre, poids, mesure, nature, état etc.. des marchandises dont la livraison est due, par le chargeur lors du chargement et par le capitaine lors du déchargement, sont ceux qui figurent sur le connaissement.

Néanmoins, la preuve des manquants ou des détériorations peut être mise à la charge du chargeur par une mention expresse du connaissement constaté par le transporteur ou son préposé.

Le chargeur peut exiger sans que le capitaine puisse s'y refuser, la reconnaissance contradictoire de la cargaison lors du chargement et du déchargement, sauf à en prendre les frais à sa charge, et dans ce cas la clause prévue à l'alinéa précédent ne produira aucun effet.

ARTICLE 280.

Le transporteur peut accepter, à la place des marchandises convenues, d'autres marchandises du même expéditeur.

ARTICLE 281.

Les marchandises remises par le **chargeur** et acceptées par le transporteur ou par son préposé sans réserve de sa part, sont présumées avoir été reçues en bon état, sauf la preuve du contraire.

ARTICLE 282.

Le chargement ou le déchargement doit être effectué dans les délais fixés par la convention ou par l'usage des lieux.

ARTICLE 283.

A défaut de convention particulière entre le transporteur et le chargeur, les autorités locales peuvent réglementer le mode du chargement ou du déchargement et prévoir des surestaries en cas de dépassement de ces délais.

ARTICLE 284.

Avant tout chargement, l'expéditeur peut **résilier** le contrat, à charge d'indemniser le transporteur en payant le tiers du fret convenu pour tout le chargement qui était dû ; mais il doit aviser le transporteur de sa intention avant l'expiration du délai de planche.

ARTICLE 285.

Quand, par suite d'une livraison tardive de l'expéditeur, le chargement ne peut être achevé durant les jours de planche **le transporteur a droit à des surestaries** pour chacun des jours excédant de ce fait les jours de planche.

ARTICLE 286.

A l'expiration des jours de planche, ou, s'il y a lieu, des jours de surestaries convenus : le capitaine n'est pas obligé d'attendre plus longtemps la livraison de la cargaison. Mais il doit prévenir l'expéditeur de sa volonté de ne pas attendre plus longtemps ; cet avis doit être donné au moins un jour ouvrable avant le départ du bateau.

ARTICLE 287.

Si l'expéditeur n'a pas livré de marchandises à l'expiration du délai d'attente prévu par l'article précédent, le transporteur n'est plus obligé par le contrat et a le droit de réclamer à l'expéditeur la moitié du fret convenu à titre d'indemnité sans préjudice au droit à des surestaries s'il y a lieu.

ARTICLE 288.

Lorsque l'expéditeur, lors de l'expiration du délai d'attente, n'a livré qu'une partie de la cargaison stipulée, le transporteur a le droit de commencer le voyage avec la cargaison incomplète ; le fret en entier lui reste dû, ainsi que les surestaries s'il y a lieu.

ARTICLE 289.

L'expéditeur qui donne des indications inexactes sur les marchandises chargées, ou qui fait charger des marchandises dont l'exportation ou l'importation au lieu de livraison est défendue, ou qui viole lors du chargement les dispositions légales, spécialement les lois de police, fiscales ou douanières : est, dans la mesure de sa faute responsable non seulement envers le transporteur, mais aussi envers les autres intéressés à la cargaison, envers les personnes transportées et les membres de l'équipage, du dommage causé par ce fait.

Le fait qu'il a agi avec le consentement du transporteur n'exclut pas sa responsabilité envers les autres personnes.

La confiscation de telles marchandises ne permet pas à l'expéditeur de refuser le paiement du fret.

Si ces marchandises mettent en danger le bateau ou le reste du chargement : le transporteur a le droit de les mettre à terre ou, dans des cas urgents, de les jeter par-dessus bord.

ARTICLE 290.

Après le commencement du voyage, l'expéditeur ne peut exiger le déchargement des marchandises avant leur arrivée au lieu convenu de livraison que contre paiement du fret entier comme de toutes les autres créances du transporteur et contre paiement des sommes pouvant être dues à titre de contribution aux avaries communes et de sauvetage et d'assistance pour ces marchandises.

En cas de déchargement, l'expéditeur ne doit pas seulement rembourser les frais supplémentaires en résultant, mais aussi indemniser s'il y a lieu le transporteur du dommage causé par l'arrêt occasionné par le déchargement.

ARTICLE 291.

Les frais de chargement et de déchargement sont dus par le client, sauf convention contraire.

ARTICLE 292.

L'arrimage, la manipulation, la garde, le désarrimage de la cargaison sont incombent au capitaine et s'effectuent sous sa surveillance et sa responsabilité.

ARTICLE 293.

Le transporteur doit faire aborder le bateau au lieu convenu ; le déchargement de la cargaison, ou à son défaut à l'endroit indiqué par l'usage des lieux.

Le capitaine n'est tenu d'effectuer la livraison en divers endroits qu'en vertu d'une convention spéciale.

ARTICLE 294.

Dès que le transporteur est prêt pour le déchargement, il doit en avvertir le réceptionnaire.

L'avis doit être donné au moins un jour ouvrable, à l'avance de la disponibilité du déchargement.

ARTICLE 295.

Le capitaine du bateau doit livrer la marchandise au destinataire.

Le destinataire est celui dont le nom est indiqué dans le connaissement à personne dénommée ; c'est celui qui présente le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur ; c'est le dernier connaissement dans le connaissement à ordre.

ARTICLE 296.

La remise du connaissement au transporteur ou à son représentant établit la livraison sauf preuve contraire.

ARTICLE 297.

Quand le destinataire ne retire pas la cargaison avant l'expiration du délai de staries, le transporteur a droit à des surestaries pour ces jours dont, par suite, ce délai a été dépassé.

ARTICLE 298.

Après l'expiration du délai de staries, ou, s'il y a lieu, du délai de surestaries convenu : le capitaine n'est pas obligé d'attendre le déchargement plus longtemps. Mais il doit pourtant déclarer au destinataire sa volonté de ne pas attendre plus longtemps ; cet avis doit être donné au moins un jour ouvrable avant le départ du bateau.

ARTICLE 299.

Après l'expiration du délai d'attente, le transporteur a le droit d'effectuer lui-même le déchargement et de placer les marchandises dans un dépôt public ou d'une autre manière sûre usitée sur les lieux.

ARTICLE 300.

En cas de refus de la marchandise par le destinataire, ou s'il n'est pas possible de le trouver ; ou si tout autre obstacle à la livraison se présente ; doit en aviser immédiatement le chargeur.

Dans ces cas, le capitaine, même si le délai d'attente n'est pas écoulé, peut consigner la marchandise dans un magasin ou dépôt public et si elle est périssable de la faire vendre immédiatement aux enchères selon l'usage des lieux.

ARTICLE 301.

Dans tous les cas prévus aux articles 299 et 300, le transporteur doit donner, sans délai, avis à l'expéditeur et au destinataire du dépôt et de la vente.

En cas d'omission de cet avis, le transporteur répond du dommage causé.

ARTICLE 302.

Le transporteur doit donner ses soins à la cargaison et veiller à sa conservation depuis leur chargement jusqu'à leur livraison.

ARTICLE 303.

Le transporteur est tenu du dommage subi par les marchandises par suite de perte ou de détérioration, à partir du moment où il a reçu les marchandises jusqu'à ce qu'il les ait livrées, à moins qu'il ne prouve que la perte ou la détérioration a été causée par des circonstances que les soins d'un bon transporteur ne pouvaient éviter.

La responsabilité du transporteur est, en particulier, exclue si la perte ou la détérioration provient de l'état défectueux du bateau et de ses accessoires, qu'un transporteur consciencieux ne pouvait découvrir, mais il lui incombe d'établir qu'il a satisfait à ses obligations énoncées à l'article 275 ci-dessus.

ARTICLE 304.

Le transporteur ne répond de la perte ou de la détérioration des objets précieux, des objets d'art, de l'argent et des titres que lorsque la nature ou la valeur lui en a été indiquée lors de la remise pour le transport.

ARTICLE 305.

Jusqu'à preuve du contraire, le transporteur ne répond pas :

- a - pour les marchandises chargées sur le pont en vertu d'une convention avec l'expéditeur :
du dommage résultant du danger se rattachant à ce mode de chargement.
- b - pour les marchandises dont le chargement et le déchargement ont été faits par l'expéditeur ou par le destinataire : du dommage résultant du danger inhérent : au défaut ou à l'insuffisance de l'emballage, et au chargement ou au déchargement défectueux.
- c - pour les marchandises qui, à raison de leur nature particulière, courent des risques spéciaux de perte ou de détérioration, notamment de bris, de rouille, de destruction interne, de coulage extraordinaire :
du dommage résultant de ces risques spéciaux.

ARTICLE 306.

La non responsabilité du transporteur en vertu de l'article précédent ne peut être invoquée quand il est établi que le dommage résulte de la faute commerciale du capitaine ou de ses gens.

ARTICLE 307.

Le transporteur répond du dommage provenant d'une livraison tardive à destination, à moins que le retard n'ait pour cause des circonstances qui ne peuvent être écartées par les soins d'un bon transporteur.

ARTICLE 308.

Le montant du fret est établi par la convention des parties.

ARTICLE 309.

Le fret doit être payé au départ sauf convention contraire. A défaut de convention contraire, la constatation du poids de la cargaison au lieu de destination servira de base au règlement du fret.

ARTICLE 310.

Le fret entier est dû pour les marchandises qui, du fait de leur nature propre, ont péri ou diminué de poids.

ARTICLE 311.

Le transporteur a droit au fret des marchandises jetées par-à-bord pour le salut commun, à charge de contribution lorsqu'il est procédé au règlement d'avaries communes.

ARTICLE 312.

Sauf convention contraire, tous les frais dans le cours principal du voyage sont à la charge du transporteur, notamment les droits de port, de quai, etc...

ARTICLE 313.

En cas de force majeure survenue, au commencement du voyage, soit au bateau soit à la marchandise, le contrat est résolu sans dommages-intérêts de part ni d'autre.

ARTICLE 314.

Si le bateau ne peut pas terminer le voyage, même par suite de majeure, le chargeur ne doit aucun fret ; et le capitaine doit en aviser immédiatement toutes les parties intéressées. En cas d'omission de cet avis, le transporteur répond du dommage causé.

ARTICLE 315.

Le capitaine ne peut retenir la marchandise dans le bateau faute de paiement de fret, mais il peut en demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement du fret.

CHAPITRE III - TRANSPORTS SUCCESSIFS.

ARTICLE 316.

A défaut de convention contraire, les transports successifs, sur fleuve Sénégal sont soumis d'un bout à l'autre aux conditions de transport initial.

ARTICLE 317.

Lorsque le voyage a été effectué par plusieurs transporteurs successifs, les avaries apparentes des marchandises sont à la charge du dernier transporteur, à moins de preuve de sa part contre un des transporteurs précédents.

ARTICLE 318.

Si les avaries sont non apparentes, sans qu'on puisse déterminer le lieu du dommage et si elles ne sont produites durant le voyage, tous les transporteurs en seront tenus proportionnellement à leur fret et sans solidarité.

CHAPITRE IV - ACTIONS, COMPETENCE ET PRESCRIPTION.

ARTICLE 319.

Toutes actions nées du contrat de transport de marchandises sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles du droit commun.

Elles sont portées devant le tribunal du lieu de déchargement, à moins de convention contraire.

ARTICLE 320.

Ces actions se prescrivent par un an, à courir du jour prévu pour le chargement, ou de celui prévu pour la livraison à destination.

TITRE IV - DES AVARIES.

ARTICLE 321.

Sont avaries grosses ou communes : les sacrifices, les dépenses et les dommages causés par le capitaine ou sur son ordre formel, au bateau et à la cargaison ou à tous deux en présence de circonstances extraordinaires, et dans le but de les sauver d'un péril commun, depuis leur départ et chargement jusqu'à leur retour et déchargement ; ainsi que tous dommages ultérieurs provenant de pareilles mesures, y compris la perte du fret des marchandises sacrifiées et les dépenses faites dans le même but par le capitaine, ou sur ses indications par un des intéressés à la cargaison.

Les avaries grosses sont supportées en commun par le bateau et la cargaison. La répartition des avaries n'a pourtant lieu que si le bateau et la cargaison ont été sauvés réellement en tout ou en partie.

ARTICLE 322.

Tous dommages et toutes dépenses extraordinaires ne se rattachant pas à une avarie commune et provenant d'un accident : sont avaries simples particulières supportées séparément, chacun pour sa part, par les propriétaires du bateau et de la cargaison ayant subi des dommages ou occasionné ces dépenses.

ARTICLE 323.

Quand le **danger** a été causé par la faute d'un tiers ou d'une personne intéressée : les règles relatives aux avaries grosses sont applicables.

La **partie intéressée**, à qui une pareille faute est imputable, ne peut cependant réclamer d'indemnité à raison des dommages qu'elle a éprouvés et est responsable envers les autres propriétaires de la part que'ils éprouvent à raison de ce que le dommage est réparti comme avarie grosse.

ARTICLE 324.

Si le danger a été causé par la faute du capitaine ou tous autres membres de l'équipage : le propriétaire du bateau en est responsable et supporte les conséquences jusqu'à concurrence du bateau et du frêt seulement.

ARTICLE 325.

L'obligation, pour un objet sauvé, de contribuer au règlement d'avarie commune n'est entièrement supprimée par une avarie particulière postérieure que si cet objet périt complètement.

ARTICLE 326.

Le droit à indemnité pour un dommage constituant une avarie grosse ne cesse à raison d'une avarie particulière, consistant dans une détérioration postérieure ou une perte totale atteignant postérieurement l'objet endommagé que s'il est prouvé que le **second accident** est sans relation aucune avec le premier, et qu'il aurait entraîné le même dommage si le premier accident n'était pas survenu.

Le droit à indemnité subsiste pourtant quant aux dépenses déjà faites avant le second accident pour réparer la chose endommagée.

ARTICLE 327.

Si des marchandises, des pièces du bateau ou des agrès ont été jetés par-dessus bord, des câbles ont été coupés, des ancres ont été rompues;

les dommages sont des avaries grosses, ainsi que les dommages causés au navire et à la cargaison par des mesures ainsi prises.

ARTICLE 328.

Si pour alléger le bateau, la cargaison a été transbordée en tout ou partie dans des allèges, sont avaries grosses : tant le prix de location de ces allèges, le dommage causé à la cargaison ou au bateau lors de ce transbordement ou de la remise à bord du bateau, que le dommage subi par la cargaison sur les allèges.

Il n'y a pas avarie grosse quand le bateau a été allégé pendant le cours normal du voyage.

ARTICLE 329.

Quand le bateau a été échoué volontairement pour éviter qu'il coule, ou s'il a été amené volontairement à couler pour empêcher le danger de celle de la cargaison par le feu : les dommages provenant de la mesure ainsi prise avec les dépenses et les dommages se rattachant à la remise à flot ou au relèvement du bateau sont avaries communes.

Si le bateau n'est pas remis à flot, ou relevé, ou si, après avoir été remis à flot ou relevé, il est reconnu inapte à la navigation : il n'y a pas lieu à la réparation des avaries.

ARTICLE 330.

Si le bateau a coulé, sans que cela ait eu lieu volontairement pour le salut du bateau et de la cargaison : les dommages causés par l'accident sont des avaries particulières.

Mais les frais engagés pour relever à la fois le bateau et la cargaison, ainsi que les dommages causés volontairement dans ce but au navire et à la cargaison, sont des avaries grosses.

ARTICLE 331.

Quand, pour échapper à un danger causé par des crues ou par d'autres

circonstances et pour lequel l'équipage ordinaire du bateau ne suffit pas, et recourt à un supplément d'équipage ou à un remorqueur : les frais et dépenses occasionnés par ces mesures constituent des avaries communes.

Mais il n'y a pas d'avarie commune quand le recours à des remorqueurs ou à un supplément d'équipage a lieu dans le cours normal du voyage.

ARTICLE 332.

Les dispositions des articles 327 à 331, ne sont applicables pour déterminer l'étendue des avaries grosses que lorsque les conditions constitutives des avaries grosses sont réunies.

ARTICLE 333.

Sont exclus du calcul des dommages, les dommages et pertes concernant :

- 1 - les marchandises chargées à l'insu de l'armateur ou de son agent, ou celles qui ont fait l'objet d'une désignation volontairement fautive au moment de l'embarquement ; mais ces marchandises devront contribuer sur leur valeur réelle si elles sont sauvées.
- 2 - les objets précieux, les espèces, les valeurs et les bagages des passagers qui n'ont pas été déclarés au transporteur ou enregistrés déposés entre les mains du capitaine ou de son préposé ; mais ces biens devront contribuer sur leur valeur réelle s'ils sont sauvés.

ARTICLE 334.

Quand la répartition entre les intéressés occasionne des frais, ceux-ci sont classés aussi en avaries communes. Ce classement s'applique spécialement aux frais engagés pour constater les dommages et pour établir le règlement d'avarie (dispatch).

ARTICLE 335.

Le dispatch doit être établi tant pour l'estimation, la répartition des dommages et pertes, que pour la contribution, sur la base des valeurs du bateau et de la cargaison, au moment et au lieu où finit le voyage.

ARTICLE 336.

La dispache doit être dressée immédiatement par le capitaine. Il a la faculté, et même l'obligation sur la demande d'un intéressé, de charger un expert (dispacheur) de l'établissement de la dispache.

ARTICLE 337.

Tout intéressé est tenu de communiquer au capitaine ou au ^{...} toutes les pièces nécessaires à l'établissement de la dispache dans ^{...} où elles sont à sa disposition.

ARTICLE 338.

Si un retard est apporté à l'établissement de la dispache, tout intéressé a la faculté, sans préjudice de son droit à la réparation du dommage qui lui a été causé par le retard, de faire établir lui-même la dispache.

ARTICLE 339.

L'avarie grosse ne donne pas naissance à une obligation personnelle d'acquitter les parts contributives.

Toutefois, le réceptionnaire des marchandises sujettes à contribution, qui savait en les acceptant qu'elles devaient une part contributive, devient personnellement tenu de cette dernière dans la mesure où les marchandises auraient permis d'acquitter la contribution si elles n'avaient pas été livrées.

ARTICLE 340.

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

TITRE V.

DES ASSURANCES FLUVIALES.

CHAPITRE Ier - DEFINITION, DISPOSITIONS GENERALES ET POLICES.

ARTICLE 341.

L'assurance fluviale est un contrat aléatoire écrit, par lequel l'assureur consent à indemniser l'assuré des préjudices ou pertes réelles subies à l'occasion d'une expédition fluviale, moyennant le paiement d'une prime et jusqu'à concurrence d'une indemnité qui ne peut dépasser le montant de la perte ou du préjudice subi.

ARTICLE 342.

- l'assurance fluviale peut avoir pour objet :

- le corps du bateau et ses accessoires ;
- le fret, le prix de passage ou de remorquage ;
- les frais d'armement ;
- la marchandise ;
- le profit espéré ;
- le salaire du capitaine et de l'équipage ;
- le coût de l'assurance, les recours des tiers pour les dommages au bateau et à la cargaison ;
- et en général toutes valeurs estimables à prix d'argent sujettes aux risques de la navigation fluviale sur le fleuve Sénégal.

ARTICLE 343.

L'assurance peut être faite sur le tout ou sur une partie desdits objets conjointement ou séparément.

Elle peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du bateau.

Elle peut être faite pour l'aller et le retour, ou seulement pour l'un ou l'autre, pour le voyage entier ou pour un temps limité.

ARTICLE 344.

L'assureur peut faire réassurer par d'autres les effets qu'il a assurés.

L'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance. La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance.

ARTICLE 345.

En cas de transport maritime accessoire à un transport fluvial, les règles de l'assurance fluviale s'appliquent à tout le voyage, sauf convention contraire.

ARTICLE 346.

Le contrat d'assurance est rédigé par écrit, en deux exemplaires au moins, dont l'un demeure entre les mains de l'assureur, et dont le second est remis à l'assuré.

La police peut être faite par acte authentique ou sous signature privée. Elle peut être à personne dénommée, à ordre ou au porteur. Elle indique :

- le jour où elle est souscrite et l'heure où elle a été signée ;
- le nom, le domicile et la qualité des parties ;
- le nom et la désignation du bateau ;
- le nom du propriétaire et du capitaine ;
- le lieu où les marchandises seront chargées ou déchargées ;
- le lieu d'où le bateau doit partir et celui où il doit terminer le voyage ;
- la nature et la valeur ou l'estimation de la marchandise ou du bateau assuré ;
- le temps auquel les risques doivent commencer et finir ;
- la somme assurée ;
- la prime ou le coût de l'assurance ;
- Et généralement toutes les autres conventions des parties.

Elle doit faire mention des marchandises sujettes à la livraison par leur nature.

ARTICLE 347.

La même police peut contenir plusieurs assurances, soit à raison des marchandises, soit à raison du taux de la prime, soit à raison de différents assureurs.

ARTICLE 348.

Les taxes, timbres et coût de la police sont à la charge de l'assuré.

CHAPITRE II - RISQUES ASSURES.

ARTICLE 349.

Sont aux risques des assureurs tous dommages survenus au bateau ou à la cargaison par tempête, naufrage, échouement, abordage, explosion, jet, feu et généralement toutes pertes et avaries occasionnées par un accident de navigation.

ARTICLE 350.

Si le contrat d'assurance ne règle pas la durée des risques, ceux-ci commencent à courir :

- sur les marchandises : du moment de leur chargement à bord ou allèges pour les y porter, et finissent au moment où elles sont délivrées à terre au lieu de destination.
- sur le corps du bateau et ses accessoires : du moment où le bateau a commencé le chargement, ou s'il n'y a pas de chargement, au moment de son départ, et finissent au moment de son arrivée au lieu de destination.

ARTICLE 351.

L'assurance ne couvre pas les risques de guerre.

ARTICLE 352.

Au cas de guerre les objets assurés sont présumés avoir péri en suite de celle-ci, sauf la preuve contraire.

ARTICLE 353.

L'assurance ne couvre pas les risques provenant des infractions aux prescriptions de la navigation, ni le dol du capitaine.

ARTICLE 354.

L'assurance ne couvre pas les frais d'allègement ou de débarquement en cours de route pour cause de basses eaux, ou de hautes ~~eaux~~.

ARTICLE 355.

L'assurance contre le recours des tiers a pour unique objet de garantir l'assuré, jusqu'à concurrence de la somme fixée, de toutes actions qui seraient exercées contre l'assuré à raison des pertes et dommages par abordage direct à d'autres bateaux ou à leur chargement.

ARTICLE 356.

Tout changement de route, de voyage et de bateau, et toutes actions ou dommages provenant du fait de l'assuré, ne sont point à la charge de l'assureur ; et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques.

ARTICLE 357.

Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait et faute du propriétaire armateurs, ne sont point à la charge des assureurs.

ARTICLE 358.

L'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connus sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire.

ARTICLE 359.

L'assureur n'est point tenu du pilotage, ni d'aucune espèce de droits imposés sur le bateau et les marchandises.

ARTICLE 360.

Il sera fait désignation, dans la police, des marchandises sujettes, par leur nature à détérioration particulière ou diminution, sinon les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces marchandises si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police.

ARTICLE 361.

Si l'assurance a pour objet les marchandises pour l'aller et retour, et si, le bateau étant parvenu à sa première destination, il ne s'est fait point de chargement en retour, ou si le chargement en retour n'est pas complet, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime assurée, s'il n'y a pas stipulation contraire.

ARTICLE 362.

Si le capitaine a la liberté d'entrer dans différents ports ou escales pour compléter ou échanger son chargement, l'assureur est tenu des risques des effets assurés que lorsqu'ils sont à bord, s'il n'y a convention contraire.

ARTICLE 363.

Si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assureur est libre après l'expiration de ce temps, et l'assuré peut faire assurer les nouveaux risques.

CHAPITRE III - NULLITES ET RESILIATIONS DU CONTRAT.

ARTICLE 364.

Toutes réticences et toutes fausses déclarations de la part d'un assuré de mauvaise foi frappent l'assurance de nullité si elles sont de nature à diminuer l'opinion du risque ou d'en changer le sujet.

La nullité est encourue même si la réticence et la fausse déclaration n'ont pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré.

ARTICLE 365.

Sont nuls, l'assurance ou l'avenant contracté après l'arrivée au lieu où se trouvent l'assureur ou l'assuré, de nouvelles concernant les choses assurées même à un tiers inconnu d'eux, par un journal, une lettre, une dépêche, ou de toute autre manière. Celles-ci sont présumées avoir été portées à leur connaissance immédiate.

Toute convention contraire à la présente disposition est nulle.

ARTICLE 366.

Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des effets d'argents est nul à l'égard de l'assuré seul, s'il est prouvé qu'il y a eu fraude de sa part.

ARTICLE 367.

S'il n'y a ni dol, ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

En cas de perte, les assureurs sont tenus d'y contribuer d'après la proportion des sommes par eux assurées.

Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédent de valeur, mais seulement l'indemnité de demi pour cent.

ARTICLE 368.

S'il existe plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur le même chargement, et que le premier contrat assure l'entière valeur des effets chargés, il subsistera seul.

Les assureurs qui ont signé les contrats subséquents sont libérés ; ils ne reçoivent que demi pour cent de la somme assurée.

Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédent en suivant l'ordre de la date des contrats.

ARTICLE 369.

S'il y a des effets chargés pour le montant des sommes assurées, en cas de perte d'une partie, elle sera payée par tous les assureurs de ces effets, au marc le franc de leurs intérêts.

ARTICLE 370.

L'assureur est déchargé des risques, et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le bateau en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route.

L'assurance a son entier effet si le transport est raccourci.

ARTICLE 371.

Si le voyage est rompu avant le départ du bateau, même par le fait de l'assuré, l'assurance est annulée. L'assureur reçoit, à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme assurée.

ARTICLE 372.

En cas de faillite de l'assureur ou de l'assuré l'autre ou contractant peut demander la résiliation du contrat ou une caution.

CHAPITRE IV - DES SINISTRES.

SECTION 1 - ESTIMATION DU DOMMAGE.

ARTICLE 373.

En cas de sinistre ou de péril imminent l'assuré doit prendre toutes mesures pour le sauvetage et la conservation des choses assurées et prévenir sans délai l'assureur.

L'assureur peut procéder par lui-même aux opérations d'assistance ou de sauvetage sans que sa responsabilité puisse résulter de ce seul fait.

ARTICLE 374.

Les événements qui ont occasionné les dommages doivent être constatés dans les 48 heures par un procès-verbal dressé par les autorités judiciaires du lieu de l'accident et qui indiquera la date précise, le lieu exact de l'accident, sa cause, la nature et la valeur approximative des dommages, les noms des témoins et toutes mentions utiles.

ARTICLE 375.

La clause "franc de toutes pertes" affranchit l'assureur de ces avaries sauf dans les cas qui touchent directement au déchargement.

ARTICLE 376.

La demande pour avaries n'est pas recevable si l'avarie n'excède pas 5% de la valeur de la chose assurée.

ARTICLE 377.

Si la valeur des marchandises n'est pas fixée par le contrat, elle peut être justifiée par les factures ou par les livres qui émanent de l'assureur ou est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du déchargement.

ARTICLE 378.

L'importance des avaries à la cargaison est fixée par la comparaison entre la valeur qu'elle aurait eue à l'état sain au lieu de destination et sa valeur en état d'avarie.

La valeur de la cargaison avariée peut également être déterminée au moyen d'une vente publique que l'assureur peut seul exiger.

ARTICLE 379.

Au cas d'assurance sur corps le règlement des dommages se fait d'après le montant des réparations sous réserve de la différence du vieux au neuf, telle qu'elle résulte de l'usage.

ARTICLE 380.

L'assurance du fret est établie en proportion de la distance parcourue, sauf le cas où l'assurance vise tout le fret.

ARTICLE 381.

En cas de fraude dans l'estimation des effets assurés, en cas de suppression ou de falsification, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation des objets sous préjudice de toutes actions, soit civiles, soit criminelles.

SECTION 2 - DELAISSEMENT.

ARTICLE 382.

Le délaissement de la cargaison pourra être fait :

- 1^o - pour défaut de venir à l'heure après un mois ;
- 2^o - dans le cas de vents plus ou moins d'effroi, met. S. 1112 art. 1^{er} navigation et ordonnés ailleurs ou au point de départ ou de destination ;

- 3° - dans le cas d'innavigabilité du bateau par fortune due à la navigation si le transport de la cargaison ou le commencement de son chargement sur un autre bateau n'ont pu être effectués dans la quinzaine ;
- 4° - si la perte ou la détérioration matérielle atteignent au moins les trois quarts de la valeur assurée.

ARTICLE 383.

Le délaissement du bateau peut être fait pour innavigabilité due à une fortune de la navigation ou pour naufrage s'il ne peut être ni relevé ni réparé ou mis en état de continuer sa route.

ARTICLE 384.

Est réputé innavigable le bateau dont les réparations entraînent des dépenses dépassant les trois quarts de la valeur assurée et à la condition qu'il n'ait pu parvenir à destination.

ARTICLE 385.

Le délaissement doit être signifié à l'assureur ou accepté par lui. Les effets assurés deviennent la propriété de l'assureur à partir de cette acceptation.

Néanmoins lorsque le délaissement porte sur le bateau, il n'est opposable aux tiers qu'après avoir été publié.

ARTICLE 386.

Le délaissement ne peut être fait avant le voyage commencé.

ARTICLE 387.

Le délaissement des objets assurés ne peut être partial ou conditionnel.

Il ne s'étend qu'aux effets qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

SECTION 3 - PAYEMENTS ET PRESCRIPTION.

ARTICLE 388.

Si la date du paiement n'est pas fixée par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'indemnité d'assurance trente jours après que le délaissement lui a été signifié.

S'il n'y a pas eu délaissement le délai sera de trente jours après réception des pièces justificatives.

ARTICLE 389.

Tout effet dont le prix est stipulé en monnaie étrangère est évalué au prix de cette monnaie convertie en monnaie locale au cours du jour de la signature de la police d'assurance.

ARTICLE 390.

Toute action dérivant du contrat d'assurance est prescrite par le délai de deux années à compter du sinistre.

LIVRE III - JURIDICTION.

ARTICLE 391.

Il sera établi dans les localités convenables, situées sur le fleuve Sénégal ou à proximité du fleuve, des tribunaux chargés de connaître de toutes les affaires concernant la navigation sur ce fleuve, mentionnées à l'article 392.

ARTICLE 392.

Les tribunaux pour la navigation sur le fleuve Sénégal sont compétents :

- 1°) - En matière pénale, pour instruire et juger toutes les infractions aux prescriptions relatives à la navigation.
- 2°) - En matière civile, pour prononcer en première instance sur les litiges relatifs :

- a - au paiement et à la quotité des droits de pilotage, de grue, de balance, de port et de quai ;
- b - aux dommages causés par les capitaines pendant le voyage ou en abordant.

ARTICLE 393.

Ces tribunaux sont également compétents, selon l'article 392 - 2° b si les parties sont liées par un contrat, sans préjudice de l'article 396. Cependant, leur compétence ne s'étend pas aux actions fondées sur un contrat contre un bateau pour dommages causés par sa faute aux personnes ou aux biens se trouvant à bord. Ces actions demeurent portées devant les juridictions compétentes selon les règles du droit commun.

ARTICLE 394.

La compétence appartient au tribunal de la navigation du fleuve Sénégal :

- a - En matière pénale : au tribunal dans le ressort duquel l'infraction aura été commise ;
- b - En matière civile : au tribunal dans le ressort duquel le paiement aurait dû être effectué ou le dommage aura été causé.

ARTICLE 395.

Si, dans le cas de l'article 392, 2° b, il est impossible de déterminer le lieu où les faits dommageables se sont produits, la compétence appartient au tribunal seul saisi, ou premier saisi.

ARTICLE 396.

En matière civile, les parties peuvent convenir au sujet de leur litige :

- soit un tribunal, sur la navigation du fleuve Sénégal autre que celui prévu par les articles 394 et 395,
- soit une instance arbitrale.

ARTICLE 397.

La procédure des tribunaux pour la navigation du fleuve Sénégal sera la plus simple et la plus prompte possible.

Le jugement énoncera les faits qui auront donné lieu à l'instance, les questions à décider d'après le résultat de l'instruction et les motifs sur lesquels il s'appuie.

Le capitaine ne pourra être empêché de continuer son voyage à raison d'une procédure engagée contre lui, dès qu'il aura fourni le cautionnement fixé par le tribunal pour l'objet du débat.

ARTICLE 398.

Il sera désigné un tribunal supérieur devant lequel pourront être portés en appel les jugements rendus par les tribunaux de première instance pour la navigation du fleuve Sénégal.

Ce tribunal devra siéger dans une ville située sur le fleuve ou pas trop éloignée du fleuve.

L'appel porté devant ce tribunal, se conformera pour la procédure à suivre au droit commun en vigueur.

ARTICLE 399.

Aucun recours en cassation n'est ouvert contre les **jugements** des juges de navigation du fleuve Sénégal.

ARTICLE 400.

Les juges de navigation prêteront serment de rendre justice avec impartialité à tous, sans exception de personnes et de se conformer aux lois de la navigation du fleuve Sénégal, et à leurs textes d'application.

Leur choix, nomination et organisation se conformera aux normes constitutionnelles et légales en vigueur.

ARTICLE 401.

Les procédures en matière de navigation du fleuve Sénégal ne donneront lieu ni à l'usage de papier timbré, ni à l'application de taxes au profit des juges ou des greffiers.

Les jugements rendus dans toutes les causes portées devant les tribunaux de navigation, seront exempts de la formalité et des droits de timbre, et seront enregistrés gratis et sur papier simple.

Les parties ne supporteront d'autres frais que ceux des témoins ou d'experts et de leur citation, ainsi que ceux de signification, de port de lettres, etc..., le tout d'après les tarifs ordinaires en matière de procédure.

ARTICLE 402.

L'exécution des jugements des tribunaux pour la navigation du fleuve Sénégal se conformera pour la procédure à suivre, au droit commun en vigueur.

IV - DISPOSITIONS FINALES.

ARTICLE 403.

Les dispositions législatives et réglementaires antérieures sont abrogées dans la mesure où elles sont contraires au présent Code.

ARTICLE 404.

Le présent Code entrera en vigueur à la date de sa publication au Journal Officiel, et sera exécuté comme loi de l'Etat.

