

113 102
ORGANISATION POUR LA MISE EN VALEUR
DU FLEUVE SENEGAL

(C.M.V.S.)

HAUT-COMMISSARIAT

CADRE JURIDIQUE, INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE
APPLICABLE A LA NAVIGATION ET AU TRANSPORT SUR
LE FLEUVE SENEGAL

NOTE INTRODUCTIVE

JANVIER 1999

INTRODUCTION

Lors de l'Atelier Régional sur le Projet Navigation des 19 au 23 septembre 1998, les opérateurs économiques ont exprimé un grand intérêt pour la reprise des activités de transport sur le fleuve Sénégal et formulé un certain nombre de préoccupations réunies à travers les recommandations ci-après :

- mise en place d'un cadre juridique et réglementaire sécurisant en procédant à une harmonisation des instruments juridiques existants dans les Etats en vue d'aboutir à des normes unifiées pour assurer la promotion économique et sociale du fleuve ;
- prise de mesures incitatives telles que l'institution de taux spéciaux de passage pour certaines marchandises essentielles, et l'octroi de tarifs préférentiels pour des produits agricoles et de crue (en application des dispositions des accords CEDEAO de libre circulation des personnes et des biens) ;
- créer les conditions favorables à la mise en place d'un cadre de concertation entre opérateurs privés des trois Etats, à la formation de regroupements sous-régionaux de sociétés en vue de la défense et la représentation des intérêts économiques des membres ;
- encourager la création d'une fédération de l'expertise disponible dans les trois (3) Etats (consortium d'étude et de réalisation).

La 34^{ème} Session Extraordinaire du Conseil des Ministres de l'OMVS consacrée à la Navigation a pris en compte ces préoccupations et chargé le Haut-Commissariat de convoquer la réunion d'un Comité ad hoc pour compléter, dans les meilleurs délais, le cadre juridique, institutionnel et réglementaire existant applicable à la navigation en vue d'une reprise des activités de transport sur le fleuve par les privés intéressés.

La présente note se propose de donner quelques orientations générales pour le cadre de réflexion du comité ad hoc.

POSITION DU PROBLEME

La convention relative au statut du fleuve Sénégal du 11 mars 1972 à travers ses dispositions (titre III : Navigation et Transport) :

- garantit la liberté de navigation et l'égalité de traitement des utilisateurs de la voie d'eau et soumet les bateaux marchands et navires étrangers à une réglementation commune à élaborer ultérieurement ;
- accordé un caractère non discriminatoire aux taxes et redevances sur les bâtiments et les marchandises circulant sur le fleuve, sa partie maritime et ses affluents. Ces taxes et redevances seront représentatives uniquement des services rendus à la navigation ;
- Autorise l'établissement d'un régime spécial commun par les Etats-membres de l'OMVS en vue d'assurer et garantir la sécurité et le contrôle de la navigation, et faciliter autant que possible la circulation des navires et embarcations.

La première tentative pour mettre en place un régime spécial commun pour la sécurisation et le contrôle de la navigation a porté sur l'élaboration en 1972 d'un projet de code de navigation et de transport sur le fleuve. Ce projet n'a pas fait l'objet d'examen approfondi et de soumission aux instances délibérantes de l'OMVS.

Pour répondre aux exigences de la reprise à très court terme de la navigation, les dispositions les plus pertinentes des textes existants doivent être dégagées pour :

- Favoriser la fluidité des échanges sous-régionaux suivant les différents courants commerciaux (Rive gauche – Rive droite ; Vallée – Haut-bassin ; ports atlantiques – hinterland du fleuve) et une meilleure connexion fleuve – route, fleuve-rail ;
- Définir les formes d'exploitation de la voie d'eau et des infrastructures existantes, soit en régime de concession ou sous forme de société mixte etc...(voir communication du Conseiller Juridique lors de l'Atelier Régional).

III DEMARCHE METHODOLOGIQUE

Il y a lieu de considérer la navigation comme l'un des aspects de la politique concertée d'aménagement et de développement économique du bassin avec le double caractère d'aménagement intégré et d'aménagement multinational.

A cet effet, le cadre juridique doit dégager dans ses dispositions générales ces aspects comme fondements ou bases juridiques intangibles.

Les objectifs globaux à atteindre doivent porter sur les avantages liés à l'utilisation du fleuve en tant qu'axe international ; entre autres :

- la liberté de navigation ;
- la facilité d'interpénétration entre la navigation maritime et la navigation fluviale ; d'une part, et celle entre les modes de transport terrestre en présence dans le bassin d'autre part ;
- la fixation d'un niveau de frêts à arrêter de commun accord, comme mesure volontariste d'incitation à la croissance du trafic fluvial.

Les objectifs spécifiques porteront sur les trois aspects principaux ci-après :

▪ Aspect commercial

Les premières dispositions doivent porter sur l'adoption de mesures propices à garantir au transport fluvial un volume minimum de transport, par la définition de quotas entre les différents modes après étude et négociation entre parties de la chaîne de transport.

L'effet attendu est une meilleure organisation des circuits de transport et l'abaissement conséquent des coûts d'approche des marchandises.

▪ **Aspect tarifaire**

Le mode de tarification et sa diversification présente le plus souvent des contraintes sérieuses à l'établissement de circuits intégrés de transport. Il importe d'identifier les surcharges tarifaires existantes suivant les zones d'échange et les modes de transport et de réduire les différences entre tarifs appliqués en régime intérieur (au niveau d'un Etat) et ceux applicables en régime international. Il s'agira dans le cas spécifique des routes et chemins de fer en connexion avec le fleuve d'identifier les lignes de réduction tarifaire.

Par exemple, sur la rive droite, le transport mixte route fleuve de Nouakchott à Ambidédi via escale fluviale de Rosso, demande un réexamen du camionnage sur le tronçon routier Nouakchott-Rosso selon les catégories de marchandises.

L'effet attendu est l'amélioration de la situation concurrentielle de la zone franche malienne au niveau du port autonome de Nouakchott et la stimulation du potentiel d'influence de ce port desservi par une voie d'eau internationale.

▪ **Aspect organisationnel du transport sur le fleuve ou du transport fluvio-maritime**

Il s'agira de définir :

- une réglementation détaillée de l'immatriculation, de la visite technique des bâtiments et embarcations ;
- une réglementation d'exploitation technique, sécurisant la navigation (code de la route) ;
- des mécanismes de constatation et de répression des infractions ;
- un cadre de concertation et de collaboration permanente entre l'OMVS et les exploitants fluviaux ou fluvio-maritimes ;
- une ou des structures communautaires des transporteurs fluviaux et fluvio-maritimes en vue d'un regroupement de matériel flottant et de moyens de manutention et autres.

L'effet attendu est d'aboutir à un meilleur suivi des activités de transport pour assurer la pleine efficacité aux unités opérant sur le fleuve et un contrôle efficient de l'environnement et de l'écosystème fluvial.

IV PREMIERES MESURES D'URGENCE

L'élaboration des textes de base pour une réglementation détaillée sur la navigation demandera beaucoup plus de temps.

En effet, ces textes doivent prendre en compte les mutations actuellement en cours au niveau des Etats, notamment :

- la mise à jour de la législation et la réglementation maritime avec la tendance moderne d'une assimilation du droit fluvial au droit maritime ;
- la modernisation de la gestion de la flotte et des engins flottants destinés à la navigation maritime ou fluvio-maritime en prenant en compte l'environnement socio-économique actuel ;
- la constitution de banques de données devenue indispensable pour une gestion rationnelle des circuits commerciaux ;
- la formation spécifique du personnel technique tel que hydrographes (gestion des voies navigables), pilotes de rivières (réduction de perte de temps, accroissement de capacité d'intervention en cas d'échouage) etc...

l'élaboration des conventions spécifiques à soumettre à la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement et leur ratification demanderont des délais incompatibles avec l'urgence du problème.

C'est pourquoi, il est suggéré l'élaboration d'un Projet de Protocole d'Accord qui pourrait être soumis au Conseil des Ministres lors de sa prochaine session ordinaire de fin de premier semestre. Les différents textes d'application pourront être pris par décisions du Conseil des Ministres sous forme de directives.

**ORGANISATION POUR LA MISE EN VALEUR
DU FLEUVE SENEGAL
(O.M.V.S)**

CONSEIL DES MINISTRES

**PROJET DE RESOLUTION N° _____ CM/
RELATIVE A L'ADOPTION D'UN PROTOCOLE D'ACCORD RELATIF AU
LANCEMENT D'UNE NAVIGATION INTERNATIONALE IMMEDIATE
SUR LE FLEUVE SENEGAL**

Le Conseil des Ministres de l'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal,
réuni en sa _____ Session Ordinaire les _____ à _____.

- VU la convention du 11 mars 1972 amendée relative au statut du fleuve Sénégal,
- VU la Convention du 11 mars 1972 portant création de l'Organisation pour la mise en Valeur du fleuve Sénégal (OMVS)
- VU la Convention du 21 décembre 1978 relative au Statut Juridique des Ouvrages communs,
- VU la Résolution n°1/72/CM/SN/D du 24 juillet 1972 relative au programme De développement intégré du fleuve Sénégal.
- VU la Résolution n° 2/CCEG/ML/B du 21 avril 1998 relative au projet Navigation.
- VU la Résolution n°291/CM/SN/D/34^{ème}SE/98 du 13 octobre 1998 relative à la relance du Projet Navigation.

Après en avoir délibéré :

Adopte le Protocole d'Accord relatif au lancement d'une Navigation Internationale immédiate sur le fleuve Sénégal ci-annexé.

Fait, à

le

LE PRESIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES

PROTOCOLE D'ACCORD

ARTICLE 1^{er} :

Le présent Protocole d'Accord, en application des dispositions de la Convention relative au Statut du fleuve Sénégal, à pour objet de donner des bases stables en vue de favoriser la reprise de la Navigation sur le fleuve Sénégal, dans l'intérêt des Etats-membres de l'OMVS, des populations riveraines, de la communauté mondiale et du Commerce International et de permettre une cohésion de moyens disponibles pour l'exploitation commerciale de la navigation fluviale.

ARTICLE 2 :

La Navigation sur le tronçon dit « Section navigable du fleuve Sénégal », compris entre la ville de Kayes dans le haut bassin et l'embouchure du fleuve au sud de la ville de Saint-Louis, est libre et ouverte à toute personne physique ou morale, qui se conforme aux lois et règlements en vigueur, en matière de commerce, de transport, de police, de code de l'eau, de protection de l'environnement, et d'une manière uniforme, pour toutes activités de nature à favoriser les échanges sur le fleuve Sénégal.

ARTICLE 3 :

Aucun droit basé uniquement sur le fait de la navigation sur le fleuve Sénégal ne pourra être prélevé sur les bateaux et leurs chargements, non plus sur les radeaux, pirogues ou tous autres engins flottants à usage de transport, et sur les produits de la pêche circulant sur le fleuve en tant qu'ils sont situés sur le territoire des Etats-membres de l'OMVS.

En particulier, il ne sera perçu aucun droit de bouée, de balisage et autres taxes ou prélèvements d'effet équivalent.

Toutefois, des droits ou redevances pourront être établis, exclusivement pour contribuer au financement d'aménagement de la voie (épis, digues, panneaux de surface, ouvrages de protection de berge etc...) et d'ouvrages d'arts tels que barrage / écluse, ou pour correspondre à la rémunération de prestations de service liées à l'utilisation de ces ouvrages (péages, droits d'éclusage, de pilotage à la barre, de passage au Pont Faidherbe etc...).

ARTICLE 4 :

la liberté de

Le transit de toutes marchandises est libre sur le fleuve Sénégal, dans sa section navigable jusqu'en pleine mer, à moins que des mesures sanitaires, de sécurité de protection et de sauvegarde de l'environnement ne motivent des exceptions.

Les Etats-membres de l'OMVS ne percevront aucun droit de transit qui pourra s'effectuer directement ou après transbordement ou mise en entrepôt.

ARTICLE 5 :

Les marchandises circulant sur le fleuve Sénégal ne pourront en aucun cas être assujettis à des droits d'entrée et de sortie plus élevés que ceux auxquels elles seraient soumises à l'entrée ou à la sortie des frontières terrestres des Etats-membres de l'OMVS.

Des dispositions réglementaires appropriées seront prises pour lever toutes les entraves douanières et autres existants, à la libre circulation des biens et des personnes sur le fleuve Sénégal.

ARTICLE 6 :

identification de

Toutes les facilités accordées par les Etats-membres sur d'autres voies de transport de surface (mer, chemin de fer, route) pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises seront également considérées à l'importation, à l'exportation et au transit sur le fleuve Sénégal et le cabotage côtier.

ARTICLE 7 :

L'OMVS s'engage à rechercher les moyens nécessaires et à faire exécuter ultérieurement les travaux d'aménagement et d'entretien requis sur le chenal navigable et les infrastructures portuaires, pour favoriser la croissance du transport fluvial.

ARTICLE 8 :

Les Etats-membres communiqueront à l'OMVS les projets hydrotechniques et autres aménagements dont l'exécution pourrait avoir une influence directe sur l'état de navigabilité du fleuve Sénégal. Les questions qui pourraient être soulevées à l'occasion de l'exécution desdits travaux seront examinées par les organes compétents de l'OMVS et conformément aux procédures en vigueur.

ARTICLE 9 :

Le Haut-Commissariat de l'OMVS élaborera à la fin de chaque crue et en rapport avec les programmes de gestion des barrages arrêtés, un rapport spécifique sur l'état de la navigabilité du fleuve Sénégal et le fonctionnement des infrastructures de la navigation.

ARTICLE 10 :

Tout bateau ou bâtiment jaugeant de plus de 20 tonnes navigant sur le fleuve Sénégal, doit être immatriculé dans l'Etat-membre de l'OMVS dont il est autorisé à porter le pavillon.

L'OMVS étudiera l'opportunité :

- d'une réglementation uniforme de l'immatriculation ;
- d'une numérotation systématique de tous les bateaux, bâtiments et autres matériels flottants, naviguant sur le fleuve ;
- des conditions uniformes de solidité, de sécurité et d'équipage à imposer aux bateaux naviguant sur le fleuve ;
- ~~des conditions de police des eaux, de code de la route, de protection de l'environnement applicables aux activités de navigation et de transport sur le fleuve.~~

ARTICLE 11 :

L'OMVS étudiera également les conditions d'application des dispositions spécifiques aux bateaux fluvio-maritimes devant naviguer entre les ports atlantiques et les escales portuaires le long du fleuve Sénégal.

ARTICLE 12 :

Les dispositions de la présente entente ne sont pas applicables aux transports d'une rive à l'autre du fleuve Sénégal, sur les affluents, défluent qui sont hors de la section navigable du fleuve, sauf les dispositions relatives aux codes des eaux et à la protection de l'environnement.

ARTICLE 13 :

Les personnes physiques ou morales, les groupements d'entreprises, possesseurs ou détenteurs de matériel fluvial ou de cabotage fluvio-maritime, d'installations utilisables à des fins d'exploitation de la navigation et de transport sont autorisés à se regrouper en structures à caractère sous-régional, conformément aux dispositions existantes dans les Etats-membres de l'OMVS.

Ces structures seront placées sous la tutelle de l'OMVS et leurs modes de fonctionnement et de gestion seront conformes à la législation du Pays membre de l'OMVS où leurs sièges seront établis.

ARTICLE 14 :

Les résolutions et les décisions réglementaires prises par les Instances délibérantes de l'OMVS concernant la navigation et le transport sur le fleuve Sénégal ont force de lois et s'imposent à toutes les parties contractantes.

ARTICLE 15 :

Avant l'adoption et la mise en vigueur d'une réglementation plus complète sur la navigation et le transport sur le fleuve Sénégal, le Conseil des Ministres, lors de ses sessions ultérieures, consacrerait systématiquement un point spécifique pour les questions relatives à la navigation en vue de :

- a) corriger les distorsions de fonctionnement dans l'application du présent Protocole d'Accord ;
- b) prendre les dispositions de prévention et de répression des infractions ;
- c) délibérer sur les propositions de développement de la navigation, les compléments ou modifications de dispositions réglementaires.

ARTICLE 16 :

Le Haut-Commissariat, la SOGEM, la SOGED, la Commission Permanente des Eaux, le Comité Régional de Planification de l'OMVS, les Institutions et Services compétents des Etats-membres sont chargés, chacun à ce qui le concerne, de l'application des dispositions du présent Protocole d'Accord.

PROTOCOLE D'ACCORD

ARTICLE 1^{er} : O B J E T

Le présent Protocole d'Accord, en application des dispositions de la Convention relative au Statut du fleuve Sénégal, a pour objet de donner des bases stables en vue de favoriser la reprise de la Navigation sur le fleuve Sénégal, dans l'intérêt des Etats-membres de l'OMVS, des populations riveraines, de la communauté mondiale et du Commerce International et de permettre une cohésion de moyens disponibles pour l'exploitation commerciale de la navigation fluviale.

ARTICLE 2 :

La Navigation sur le tronçon dit « Section navigable du fleuve Sénégal », compris entre la ville de Kayes dans le haut bassin et l'embouchure du fleuve au sud de la ville de Saint-Louis, est libre et ouverte à toute personne physique ou morale, qui se conforme aux lois et règlements en vigueur, en matière de commerce, de transport, de police, de code de l'eau, de protection de l'environnement, et d'une manière uniforme, pour toutes activités de nature à favoriser les échanges sur le fleuve Sénégal.

ARTICLE 3 :

Aucun droit basé uniquement sur le fait de la navigation sur le fleuve Sénégal ne pourra être prélevé sur les bateaux et leurs chargements, non plus sur les radeaux, pirogues ou tous autres engins flottants à usage de transport, et sur les produits de la pêche circulant sur le fleuve en tant qu'ils sont situés sur le territoire des Etats-membres de l'OMVS.

En particulier, il ne sera perçu aucun droit de bouée, de balisage et autres taxes ou prélèvements d'effet équivalent.

Toutefois, des droits ou redevances pourront être établis, exclusivement pour contribuer au financement d'aménagement de la voie (épis, digues, panneaux de surface, ouvrages de protection de berge etc...) et d'ouvrages d'arts tels que barrage / écluse, ou pour correspondre à la rémunération de prestations de service liées à l'utilisation de ces ouvrages (péages, droits d'éclusage, de pilotage à la barre, de passage au Pont Faidherbe etc...).

ARTICLE 4 :

Le transit de toutes marchandises est libre sur le fleuve Sénégal, dans sa section navigable jusqu'en pleine mer, à moins que des mesures sanitaires, de sécurité, de protection et de sauvegarde de l'environnement ne motivent des exceptions.

Les Etats-membres de l'OMVS ne percevront aucun droit de transit qui pourra s'effectuer directement ou après transbordement ou mise en entrepôt.

ARTICLE 5 :

Les marchandises circulant sur le fleuve Sénégal ne pourront en aucun cas être assujettis à des droits d'entrée et de sortie plus élevés que ceux auxquels elles seraient soumises à l'entrée ou à la sortie des frontières terrestres des Etats-membres de l'OMVS.

Des dispositions réglementaires appropriées seront prises pour lever toutes les entraves douanières et autres existants, à la libre circulation des biens et des personnes sur le fleuve Sénégal.

ARTICLE 6 :

Toutes les facilités accordées par les Etats-membres sur d'autres voies de transport de surface (mer, chemin de fer, route) pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises seront également considérées à l'importation, à l'exportation et au transit sur le fleuve Sénégal et le cabotage côtier.

ARTICLE 7 :

L'OMVS s'engage à rechercher les moyens nécessaires et à faire exécuter ultérieurement les travaux d'aménagement et d'entretien requis sur le chenal navigable et les infrastructures portuaires, ^{en vue de} pour favoriser la croissance du transport fluvial. X

ARTICLE 8 :

Les Etats-membres communiqueront à l'OMVS les projets hydrotechniques et autres aménagements dont l'exécution pourrait avoir une influence directe sur l'état de navigabilité du fleuve Sénégal. Les questions qui pourraient être soulevées à l'occasion de l'exécution desdits travaux seront examinées par les organes compétents de l'OMVS et conformément aux procédures en vigueur.

ARTICLE 9 :

Le Haut-Commissariat de l'OMVS élaborera à la fin de chaque crue et en rapport avec les programmes de gestion des barrages arrêtés, un rapport spécifique sur l'état de la navigabilité du fleuve Sénégal et le fonctionnement des infrastructures de la navigation.

ARTICLE 10 :

Tout bateau ou bâtiment jaugeant de plus de 20 tonnes naviguant sur le fleuve Sénégal, doit être immatriculé dans l'Etat-membre de l'OMVS dont il est autorisé à porter le pavillon.

L'OMVS étudiera l'opportunité :

- d'une réglementation uniforme de l'immatriculation ;
- d'une numérotation systématique de tous les bateaux, bâtiments et autres matériels flottants, naviguant sur le fleuve ;
- des conditions uniformes de solidité, de sécurité et d'équipage à imposer aux bateaux naviguant sur le fleuve ;
- des conditions de police des eaux, de code de la route, de protection de l'environnement applicables aux activités de navigation et de transport sur le fleuve.

ARTICLE 11 :

L'OMVS étudiera également les conditions d'application des dispositions spécifiques aux bateaux fluvio-maritimes devant naviguer entre les ports atlantiques et les escales portuaires le long du fleuve Sénégal.

ARTICLE 12 :

Les dispositions de la présente entente ne sont pas applicables aux transports d'une rive à l'autre du fleuve Sénégal, sur les affluents, défluent qui sont hors de la section navigable du fleuve, sauf les dispositions relatives aux codes des eaux et à la protection de l'environnement.

ARTICLE 13 :

Les personnes physiques ou morales, les groupements d'entreprises, possesseurs ou détenteurs de matériel fluvial ou de cabotage fluvio-maritime, d'installations utilisables à des fins d'exploitation de la navigation et de transport sont autorisés à se regrouper en structures à caractère sous-régional, conformément aux dispositions existantes dans les Etats-membres de l'OMVS.

Ces structures seront placées sous la tutelle de l'OMVS et leurs modes de fonctionnement et de gestion seront conformes à la législation du Pays membre de l'OMVS où leurs sièges seront établis.

ARTICLE 14 :

Les résolutions et les décisions réglementaires prises par les Instances délibérantes de l'OMVS concernant la navigation et le transport sur le fleuve Sénégal ont force de lois et s'imposent à toutes les parties contractantes.

ARTICLE 15 :

Avant l'adoption et la mise en vigueur d'une réglementation plus complète sur la navigation et le transport sur le fleuve Sénégal, le Conseil des Ministres, lors de ses sessions ultérieures, consacrera systématiquement un point spécifique pour les questions relatives à la navigation en vue de :

- a) corriger les distorsions de fonctionnement dans l'application du présent Protocole d'Accord ;
- b) prendre les dispositions de prévention et de répression des infractions ;
- c) délibérer sur les propositions de développement de la navigation, les compléments ou modifications de dispositions réglementaires.

ARTICLE 16 :

Le Haut-Commissariat, la SOGEM, la SOGED, la Commission Permanente des Eaux, le Comité Régional de Planification de l'OMVS, les Institutions et Services compétents des Etats-membres sont chargés, chacun à ce qui le concerne, de l'application des dispositions du présent Protocole d'Accord.
