

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL

PARAISANT LE SAMEDI DE CHAQUE SEMAINE

ABONNEMENTS ET ANNONCES	TARIF DES ABONNEMENTS		ANNONCES ET AVIS DIVERS	
Pour les abonnements et les annonces s'adresser au directeur de l'Imprimerie Nationale à Rufisque.	VOIE NORMALE		VOIE AERIEENNE	
	Six mois	Un an	Six mois	Un an
Les annonces doivent être remises à l'imprimerie au plus tard le mardi. Elles sont payables d'avance.	Sénégal et autres Etats de la CEDEAO 15.000f		La ligne 1.000 francs	
Toute demande de changement d'adresse ainsi que les lettres demandant réponse devront être accompagnées de la somme de 175 francs	Etranger : France, Zaïre R.C.A. Gabon, Maroc. Algérie, Tunisie. 20.000f		Chaque annonce répétée... Moitié prix	
	Etranger : Autres Pays 23.000f		(Il n'est jamais compté moins de 10.000 francs pour les annonces).	
	Prix du numéro Année courante 600 f		Compte bancaire B.I.C.I.S. n° 9520 790 630/81	
	Par la poste : Majoration de 130 f. par numéro			
	Journal légalisé 900 f			
			Par la poste	

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

LOI

2002

a CEDE

16 août Loi n° 2002-22 portant Code de la Marine
marchande 1489

PARTIE OFFICIELLE

LOI

LOI n° 2002-22 du 16 août 2002
portant Code de la Marine marchande

EXPOSE DES MOTIFS

Les activités liées au secteur de la Marine Marchande étaient, jusque là, régies par la loi n° 62-32 du 22 mars 1962 portant Code de la Marine Marchande.

Pour l'application de cette loi, près d'une vingtaine de décrets ont été pris. D'où une dispersion préjudiciable à une bonne application de la réglementation maritime par l'administration elle-même et aux usagers. Ce qui ne milite pas en faveur d'une bonne distribution de la mission de notre administration et des principes de bonne gouvernance qui exigent une action en proximité de nature à mieux rapprocher l'administration et les usagers du service public.

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

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

C'est ce souci qui est à l'origine de l'abrogation et du remplacement de la loi n° 62-32 du 22 mars 1962 par la présente loi portant Code de la Marine Marchande.

Dans le respect de la tradition législative sénégalaise, tous les articles du Code possèdent un titre. Par ailleurs, le Code lui-même procède à un regroupement harmonieux des matières composant les activités maritimes dans le but d'en faciliter la consultation.

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

Adaptation de notre législation aux évolutions internationales du droit maritime.

La mondialisation des activités économiques commande de ne pas se singulariser sur le plan des rapports économiques internationaux. Pour cette raison, le Gouvernement du Sénégal a déjà signé plusieurs Conventions Internationales touchant à divers aspects de l'activité maritime, notamment la pollution maritime, la sécurité maritime, le jaugeage des navires, les normes de formation des gens de mer ...

La plupart de ces Conventions sont aujourd'hui ratifiées. Il convient donc d'en tenir compte pour éviter les dysharmonies entre cette réglementation internationale et les normes nationales devenues obsolètes en grande partie.

Pour cette raison, les Transports maritimes, les Assurances Maritimes, les Ventes Maritimes, les Auxiliaires du Transport, les Privilèges et Hypothèques, les Saisies et Vente de navires ... font l'objet de dispositions plus modernes et mieux adaptées aux exigences actuelles.

Prise en compte des spécificités des activités maritimes sénégalaises

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

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

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

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

* Réaménagement du droit pénal de la mer et du contentieux maritime

Le régime disciplinaire et pénal du Code de 1962 nécessitait un réaménagement total dans le sens de sa modernisation.

Ainsi, les questions liées au respect des droits de la défense (voies de recours contre les sanctions disciplinaires - conseil de discipline), les infractions nouvelles issues des impératifs de protection des personnes et des biens (sécurité) de la nature et de l'environnement (pollution marine) figurent dans la présente loi.

En matière de contentieux, les particularités liées au commerce maritime exigent des modes de règlement modernes et adaptés à la réalité du monde maritime. Pour cette raison, certaines règles de compétence ont été précisées et surtout la possibilité de recourir à l'arbitrage a été affirmée.

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

Telle est l'économie de la présente loi.

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

LIVRE I - DISPOSITIONS GENERALES

TITRE PREMIER : CHAMP D'APPLICATION ET DEFINITIONS

Article premier

a) Champ d'application

Les dispositions du présent code sont applicables à tous les navires immatriculés au Sénégal, aux équipages et aux passagers qui y sont embarqués ainsi qu'à toutes

les personnes, quelle que soit leur nationalité qui, bien que non présentes à bord, auraient commis une infraction aux dispositions du présent code ou de ses textes d'application, sans préjudice toutefois des dispositions particulières d'accords internationaux.

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

b) Définitions

Aux fins du présent code on entend par :

Autorité Maritime compétente :

Le Ministre chargé de la Marine Marchande et les fonctionnaires d'Autorité auxquels il est susceptible de déléguer tout ou partie de ses pouvoirs.

A l'étranger cette Autorité désigne l'ambassade ou l'Autorité consulaire. Cependant, dans les ports étrangers où il n'existe pas d'ambassade ou de consulat du Sénégal, l'Autorité Maritime locale pourra, après accord du gouvernement dont elle relève, se voir déléguer les pouvoirs dévolus en la matière aux ambassades et consulats du Sénégal.

Affrètement :

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

Auxiliaires de transport :

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

Armateur :

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

Assimilation

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

Chargeur :

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

Contrat de transport par mer :

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

Connaissance :

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

Capitaine :

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

Cabptage national :

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

Commissaire d'avaries :

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

Destinataire :

La personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

Evénements de mer :

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

Jauge :

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

Marchandises :

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

Membre du Personnel de Maistrance :

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

Navire :

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

Navire à passagers :

Tout navire qui transporte plus de 12 passagers.

navire pirate :

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

Navigation maritime :

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

Est considérée comme maritime, la navigation qui est effectuée en eaux fluviales lorsqu'elle est l'accès-soire d'une navigation principalement effectuée en eaux maritimes.

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

Officier :

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

Passager :

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

piraterie :

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

PERSONNEL SUBALTERNE :

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

Port d'immatriculation d'un navire :

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

Port d'armement :

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

Port d'immatriculation d'un marin :

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

Pêche maritime :

Au sens de la présente loi et des règlements pris pour son application, s'entend par pêche maritime, l'acte de capturer ou de chercher à capturer, d'extraire ou de tuer par quelque moyen que ce soit des espèces biologiques dont le milieu de vie normal ou courant est l'eau.

La pêche comprend toutes activités ayant pour finalité directe la capture, telles que la recherche de poisson et l'utilisation d'instruments destinés à attirer les animaux marins quelle que soit l'espèce à laquelle ils appartiennent.

Pollution du milieu marin :

L'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergies dans le milieu marin, y compris dans les estuaires lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et à la flore marine, risques pour la santé de l'homme, entraves aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément.

Transporteur substitué:

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

TITRE II : CONDITIONS GÉNÉRALES DE LA NAVIGATION MARITIME

CHAPITRE PREMIER — ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET TERRITORIALE

Section première — L'ADMINISTRATION MARITIME CENTRALE

Article 1

Tutelle

L'Administration maritime est placée sous l'Autorité du Ministre chargé de la Marine Marchande.

L'organisation et les attributions de l'Administration maritime sont déterminées par voie réglementaire.

Article 2

Conseil Supérieur de la Marine Marchande

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

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

Article 29

Extension du domaine du rôle d'équipage

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

Article 30

Permis de circulation

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

Article 31

Carte de circulation

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

Article 32

Objet des titres de navigation

Les titres de navigation ont pour objet :

- d'autoriser le navire à exercer la navigation maritime à laquelle il est affecté, à condition qu'il ait par ailleurs satisfait à toutes les prescriptions contenues dans le présent code et aux textes pris pour son application ;
- de préciser l'identité du navire, de son propriétaire et des membres de l'équipage ainsi que le genre de navigation exercée et sa catégorie ;
- de permettre de constater les conditions d'engagement des membres de l'équipage ;
- de permettre de constater la nature des services effectués à bord par les membres de l'équipage leur durée et les dates d'embarquement et de débarquement.

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

Article 33

Obligation de présentation

Les titres de navigation doivent être produits à toute réquisition de l'Autorité Maritime, aussi bien en mer qu'en ports.

Article 34

Durée de validité des titres de navigation

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

Article 35

Dépôt des titres

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

Article 36

Délivrance et renouvellement

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

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

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

Article 37

Principe

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

- la sécurité des navires à passagers ;
- la construction ;
- le matériel d'armement et les installations de radiotélégraphie et radiotéléphonie des navires de charge.

Les permis de navigation, titres de sécurité et certificats mentionnés à l'alinéa précédent font foi de leur contenu sauf preuve contraire.

Article 38

Exemption

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

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

Article 39

Validité des titres de sécurité

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

- 1 an pour le permis de navigation,
- 5 ans pour le certificat de franc-bord,
- 2 ans pour le certificat de sécurité matériel d'armement pour navire de charge,

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

Le permis de navigation et les différents certificats de sécurité doivent mentionner la durée de leur validité.

La durée de validité du certificat d'exemption prévu à l'article précédent ne peut être supérieure à celle du certificat auquel il est adjoint ou se substitue.

Article 40

Fin de validité

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

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

Article 41

Renouvellement des titres de sécurité

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

Article 42

Prorogation du délai de validité des titres de sécurité

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

- par l'Autorité Maritime, si le navire se trouve au Sénégal, ou
- par les Autorités consulaires du Sénégal, s'il se trouve à l'étranger,
- par les autorités du pays où se trouve le navire sur délégation de l'Autorité maritime sénégalaise.

La prorogation du délai de validité d'un titre de sécurité, telle qu'elle est prévue à l'alinéa précédent, peut être accordée à la demande du propriétaire ou de l'exploitant si l'état du navire le permet.

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

Article 43

Prorogation de la durée de validité - effets limités

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

Article 44

Prorogation des permis et autres titres nationaux

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

Article 45

Modèle des titres de sécurité et de prévention de la pollution

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

Article 46

Affichage des titres de sécurité

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

Article 47

Registre de procès verbaux

Un registre des procès verbaux des inspections de sécurité est tenu obligatoirement par le Capitaine, à bord du navire. Il est signé par les membres des commissions compétentes de sécurité lors des visites effectuées.

Le registre mentionne toutes les décisions et observations des commissions locales de sécurité, faites à l'issue de leur inspection ainsi que les titres délivrés.

Article 48

Contrôle

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

Ces contrôles ont pour objet de vérifier la validité des titres de sécurité et certificat de prévention de la pollution détenus par le navire et de s'assurer qu'il est en bon état de navigabilité, que les conditions de travail, d'hygiène et d'habitabilité à bord sont satisfaisantes et que, d'une manière générale, l'état du navire correspond aux indications portées sur les titres de sécurité et de prévention de la pollution.

Article 49

Mesures conservatoires

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

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

Article 50

Présentation du registre

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

SECTION II - Documents de bord

Article 51

Principe

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

Article 52

Livre de bord

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

Le livre de bord est tenu par le Capitaine.

Sur le livre de bord sont relatés les événements relatifs à la navigation du navire et les événements ou incidents survenus à bord pendant le voyage et concernant le navire, l'équipage, la cargaison et les passagers.

Le livre de bord doit indiquer notamment :

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

- les observations météorologiques et hydrographiques effectuées à bord,

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

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

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

Article 53

Journal des machines

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

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

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

Article 54

Journal de radio

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

Article 55

Tenue des documents de bord

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

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

Article 56

Force probante

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

CHAPITRE IV — SECURITE DU NAVIRE

SECTION PREMIERE - PRINCIPES GENERAUX

Article 57

Obligation générale

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

Article 58

Conditions de sécurité

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

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

- la flottabilité, la stabilité et les lignes de charge ;
- les organes de propulsion et de direction ;
- les effectifs et la qualification professionnelle des membres de l'équipage ;

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

Article 59

Réglementation - Renvoi

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

Article 60

Réglementation

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

Article 61 Immobilisation du navire

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

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

SECTION II - INSPECTIONS DE SECURITE

Article 62 Principe

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

- une visite de mise en service ;
- des inspections périodiques et,
- le cas échéant, des inspections supplémentaires.

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

Article 63 Visite de mise en service

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

Article 64 Inspections périodiques

Les inspections périodiques sont effectuées tous les ans ou tous les deux ans, selon la durée de validité des titres de sécurité énumérés aux articles 41 et 43 du présent code.

Elles sont effectuées afin de vérifier si le navire répond toujours aux exigences réglementaires de sécurité. Les inspections périodiques donnent lieu, en outre, à une visite à sec de la carène.

Article 65 Inspection supplémentaire

En cas d'accident subi par le navire ou si un défaut quelconque affectant sa sécurité, l'efficacité ou l'intégrité de ses engins de sauvetage ou d'autres appareils est constaté, ou si le navire a subi des réparations ou aménagements importants, il est soumis à une inspection supplémentaire, générale ou partielle suivant le cas :

Le propriétaire ou l'exploitant du navire est tenu de signaler, en temps utile, les faits visés à l'alinéa précédent à l'Autorité Maritime.

Si le navire se trouve à l'étranger, ces faits doivent être portés à la connaissance des Autorités consulaires du Sénégal.

Article 66 Inspection de partance

Outre les inspections prévues aux articles précédents, tout navire sénégalais peut être soumis à une inspection de partance avant de quitter un port du Sénégal.

Une inspection de partance peut être effectuée à la demande, soit de l'Autorité Maritime, soit du propriétaire du navire ou de celui qui l'exploite, soit du Capitaine ou des membres de l'équipage.

Article 67 Limite des inspections

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

Article 68 Interdiction d'appareillage

L'Autorité Maritime peut interdire à tout navire qui n'est pas en bon état de navigabilité, quel que soit le pavillon qu'il arbore, de quitter un port du Sénégal notamment :

- a) lorsque le navire ne présente pas un certificat attestant le droit de naviguer sous le pavillon de l'Etat qu'il arbore ;

b) lorsque l'eau pénètre dans la coque du navire ;
 c) en cas de défaut manifeste dans la construction du gouvernail du navire ;

d) lorsque le chargement du navire a été effectué sans que soit respectées les prescriptions ou la pratique maritime admises dans le transport de marchandises et que la stabilité est compromise ou que la visibilité pour diriger le navire est réduite ;

e) lorsque le nombre de passagers se trouvant à bord du navire est supérieur au maximum prévu par le certificat de sécurité ;

f) lorsque le chargement est supérieur au maximum prévu par les documents du navire ;

g) lorsque ne se trouve pas à bord du navire un équipage complet et qualifié ;

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

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

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

Article 69

Immobilisation d'un navire étranger

Dans le cas où un navire étranger :

- ne possède pas de certificats en cours de validité, ou
- est dans un état non conforme aux prescriptions des conventions internationales,

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

- prendre la mer, ou
- quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié.

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

- la représentation diplomatique de l'Etat du pavillon du navire immobilisé ;
- l'organisme reconnu qui a délivré les certificats.

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

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

Article 70

Inspection personnes habilitées

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

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

Article 71

Frais d'inspection

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

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

SECTION III - COMMISSIONS DE SECURITE

Article 72

Principe.

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

Article 73

Commission centrale

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

Article 74

Compétence de la commission centrale

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

Article 75

Commission locale

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

Article 76

Compétence de la commission locale

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

Article 77

Recours

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

De tels recours peuvent être intentés :

- par le propriétaire ou par l'exploitant du navire en cas de refus de délivrance, de renouvellement ou de prorogation des titres de sécurité ;
- par le Capitaine, le propriétaire ou l'exploitant du navire auquel a été refusée l'autorisation de quitter le port où il se trouve ;
- par les deux tiers des membres de l'équipage si l'inspection de partance demandée conformément aux dispositions prévues à l'article 68 du présent code n'a pas été effectuée.

Article 78

Délai de recours

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

Article 79

Sort du recours

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

Article 80

Droits relatifs aux inspections

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

Article 81

Rémunération des membres des commissions de visite

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

Article

82

Sociétés de classification

Les sociétés de classification agréées peuvent être autorisées à participer aux inspections effectuées par les commissions de sécurité sur des navires sénégalais.

Les fonctions qui leur sont dévolues sont définies par arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande, portant agrément de ces sociétés, au Sénégal.

Article 83

Délivrance des titres de sécurité

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

Article

84

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

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

LIVRE II - LE NAVIRE

TITRE PREMIER : STATUT ADMINISTRATIF

Chapitre PREMIER — INDIVIDUALISATION - NATIONALITE

Section PREMIERE - Individualisation - Loi Applicable

Article 85

Individualisation

Les éléments d'individualisation du navire sont :

- le nom
- le port d'attache
- la nationalité
- le tonnage
- le numéro d'immatriculation

Article 86

Loi applicable

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

Section II - La nationalité

Article 87

Définition

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

Article 88

Obligation d'avoir à bord le titre de nationalité

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

Article 89

Dispense

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

Article 90

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

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

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

Article 91

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

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

- appartenir, soit pour 51%, au moins de leur valeur à des nationaux ou ressortissants d'un des pays membres de la CEDEAO ;
- ou appartenir à une société ayant 51% au moins du capital social détenu par des nationaux sénégalais ou ressortissants d'un des pays membres de la CEDEAO ;
- son siège social au Sénégal

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

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

Article 92

Nationalité - liste des formalités

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

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

Article 93

Mentions portées sur l'acte de nationalité

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

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

Article 94

Lettre de nationalité

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

Article 95

Sénégalisation provisoire

La sénégalisation provisoire ne peut être accordée que pour une durée de six mois renouvelable une fois.

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

Les navires construits ou achetés hors du territoire national sont munis, pour entreprendre un premier voyage pour se rendre au Sénégal, d'un titre de nationalité provisoire délivré par l'Autorité Maritime, par les ambassades ou consulats sénégalais dans les pays où il en existe ou par les Autorités qui les suppléent.

Article 96

Retrait de la nationalité

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

- manquement grave aux obligations relatives à son obtention ;

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

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

- naturalisation frauduleuse d'un navire étranger.

CHAPITRE II — IMMATRICULATION - NOM

Article 97

Conditions de l'immatriculation - Dispenses

Les navires sont immatriculés par les soins de l'Autorité Maritime à raison de leur port d'attache.

Un décret détermine éventuellement les catégories d'embarcations non soumises à immatriculation.

Seuls peuvent être immatriculés au Sénégal les navires de mer justifiant d'un titre de nationalité sénégalaise ou dont les propriétaires ont déposé une demande non contestée dans ce sens.

Article 98

Publicité

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

La publication mentionne :

- les nom, tonnage et port d'immatriculation du navire ;
- les nom et domicile du vendeur et de l'acquéreur ;
- la date de la mutation de propriété ;
- l'élection de domicile de l'acquéreur au Sénégal.

Article 99

Radiation des navires

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

- a coulé ou a été détruit ;
- est perdu ou est présumé perdu ;
- a été déclaré irréparable ou considéré comme ne valant pas la réparation après avis de l'Autorité Maritime ;
- ne remplit plus les conditions de nationalité telles que définies par les dispositions du présent code ;
- a perdu la qualité de navire.

Un navire est considéré comme perdu :

- si plus de trois mois se sont écoulés depuis le jour où les dernières nouvelles ont été reçues ;
- si la réception des nouvelles a pu être empêchée ou retardée par suite de guerre, le délai prévu à l'alinéa précédent est alors porté à six mois.

Article 100

Radiation des navires en cours de construction ou à construire

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

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

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

Article 101

Radiation du navire grevé de sûreté

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

Article 102

Nom

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

CHAPITRE III — MARQUES EXTERIEURES D'IDENTITE - PAVILLON

Article 103

Marques extérieures d'identité

Tout navire sénégalais doit porter de façon apparente

- à la poupe : son nom et son port d'immatriculation ;
- à l'avant des deux bords :
 - pour les navires de commerce, son nom ;
 - pour les cotres et les navires de pêche, son nom et son numéro précédé des lettres distinctives de son port d'immatriculation.

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

Article 104

Pavillon

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

- à l'entrée et à la sortie des ports ;
- sur toute réquisition d'un navire de guerre quelle que soit sa nationalité.

Dans les ports et rades, le pavillon national est arboré

- le dimanche, les jours fériés et fêtes légales ;
- sur l'ordre de l'Autorité Maritime administrative.

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

CHAPITRE IV — JAUGEAGE

Article 107 Certificat de Jauge

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

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

Article 108 Règles Applicables

Les navires sont jaugés conformément :
aux dispositions des conventions internationales en vigueur sur le jaugeage ;

- aux règles nationales pour les navires n'entrant pas dans le champ d'application de la convention susmentionnée.

TITRE II — STATUT JURIDIQUE DU NAVIRE

Chapitre PREMIER — DROITS REELS SUR LE NAVIRE

Section PREMIERE - PROPRIÉTÉ DU NAVIRE

Article 109

Forme des actes relatifs à la propriété du navire

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

Il en est de même des contrats d'affrètement à temps et des contrats d'affrètement coque-nue, des délégations de fret consenties pour une durée de plus d'un an ou dont les prorogations peuvent aboutir à une pareille durée.

L'acte doit obligatoirement être soumis au visa préalable de l'Autorité maritime.

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

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

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

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

Article 111 Cession

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

Section II — LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE

Article 112 Principe

Sauf si une faute prouvée lui est personnellement imputable, le propriétaire d'un navire peut, même envers l'État et dans les conditions ci-après énoncées, limiter sa responsabilité envers les cocontractants ou des tiers si les dommages se sont produits à bord du navire, ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.

Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire les dommages mentionnés au paragraphe précédent, ou pour les dommages causés par ces mesures.

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

Article 113 Extension

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur gérant ainsi qu'au Capitaine ou à leurs autres préposés nautiques ou terrestres agissant dans l'exercice de leurs fonctions de la même manière que le propriétaire lui-même.

Le Capitaine et les autres membres de l'équipage peuvent invoquer ces dispositions, même lorsqu'ils ont commis une faute personnelle.

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

Article 114

Limites des responsabilités - Créances auxquelles la limitation est opposable

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

Article 115

Limites de la responsabilité - Créances inopposables

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

La limitation des responsabilités n'est pas opposable :

- aux créances d'indemnité d'assistance;
- aux créances nées des dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures

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

- aux créances soumises à limitation de responsabilité pour dommage nucléaire,

- aux créances de sauvetage ou de contribution en avaries communes;

- aux créances des marins résultant du contrat d'engagement;

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

Article 116

Dépassement des limites - Constitution de fonds de limitation

Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépassent les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 120, le

montant global des réparations dues par les propriétaires dans le cadre de la limitation légale est constitué, à la diligence et par les soins du propriétaire du navire ou de toute autre personne à lui substituée, en un fonds de limitation unique. Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.

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

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

Article 117

Composition du fonds de limitation

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

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

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

- au règlement des autres créances et contraventions de grande voirie.

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

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

Article 118

Subrogation

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

Article 119

Main levée de la saisie

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

Il devra prouver au préalable qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.

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

Article 120

Caution

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

Section III – COPROPRIÉTÉ DU NAVIRE

Article 121

Conditions d'exploitation du navire en copropriété

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

Article 122

Recours contre les décisions

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

Article 123

Annulation de la décision

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

Article 124

Gestion du Navire

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

Article 125

Défaut de publicité

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

Article 126

Pluralité des gérants

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

Article 127 Pouvoirs du gérant

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

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

Article 128 Obligation du Capitaine à l'égard des gérants

Le Capitaine doit se conformer aux instructions des gérants.

Article 129 Participation aux profits et pertes

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

Article 130 Congédiement du Capitaine Copropriétaire

Si le Capitaine congédié est copropriétaire du navire et nonobstant toute convention contraire, il peut alors renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui représente sa part.

Le montant de ce capital est fixé par les experts convenus ou nommés par la justice.

Article 131 Responsabilité indéfinie et solidaire des gérants

Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété.

Il en est de même, sauf convention contraire, des copropriétaires non gérants. Les conventions contraires visées au paragraphe précédent ne sont opposables aux tiers qu'après la publicité requise.

Article 132 Mort, incapacité, faillite d'un copropriétaire

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

Article 133 Cession de parts de copropriété - Conséquences

Chaque copropriétaire peut disposer de sa part mais reste tenu des dettes contractées antérieurement à la publicité réglementaire relative à l'aliénation.

Nonobstant toute clause contraire, l'aliénation qui doit entraîner la perte de la nationalité du navire n'est permise qu'avec l'autorisation des autres copropriétaires.

Article 134 Congédiement des copropriétaires membres de l'équipage

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

Article 135 Part de copropriété - hypothèque

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

Article 136 Pouvoirs du Gérant - hypothèque du navire

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

Article 137 Fin de l'exploitation en commun du navire

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

Article 138 Licitation volontaire

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

Article 139
Dissolution de la copropriété

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

Article 140
Saisie des parts

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

Article 141
Conventions contraires - Nécessité d'un écrit

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

CHAPITRE II — OPÉRATIONS JURIDIQUES SUR LE NAVIRE

SECTION PREMIERE - CONTRAT DE CONSTRUCTION DE NAVIRE

Article 142
Contrat de construction - Nécessité d'un écrit

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

Article 143
Propriété du navire en construction

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

Article 144
Vices cachés

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

Article 145
Action en garantie - Prescription

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

Article 146
Garantie de l'entrepreneur

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

Article 147
Autorisation de construire

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

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

Section II - CONTRAT D'ACHAT ET VENTE DE NAVIRES

Article 148
Conditions et forme des actes

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

- les caractéristiques du navire telles que décrites au titre de nationalité ;
- le numéro et la date de ce titre ;
- le numéro d'immatriculation du navire ;
- l'identité complète des parties contractantes et la part de propriété de chacune d'elles en cas de pluralité d'acheteurs ou de vendeurs ;
- l'indication du prix, les conditions et modalités de paiement ;
- la date et le lieu de transfert de la propriété.

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

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

Les ventes, achats ou constructions à crédit peuvent faire l'objet de constitution d'hypothèque dans les conditions prévues aux articles 162 à 182.

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

Article 149

Contrôle de l'Autorité Maritime

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

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

- tout contrat de vente de navires entre nationaux sénégalais ou entre ces nationaux et des étrangers.

Aucune mutation de propriété, aucun titre de nationalité ne peuvent être octroyés sauf production d'un contrat visé ainsi qu'il est dit ci-dessus et dans les conditions qui sont déterminées par décret.

Article 150

Radiation des navires

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

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

Section III - Privilèges et hypothèques maritimes

PARAGRAPHE PREMIER : PRIVILEGES MARITIMES

Article 151

Définition

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

Article

Champ d'application

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

Article 153

Privilèges

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 154

Rang des privilèges et hypothèques

Les créances privilégiées énumérées ci-dessus sont préférées à toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci.

Tous les autres privilèges ne prennent rang qu'après les hypothèques.

Article 155

Définition des accessoires et du fret

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

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

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

- Les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au Capitaine et aux personnes au service du navire.

Sont assimilés au fret le prix du passage et, éventuellement la somme forfaitaire représentant le fret, prévue par la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides de l'Etat ou des Collectivités Publiques.

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

Article 156

Rang des créances privilégiées

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

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

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

Article 157

Rang des créances privilégiées - Notion de voyage

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

Article 158

Droit de suite

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

Article 159

Délai

Les délais prévus à l'article précédent courent :

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

- pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage à partir du jour où les opérations sont terminées ;

- pour les privilèges garantissant les créances pour petites avaries de cargaison ou de bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages, ou de la date à laquelle, ils eussent dû être délivrés ;

- pour les privilèges garantissant les créances pour réparations et fournitures et autres cas visés au 7°) de l'article 153 à partir du jour de la naissance de la créance.

Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

Toutefois la créance du Capitaine, de l'équipage et des autres personnes au service du navire, n'est pas rendue exigible au sens de l'alinéa précédent par la demande d'avances ou d'acomptes.

Article 160 Extinction des privilèges

Les privilèges seront éteints indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations :

1°) par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois de douanes, de police ou de sûreté ;

2°) par la vente du navire en justice ;

en cas de vente ou de transfert volontaire de la propriété deux mois après la publication de l'acte de transfert.

Article 161 Privilège sur le fret

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

PARAGRAPHE 2 : HYPOTHEQUES MARITIMES

Article 162 Définition

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

Article 163 Navires susceptibles d'hypothèques

Seuls les navires soumis à l'immatriculation par application de la présente loi sont susceptibles d'hypothèques sous réserve que leur tonnage soit supérieur à 20 tonneaux de jauge brute.

Les navires à voile immatriculés de plus de 5 tonneaux et les navires à propulsion mécanique immatriculés de plus de 2 tonneaux peuvent faire l'objet d'hypothèques mais exclusivement pour les prêts consentis par des sociétés ou de l'Etat en garantie de leurs prêts ou avances.

Article 164 Contrat hypothécaire

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

Article 165 Constituant

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

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

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

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

Article 166 Étendue du gage hypothécaire

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

Article 167 Navires en construction

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

Article 168 Subrogation

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

- les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire ;
- les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le navire ;
- les indemnités dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque, dans la mesure où elle représente la perte ou l'avarie du navire hypothéqué ;
- les indemnités d'assurance sur le corps du navire.

Les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables.

Article 169 Publicité de l'hypothèque

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

Mention en est faite au registre ou fiche d'immatriculation du navire, ainsi qu'à l'acte de nationalité du navire.

Les inscriptions non rayées, sont reportées d'office, à leurs dates respectives si le lieu de construction est différent du port d'immatriculation. Il en est de même en cas de changement de port d'immatriculation.

Les formalités d'inscription et de conservation de l'hypothèque sont précisées par décret.

Article 170 Rang des hypothèques

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

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

Article 171 Garantie hypothécaire

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

Article 172 Titre hypothécaire à ordre

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

Article 173 Radiation des hypothèques

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

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

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

Article 174 Etat des inscriptions hypothécaires

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

Article 175

Droit de suite - licitation - copropriété

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

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

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

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

Article 176

Purge des hypothèques

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

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

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

Article 177

Surenchères du dixième

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

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

Article 178

Vente aux enchères

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

Article 179

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

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

Les hypothèques consenties à l'étranger n'ont d'effet à l'égard des tiers que du jour de leur inscription sur les registres tenus par l'Autorité Maritime compétente.

Sont néanmoins valables les hypothèques constituées sur le navire acheté hors du Sénégal avant son immatriculation au Sénégal, si elles ont été régulièrement inscrites par le consul sur les titres de nationalité provisoires et reportées sur le registre tenu par l'Autorité Maritime, lors de l'établissement des titres de nationalité et de l'immatriculation du navire.

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

Article 180

Mesures d'application

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

Article 181

Responsabilité de l'Administration

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

Article 182

Rang des hypothèques par rapport aux privilèges

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

Section IV - Saisie et vente de navires

PARAGRAPHE PREMIER : DES SAISIES

A/ Dispositions générales

Article 183

Information des Autorités compétentes

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

Article 184

Autorisation d'appareiller - Garantie

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

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

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

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

B/ La saisie conservatoire

Article 185

Définition de la saisie conservatoire

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

Article 186

Procédure et effets

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

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

C/ La saisie exécution

Article 187

Définition

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

Article 188

Formalités préalables à la saisie - Commandement à payer

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

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

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

Article 189

Procès verbal de saisie

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

- les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit ;
- le titre exécutoire en vertu duquel il procède ;
- la somme dont il poursuit le paiement ;
- la date du commandement à payer ;
- l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où le navire est amarré ;

- les noms du propriétaire et du Capitaine ;
- les nom, espèce, tonnage et nationalité du navire.

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès et appareils du navire, provisions et soutes.

Il constitue comme gardien le capitaine ou le consignataire du navire.

Article 190

Notification de la saisie

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

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

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

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

Article 191

Transcription du procès verbal de saisie

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

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

Article 192

Etat des inscriptions hypothécaires Délai de dénonciation de la saisie

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

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

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

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

PARAGRAPHE 2 : DE LA VENTE DES NAVIRES SAISIS

Article 193

Conditions de la vente - Mise à prix

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

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

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

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

Article 194

Procédure

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

LIVRE III - LA NAVIGATION MARITIME

TITRE PREMIER : EVÉNEMENTS DE MER

CHAPITRE PREMIER — ABORDAGE

SECTION UNIQUE - DOMAINE ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

PARAGRAPHE PREMIER : DOMAINE

Article 195
Définition

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

Article 196
Indemnités

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

Article 197
Extensions

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également à la réparation des dommages que, par l'exécution ou l'omission d'une manœuvre, ou par l'inobservation des règlements, un navire a causé soit à un autre navire, soit aux biens ou personnes se trouvant à son bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu, abordage au sens des articles ci-dessus.

Article 198
Indemnités — Limitation de responsabilité

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

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

Article 199
Prévention des abordages -

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

PARAGRAPHE 2 : PRINCIPES GÉNÉRAUX

A/ Responsabilité

Article 200
Faute individuelle — Faute commune

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

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

Article 201
Abordage fortuit

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

Article 202
Responsabilité à l'égard des tiers

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

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

Article 203 Présomption légale de faute

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

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

Article 204 Assistance - Absence de responsabilité

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

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

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

Article 205 Extension du domaine d'application

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent
également aux navires et aux bateaux de navigation
intérieure de l'Etat du Sénégal affectés à un service
public.

Elles ne s'appliquent pas aux navires de la Marine
Nationale lorsque l'abordage a eu lieu au cours d'exer-
cices militaires effectués dans les zones ayant préalable-
ment été déclarées comme dangereuses pour la navi-
gation. Les commandants de ces navires restent tou-
tefois tenus de l'obligation de prêter assistance aux
navires abordés.

Article 206 Maintien de la responsabilité

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

Article 207 Remorquage de navire - Abordage - Responsabilité

En cas d'abordage entre un navire remorqueur ou
un navire remorqué, et un autre navire, le convoi
constitué par le remorqueur et le remorqué sera con-
sidéré comme un seul navire.

Si le remorqueur a la direction des opérations de
remorquage, sa responsabilité peut être mise en cause
par le navire tiers qui a été victime d'un abordage.

La responsabilité à l'égard du navire tiers victime
d'un abordage incombe par contre au navire remorqué
lorsque le Capitaine de ce navire a conservé la direction
des opérations de remorquage.

B/ Compétence civile

Article 208 Loi applicable

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

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

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

Article 209 Prescription

L'action en réparation des dommages se prescrit par
deux ans à partir de la réalisation de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours prévues
par l'alinéa 2 de l'article 202 est d'une année. Cette
prescription ne court que du jour du paiement.

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

CHAPITRE II — AVARIES COMMUNES

Section PREMIERE — DISPOSITIONS GENERALES ET DEFINITIONS

Article 210

Généralités

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

Article 211

Définition de l'acte d'avaries communes

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

Article 212

Définition de l'acte d'avaries particulières

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

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

Section II - classement en avaries communes

Article 213

Précautions à prendre par le Capitaine

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

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

Article 214

Dommmages et pertes admis en avaries communes

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

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

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense a été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition maritime, il n'y aura pas moins lieu à règlement d'avaries communes, sauf recours contre la partie à laquelle la faute est imputable.

Toute dépense supplémentaire, encourue en vue d'éviter une autre dépense qui aurait été admissible en avaries communes, sera réputée elle-même avaries communes et admise à ce titre, sans qu'il soit tenu compte de l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts à l'expédition, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avaries communes ainsi évitée.

Article 215

Charge de la preuve

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

Article 216

Navires exclus de l'application d'avaries communes

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

Section III - Contribution en avaries communes

Article 217 Contribution conjointe

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

Article 218 Détermination des contributions en avaries communes

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

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

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

Le montant des dommages et pertes subis par le navire, à admettre en avaries communes, est égal au coût réel des réparations du navire, si elles ont été effectuées, ou au coût estimatif, si elles n'ont pas été effectuées.

Il est également déterminé au port et au moment où s'achève l'expédition maritime.

Article 220 Contribution du fret et du prix du passage

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

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

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

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

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

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

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

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

Les effets et bagages des membres de l'équipage et des passagers, pour lesquels aucun connaissement, reçu ou document similaire n'a été délivré, ainsi que les envois postaux de toute nature, sont exempts de contribution s'ils sont sauvés.

S'ils ont été sacrifiés ou endommagés, ils participent à la répartition dans les conditions prévues aux articles 224 et suivants.

Article 223 Cas de perte totale

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

Article 224 Répartition des contributions entre les parties intéressées

La répartition entre les parties intéressées se fait au marc le franc. En cas d'insolvabilité de l'une des parties ayant à contribuer, sa part est répartie entre les autres, proportionnellement à leurs intérêts. La valeur de sa contribution, est pour chaque intéressé, la limite de son obligation.

Si, après la répartition entre les parties intéressées, mais avant le paiement des parts de la contribution, des biens sacrifiés sont récupérés par leurs propriétaires, la répartition décidée doit être révisée afin de tenir compte de la valeur des biens récupérés, déduction faite des dommages qu'ils ont subis et des frais exposés en vue de leur recouvrement.

Si le recouvrement des biens sacrifiés a lieu après le paiement de la contribution, la valeur de ces biens est partagée entre les parties ayant à contribuer, à proportion de leurs parts.

La valeur des biens récupérés est déterminée d'après leur valeur marchande, déduction faite des frais de recouvrement et des frais de vente.

Article 225

Consignation des marchandises - privilège du Capitaine

L'armateur doit s'assurer que des marchandises ayant à contribuer en avaries communes ne sont pas délivrées au destinataire avant paiement de la contribution qui lui incombe ou caution suffisante fournie par le destinataire.

En l'absence de paiement de la contribution ou fourniture d'une caution, le Capitaine peut demander la consignation des marchandises.

L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues sur les marchandises ou le prix en provenant, pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont pas passé en mains tierces.

Article 226

Expert dispatcher

A défaut d'accord entre les parties intéressées, le classement des avaries, la détermination et la répartition des pertes, des dommages et des dépenses en avaries communes, ainsi que la fixation de la contribution de chacune des parties, sont établis dans un règlement d'avaries communes par un ou plusieurs experts répartiteurs, appelés dispatchers.

Les qualifications requises et les conditions d'exercice des fonctions de dispatcher sont fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 227

Loi applicable

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

Article 228

Désignation du dispatcher

La demande d'établissement d'un règlement d'avaries communes doit être adressée à un dispatcher par l'armateur, dans le délai d'un mois à compter de la date à laquelle s'est achevée l'expédition maritime.

Si l'armateur ne désigne pas de dispatcher dans le délai prévu à l'alinéa précédent, toute partie intéressée peut lui demander d'en désigner un dans un délai de quinze jours. A défaut de désignation d'un dispatcher par l'armateur, à l'issue de ce dernier délai, la partie intéressée peut désigner elle-même un dispatcher.

Article 229

Remise des documents nécessaires pour l'établissement du règlement d'avaries communes

Toute partie intéressée à l'établissement d'un règlement d'avaries communes est tenue de remettre au dispatcher, dans les délais les plus brefs, tous documents nécessaires pour le règlement et la répartition, de lui faire connaître par écrit ses prétentions et de lui communiquer toutes informations utiles.

Après réception des documents et informations nécessaires, le dispatcher établit un règlement d'avaries communes en appliquant, en l'absence de stipulations contraires des parties intéressées, les dispositions du présent chapitre et, à défaut, les règles et usages suivis dans la pratique internationale en matière d'avaries communes.

Article 230

Contestation du règlement d'avaries communes

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

Un exemplaire du règlement d'avaries communes doit être envoyé à chaque partie intéressée.

La contestation d'un règlement d'avaries communes doit être portée devant la juridiction indiquée à l'alinéa précédent, dans le délai d'un mois à compter de la notification du règlement à la partie intéressée.

Si la juridiction saisie admet le bien-fondé de la contestation formulée par une partie intéressée, le dispatcher est tenu de modifier le règlement d'avaries communes en conséquence.

Si le règlement d'avaries communes établi par le dispatcher n'a pas fait l'objet d'une contestation dans les conditions prévues à l'alinéa premier du précédent article, il a force exécutoire.

Article 231

Prescription des actions.

Toute action découlant des avaries communes est prescrite par deux ans à compter de la date à laquelle l'expédition maritime a pris fin.

La prescription est interrompue à partir du moment où un dispatcher est désigné dans les conditions prévues à l'article 228, elle commence à courir à partir du moment où le règlement d'avaries communes a été envoyé aux parties intéressées ou à compter du jour où la procédure prévue aux alinéas 1 et 2 de l'article précédent a pris fin.

TITRE II : Assistance et Sauvetage

Chapitre PREMIER — Domaine de l'assistance et du sauvetage

Article 232

Assistance aux navires et bateaux de navigation intérieure

Est considérée comme une assistance maritime tout secours ou tout acte de sauvetage apporté à des navires se trouvant en danger ou aux biens se trouvant à leur bord, ainsi que les services de même nature rendus entre navires et bateaux de navigation intérieure, sans qu'il soit tenu compte des eaux où le secours ou l'acte de sauvetage a été apporté.

En vue de l'application de l'alinéa précédent du présent article, tous engins flottants sont assimilés, suivant le cas, soit aux navires, soit aux bateaux de navigation intérieure.

Article 233

Assistance aux personnes en danger en mer

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

Chapitre II — Rémunération de l'assistance

Article 234

Rémunération - Conditions - Montant

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

Aucune rémunération n'est due si l'assistance apportée reste sans résultat.

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

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

Article 235

Personnes exclues de la rémunération

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

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

La même disposition est applicable, par analogie au Pilote du navire.

Article 236

Sauvetage des vies humaines

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

Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Article 237

Répartition de la rémunération

L O

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le tribunal compétent.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie, soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, les Capitaines et les autres personnes au service de chacun des navires ayant apporté une assistance.

Si le navire est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le Capitaine et les autres personnes au service du navire est déterminée conformément à la loi du pavillon du navire.

Article 238

Annulation ou modification de la convention d'assistance

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

Toute convention d'assistance passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la demande de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence, la convention peut être annulée ou modifiée par le tribunal, à la demande de la partie intéressée.

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

Article 239

Critères de fixation de la rémunération

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

En premier lieu :

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

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

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

d) Le danger couru par les sauveteurs,

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

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

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

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

Article 240

Réduction ou suppression de la rémunération

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

Article 241

Rémunération - Déduction des frais - Répartition

La rémunération due au navire en raison d'une assistance ayant eu un résultat utile fait l'objet d'une déduction en vue du paiement des frais de réparation pour les dommages subis, le cas échéant, par le navire, sa cargaison ou tous les autres biens se trouvant à son

bord, ainsi qu'au remboursement des frais de combustibles et des salaires et indemnités payés au Capitaine et à l'équipage, à l'occasion des opérations d'assistance.

La rémunération nette due au navire, après déduction des sommes indiquées à l'alinéa précédent, est répartie pour moitié entre le propriétaire et l'équipage du navire.

Si le navire qui a porté assistance n'est pas exploité par son propriétaire, la moitié de la rémunération nette visée à l'alinéa 2 ci-dessus, et considérée comme revenant au propriétaire du navire, est répartie pour moitié entre celui-ci et l'armateur du navire, à moins qu'un autre mode de répartition ait été convenu dans le contrat d'affrètement du navire ou dans toute autre convention conclue entre le propriétaire et l'armateur du navire.

Article 242

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

La répartition de la moitié de la rémunération nette revenant au Capitaine et à l'équipage, conformément aux conditions prévues à l'article 241 est effectuée comme suit :

Le Capitaine reçoit un tiers et les membres de l'équipage deux tiers du montant prévu ci-dessus,

La part revenant à l'équipage est partagée entre ses membres, proportionnellement au montant de leur salaire.

La part attribuée au Capitaine ne doit en aucun cas être inférieure au double de la part allouée aux membres de l'équipage ayant reçu la part la plus élevée.

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

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

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

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

Ni le Capitaine, ni les membres de l'équipage ne peuvent renoncer par convention aux droits prévus en leur faveur.

La règle prévue à l'alinéa précédent ne s'applique pas au Capitaine et aux membres de l'équipage des navires ayant pour activité principale l'assistance et le sauvetage en mer.

Article 243

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

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

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

Article 244

Privilege accordé aux sauveteurs

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

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

Article 245

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

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

Article 246

Assistance fournie par certains navires
Rémunération

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

CHAPITRE III — ACTIONS EN PAIEMENT DE
LA REMUNERATION

Article 247

Créancier de l'action — Débiteur de l'action.

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

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

Article 248

Loi applicable

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

- par la loi du Sénégal si les opérations d'assistance ont lieu dans les eaux territoriales sénégalaises ;
- par la loi de la juridiction à laquelle le conflit est soumis, si les opérations d'assistance n'ont pas eu lieu dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures sénégalaises ;
- par la loi du pavillon, si le navire assistant et le navire assisté battent le même pavillon, quelles que soient les eaux dans lesquelles les opérations d'assistance ont eu lieu ;
- par la loi du pavillon du navire assistant si le conflit porte uniquement sur la répartition de la rémunération d'assistance entre le propriétaire, le Capitaine, les membres de l'équipage et le Pilote du navire assistant.

Article 249

Prescription des actions

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

TITRE III : EPAVES MARITIMES

Article 250

Définition

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

- les navires de mer et aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité et leurs cargaisons ;
- les embarcations, machines, agrès, ancres, chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs ;
- les marchandises jetées ou tombées à la mer, et généralement tous objets, y compris ceux d'origine antique, dont le propriétaire a perdu la possession et qui sont échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottants ou tirés du fond de la mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine public maritime.

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

Article 251

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

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

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

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

Article 252

Obligation d'information des Autorités Délais de sauvetage.

Le propriétaire d'une épave échouée sur le rivage ou se trouvant sur le fond de la mer, dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures du Sénégal, qui a l'intention de sauver cette épave, doit en informer l'Autorité Maritime dans le délai d'un an à compter de la date à laquelle a eu lieu l'événement ayant entraîné la perte de l'épave.

Dans les trois mois suivant la réception de la demande faite par le propriétaire de l'épave, l'Autorité Maritime doit lui faire connaître le délai dans lequel il devra être procédé au sauvetage de l'épave, ainsi que les mesures particulières qui devront, le cas échéant, être prises lors des opérations et travaux de sauvetage. Le délai accordé au propriétaire de l'épave ne devra pas être inférieur à un an.

Article 253

Obligation de sauver l'épave dans les délais

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

Article 254

Protection des épaves

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

L'Autorité Maritime peut recourir, moyennant une rémunération équitable, aux services de toutes personnes physiques ou morales, dont le concours lui paraîtra nécessaire en vue d'assurer la garde et la sécurité des épaves se trouvant sous leur protection et sauvegarde.

Si les épaves placées sous la protection et la sauvegarde de l'Autorité Maritime subissent des dommages, ceux-ci sont à la charge des propriétaires de ces épaves.

Article 255

Publicité de la découverte de l'épave

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

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

Les modalités pratiques des mesures de publicité prévues à l'alinéa précédent sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 256

Notification au propriétaire de la découverte de l'épave

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

- si le propriétaire de l'épave a la nationalité du Sénégal, elle lui adresse une notification pour l'informer de la découverte ou du sauvetage de l'épave et pour lui indiquer qu'il dispose d'un délai légal de six mois pour faire valoir ses droits sur l'épave ;
- si le propriétaire a la nationalité d'un autre pays, l'Autorité Maritime lui adresse la notification identique, par l'intermédiaire des services du Ministère des Affaires Etrangères et du consulat de l'Etat dont le propriétaire de l'épave est ressortissant.

Article 257

Délai imparti au propriétaire pour faire valoir ses droits

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

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

Article 258

Modalités de fixation du délai d'enlèvement

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

Article 259

Epaves dangereuses

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

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

Article 260

Déchéance du droit de propriété de l'épave - Appel

Si le propriétaire d'une épave n'a pas fait la déclaration prévue à l'article 252 - alinéa premier - ou s'il n'a pas fait valoir son droit de propriété à la suite des mesures de publicité prévues à l'article 254 ou s'il n'a pas effectué les travaux de sauvetage dans les délais prévus à l'article 258, l'Autorité Maritime peut lui notifier la déchéance de son droit de propriété sur l'épave.

Lorsque la déchéance du droit sur la propriété de l'épave a été prononcée par l'Autorité Maritime, le propriétaire peut faire appel de cette décision dans les trois mois suivant sa notification, auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 261

Vente de l'épave par l'Autorité Maritime

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

le Ministre chargé de la Marine Marchande, ladite Autorité Maritime peut faire vendre l'épave. La vente sera effectuée par les services compétents du Ministère chargé des Finances.

Le produit de la vente sera affecté au remboursement des frais exposés par l'Administration Maritime, ainsi qu'à celui des dépenses engagées en vue de la garde et de la sécurité des épaves et de la rémunération éventuellement due aux sauveteurs. Le solde éventuel subsistant après déduction des sommes indiquées ci-dessus sera versé au Fonds d'Appui à la Marine Marchande.

Article 262

Rémunération du sauveteur

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

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

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

Article 263

Remboursement des frais

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

Article 264

Privilege du sauveteur

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

Article 265

Vente anticipée de l'épave.

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

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

Article 266

Loi applicable

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

Article 267

Prescription des actions

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

TITRE IV - ENQUETES MARITIMES ET EXPERTISES MARITIMES

Chapitre PREMIER - ENQUETES MARITIMES

Article 268

Domaine d'application de l'enquête maritime

L'enquête maritime est effectuée conformément aux dispositions prévues au présent chapitre, lorsque l'événement donnant lieu à enquête trouve son origine à bord d'un navire battant pavillon du Sénégal.

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

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

Article 269

Cas d'ouverture d'une enquête maritime

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

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

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

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

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

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

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

g) en cas d'incendie ou d'explosion survenu à bord du navire ayant entraîné des avaries ou des dommages importants au navire ou à la cargaison transportée.

L'Autorité Maritime ou, à l'étranger, le Consul du Sénégal, peut également demander qu'une enquête maritime soit effectuée à la suite de la survenance de tout accident à bord du navire.

Article 270

Objet de l'enquête maritime

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

Article 271

Autorité devant effectuer les enquêtes maritimes

Les enquêtes maritimes prévues au présent chapitre sont effectuées par l'Autorité Maritime.

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

Article 272

Rôle des agents devant effectuer l'enquête

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

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

Article 273

Lieu de l'enquête

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

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

Article 274

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

Lorsqu'une enquête maritime est obligatoire, conformément aux dispositions de l'article 269, le propriétaire ou le Capitaine du navire doit informer sans délais l'Autorité Maritime de toute mesure prise ayant pour effet l'ajournement de l'enquête maritime, en indiquant les raisons pour lesquelles l'enquête maritime est reportée.

En cas de perte totale du navire, l'enquête maritime est effectuée au lieu du port d'immatriculation du navire, à moins que l'Autorité Maritime en décide autrement.

Lorsqu'une enquête maritime est obligatoire, conformément aux dispositions prévues à l'article 273 du présent code, le Capitaine du navire doit en informer sans délai l'Autorité Maritime ou consulaire.

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

Article 275

Documents devant accompagner l'information

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

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

- a) une copie certifiée conforme des pages du livre de bord dans lesquelles a été notée la survenance de l'événement et en cas de perte du livre de bord, un rapport écrit sur les conditions de la survenance de l'événement et sur ses causes ;
- b) la liste des membres de l'équipage ;
- c) la listes des membres de l'équipage considérés comme susceptibles de fournir des indications sur la survenance de l'événement ;
- d) le cas échéant, une liste des personnes intéressées à un titre quelconque à la survenance de l'événement et leur adresse ou celle de leur représentant légal et le procès verbal de délibération des principaux de l'équipage.

Article 276

Cas de l'abordage

En cas d'abordage, l'enquête maritime effectuée au sujet de l'un des navires en cause doit, dans toute la mesure du possible, être effectuée en même temps que l'enquête maritime concernant l'autre navire. L'Autorité Maritime est tenue de prendre toutes mesures appropriées à cet effet.

Si les deux enquêtes maritimes ne peuvent être effectuées en même temps, l'Autorité Maritime veille à ce que les conclusions de la première enquête effectuée ne soient pas rendues publiques avant que n'ait pris fin la seconde enquête maritime.

Les dispositions de l'alinéa précédent sont également applicables en cas d'abordage entre un navire battant pavillon du Sénégal et un navire étranger.

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

Article 277

Documents à produire pour l'enquête maritime

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

Article 278

Audition des témoins

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

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

Article 279

Commission spéciale d'enquête

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

Les membres de la commission spéciale d'enquête devront avoir les compétences requises en matière juridique, nautique et technique. Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe par arrêté les modalités et conditions de fonctionnement de la commission spéciale d'enquête.

Le rapport d'enquête technique pourra être transmis à l'Organisation Maritime Internationale en vue de l'amélioration des dispositions des Conventions Internationales sur la sécurité de la navigation maritime.

Article 280

Enquêtes effectuées par des Autorités étrangères

Lorsqu'une enquête maritime a été effectuée par des Autorités étrangères à la suite de la survenance de l'un des événements mentionnés à l'article 269 du présent code, lorsqu'un navire battant pavillon étranger est mis en cause, l'Autorité Maritime sénégalaise peut demander à l'Autorité Maritime étrangère, de lui faire parvenir une copie du rapport établi.

Chapitre II — EXPERTISES MARITIMES

Article 281

Objet de l'expertise maritime

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

L'expertise maritime a pour objet :

- a) d'effectuer toutes constatations en ce qui concerne l'état du navire et de la cargaison se trouvant à son bord, ainsi que la nature, l'étendue et la cause de tous dommages constatés ;
- b) d'estimer la valeur d'un navire ou d'une cargaison ;
- c) de déterminer, lorsque le navire doit être réparé, si les réparations doivent être effectuées au lieu où le navire se trouve, ou bien s'il peut être réparé en tout autre endroit ou lieu où il sera remorqué.
- d) d'évaluer le coût prévisible du remorquage et de la réparation d'un navire et d'estimer sa valeur après réparation.

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

Article 282

Personnes devant effectuer l'expertise

L'expertise maritime peut être effectuée par un seul expert. Si l'expert l'estime nécessaire, il peut néanmoins se faire assister par deux assesseurs.

Lorsque l'expert est assisté de deux assesseurs, l'expertise maritime est considérée comme effectuée par un comité d'experts.

Article 283

Délai requis pour effectuer l'expertise

L'expertise maritime doit être entreprise dès que possible après réception de la demande d'expertise. L'expert ou le comité d'experts fait connaître au demandeur ainsi qu'au Capitaine, au propriétaire du navire ou à l'affrètement, au propriétaire de la cargaison, à l'assureur ou à toute personne intéressée, les lieux et dates auxquels il sera procédé à l'expertise.

S'il apparaît lors de l'expertise maritime que le bon état de navigabilité du navire ou son état de sécurité sont également en cause, les Autorités Maritimes peuvent être invitées à assister à l'expertise maritime.

Article 284

Audition des témoins

L'expert ou le comité d'experts peut convoquer toute personne dont le témoignage lui paraît utile. Si le témoignage d'un membre de l'équipage est requis, la convocation peut être adressée au Capitaine du navire.

L'expert ou le comité d'experts est habilité à interroger les personnes convoquées ou toutes autres personnes intéressées sur tous aspects intéressant directement ou indirectement les faits faisant l'objet de l'expertise.

Article 285

Agrément

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

LIVRE IV - GENS DE MER

TITRE PREMIER : RÉGIME ADMINISTRATIF ET PROFESSIONNEL DES GENS DE MER

Article 286

Champ d'application

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

Sont déterminés par décret :

- les conditions de commandement et l'exercice des fonctions d'officier sur tout navire battant pavillon sénégalais conformément aux dispositions de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille ;
- la liste de titres de qualification professionnelle maritime et les conditions de délivrance de ces titres pour les fonctions autres que celles de commandement et d'officier ;
- les conditions d'équivalence des titres de qualification professionnelle maritime existants avec ceux délivrés conformément aux dispositions des conventions internationales.

CHAPITRE PREMIER - LE MARIN

SECTION PREMIERE - GENERALITES

Article 287

Conditions d'accès à la profession

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

- a) Avoir la nationalité sénégalaise,
- b) Être âgé de dix-huit ans au moins,
- c) Être apte physiquement,
- d) Satisfaire aux conditions de qualification professionnelle exigées par la réglementation en vigueur,
- e) N'avoir pas fait l'objet de condamnation à une peine privative de liberté d'une durée supérieure à six mois.
- f) par dérogation aux conditions posées ci-dessus, l'Autorité Maritime peut autoriser l'embarquement de mineurs âgés d'au moins 16 ans aux fins d'apprentissage ou comme stagiaires.

Article 288 Identification

La qualité de marin est constatée par l'inscription sur les matricules des gens de mer, tenus par l'Autorité Maritime.

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

Article 289 Restrictions

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

- a) elle ne remplit pas une ou plusieurs conditions fixées à l'article 286 du présent Code ;
- b) elle a subi une peine d'emprisonnement supérieure ou égale à six mois.

Article 290 Radiation

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

- a) à la demande du marin lui-même, à condition qu'il soit dégagé de tout engagement maritime ;
- b) lorsqu'il cesse de remplir l'une des conditions exigées à l'article 287 du présent Code ;
- c) lorsqu'il est privé du droit d'exercer la profession de marin à la suite d'une décision judiciaire ou par décision de l'Autorité Maritime ;
- d) lorsque, sauf circonstances indépendantes de sa volonté, il n'a pas navigué pendant une période de cinq ans, ou a refusé de naviguer ;
- e) en cas de décès du marin.

Article 291 Recours

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

Article 292 Statut politique et militaire

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

SECTION II - DOCUMENT D'IDENTIFICATION DES MARINS

Article 293 Délivrance

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

Chapitre II — PLACEMENT ET ENRÔLEMENT DES GENS DE MER

Article 294 Placement des marins

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

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

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

Article 295 Rôle d'équipage

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

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

Article 296 Contrôles

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

- a) les visites médicales périodiques ;
- b) les conditions de qualifications requises ;
- c) les contrats d'engagement maritime des marins devant embarquer sur navires étrangers ;

Article 297 Visa

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

Ces documents doivent être visés par l'Autorité Maritime.

Article 298 Modification

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

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

Article 299 Effectif

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

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

- les conditions de sécurité, d'hygiène et de travail à bord,

- la durée réglementaire du travail à bord, et

- d'une manière générale, la bonne exécution, de l'expédition maritime.

L'équipage du navire comprend : le Capitaine, les Officiers, les autres marins ainsi que les personnes engagées au service du navire et figurant sur une annexe au rôle d'équipage.

La décision d'effectif de sécurité est établie par le service de la Marine Marchande. Celle relative à l'exploitation du navire est fixée par les dits services, sur proposition de l'armateur.

Il peut être fait appel de ses décisions auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande dans un délai d'un mois après leur notification.

Article 300 Autorité du Capitaine

L'équipage est placé sous l'Autorité directe du Capitaine à bord du navire. Le Capitaine est désigné par l'armateur, conformément aux dispositions réglementaires relatives à sa qualification.

Article 301 Nationalité de l'équipage

Les membres d'équipage d'un navire sénégalais doivent être de nationalité sénégalaise.

Des dérogations spéciales et provisoires peuvent être accordées par l'Autorité Maritime lorsqu'il est impossible de recruter sur place les marins qualifiés. Il en sera de même, dans un port étranger, lorsque l'urgence exige le remplacement d'un marin.

Chapitre III — LE CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

Section PREMIERE -- DISPOSITIONS GENERALES

Article 302 Principe

Par dérogation au Code du Travail et compte tenu des nécessités inhérentes au métier de marin, tout contrat d'engagement conclu entre un marin et un armateur ou son représentant pour servir à bord d'un navire est soumis aux dispositions de la présente loi et de ses textes d'application.

Tout marin embarqué à bord d'un navire doit obligatoirement avoir conclu un contrat d'engagement maritime avec l'armateur du navire ou son représentant conformément aux dispositions en vigueur.

Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime s'il n'est libre de tout autre engagement maritime précédent.

Article 303 Service à terre

Le contrat de louage de services conclu entre un armateur ou son représentant et un marin est régi, en dehors des périodes d'embarquement du marin, par les dispositions de la législation du travail.

Article 304 Champ d'application

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

Article 305 Capacité de contracter

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

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

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

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

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

Article 306 Formes du contrat - Clauses du contrat

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

Le contrat d'engagement maritime doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectives.

Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement doivent à peine de nullité, être inscrites ou énumérées au rôle d'équipage.

Article 307 Signature du contrat

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

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

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

Article 308 Visa des contrats

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

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

Article 309 Information du marin

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

Article 310 Conventions collectives et accords d'établissements

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

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

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

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

Article 311

Durée du contrat

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

Article 312

Le contrat à durée déterminée

Le contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée prend fin à l'expiration du terme pour lequel il a été conclu.

Un tel contrat peut comporter une clause prévoyant le report du terme qu'il fixe.

Dans ce cas, le contrat peut être renouvelé une fois. La durée totale du contrat ne peut cependant excéder douze mois d'embarquement effectif, à moins d'accord du marin dont copie est remis à l'Autorité Maritime.

Lorsque le terme d'un contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée vient à échoir au cours d'un voyage, l'engagement du marin prend fin à l'arrivée du navire au premier port d'escale.

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

Article 313

Contrat à durée indéterminée

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

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

Article 314

Contrat au voyage

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

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

Article 315

Résiliation du contrat à durée indéterminée

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

- a) lorsque le marin se trouve en congé à moins d'avoir été averti avant sa mise en congé ;
- b) pendant une période de maladie du marin, sauf dans le cas prévu au b) de l'article 316 ;
- c) pendant la durée du service effectué dans les forces armées ;
- d) pendant une absence du travail pour motifs justifiés et prévus par des dispositions, légales, mais ne dépassant pas un mois.

Article 316

Résiliation du contrat sans préavis par l'armateur

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

- a) lorsque le marin a commis un délit ne permettant plus de l'employer dans les fonctions qu'il occupe, si ce délit a fait l'objet d'un jugement par une juridiction nationale et est devenu définitif ;
- b) lorsque le marin a enfreint gravement ses obligations de service ou la discipline à bord, sous réserve ; qu'après enquête, l'Autorité Maritime ait confirmé l'existence des infractions reprochées au marin ;

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

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

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

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

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

Article 317

Priorité d'embauche

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

Article 318

Résiliation du contrat par le marin

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

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

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

Article 319

Interdiction de résiliation pendant le voyage en mer

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

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

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

Article 320

Résiliation - Consentement mutuel des parties

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

Article 321

Lieu de résiliation du contrat

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

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

Article 322

Conséquences de la rupture du contrat

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

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

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

L'indemnité de licenciement est fixée par les conventions collectives.

Article 323
Remplacement

Si le marin établit :

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

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

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

Article 324
Fin de plein droit du contrat

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

- a) décès du marin ;
- b) débarquement pour motif disciplinaire ;
- c) condamnation du marin à une peine criminelle ;
- d) détention préventive du marin pendant une période de plus de trois mois ;
- e) non reprise du service à bord d'un navire de l'armateur pendant une période de plus de deux mois, à compter du jour de la libération du marin de ses obligations de service national ;
- f) vente, prise, naufrage ou innavigabilité du navire ; le marin reçoit alors de l'armateur une allocation de chômage égale à de deux mois de salaire.

Il peut, en outre, bénéficier d'une indemnité de perte d'effet dont le montant sera fixé forfaitairement par l'Autorité Maritime.

Article 325
Débarquement à l'étranger

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

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

Article 326
Licenciement par le Capitaine - Préavis

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

Article 327
Stabilité de l'emploi

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

Article 328
Salaire d'attente

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

Article 329
Certificat de travail

Le marin peut, à l'expiration du contrat d'engagement maritime, demander à l'armateur ou à son représentant, la délivrance d'un certificat contenant des indications relatives aux périodes de travail effectuées à son service, aux fonctions exercées à bord, et mentionnant que le marin est libre de toutes les obligations prévues à son contrat.

Le certificat délivré par l'armateur ou son représentant ne doit contenir aucune appréciation sur la qualité du travail du marin, ni aucune indication sur les salaires qu'il a perçus.

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

Section II - DISPOSITIONS SPECIALES AU CAPITAIN

Article 330

Prérogatives et responsabilités du Capitaine

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

Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement, une succursale ou un représentant, il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

En cas d'urgence, il peut prendre, au nom de l'armateur, toutes les dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et/ou des chargeurs. Le Capitaine est alors réputé avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et/ou des chargeurs.

Le Capitaine ne peut prendre d'autres engagements qu'en vertu d'un mandat de l'armateur ou, en cas de communication impossible avec lui à l'étranger, qu'avec l'accord de l'Autorité Consulaire.

La responsabilité du Capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacle de force majeure.

Article 331

Interdictions

Il est interdit au Capitaine de charger sur son navire des marchandises ou d'embarquer des passagers pour son propre compte sans l'autorisation écrite de l'armateur.

En cas d'infraction à cette disposition, le Capitaine devra à l'armateur le double du fret correspondant à son chargement.

De même, il est formellement interdit au Capitaine de charger dans un navire ou de faire décharger tous déchets industriels toxiques sans autorisation préalable de l'armateur.

Article 332

Congédiement du Capitaine

L'armateur peut congédier le Capitaine en quelque lieu que ce soit, sous peine de dommages et intérêts en cas de renvoi injustifié.

Le congédiement du Capitaine n'est pas subordonné, hors des ports sénégalais, à l'autorisation de l'Autorité Maritime.

Article 333

Convention particulière entre Armateur et Capitaine

Toutes conventions entre armateur et Capitaine concernant la fonction commerciale de ce dernier, en qualité de mandataire de l'armateur, peuvent être valablement constatées sans intervention de l'Autorité Maritime compétente.

Sauf cas de force majeure, la convention commerciale ne peut influencer sur le contrat d'engagement maritime du Capitaine.

Chapitre IV — OBLIGATIONS DES GENS DE MER

Article 334

Principe

Le marin doit accomplir son service dans les conditions prévues dans le contrat d'engagement maritime et conformément aux dispositions législatives et réglementaires et aux usages en vigueur.

Le marin est tenu, notamment, d'observer la discrétion professionnelle, de ne pas se livrer à d'autres activités lucratives, et de prendre soin du navire, de son équipement et de sa cargaison.

Article 335

Prise de service

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

Article 336

Limitation au travail engagé

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

Article 337
Obéissance

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

Article 338
Permission à terre

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

Article 339
Marin stabilisé - Obligations

Les marins stabilisés mis en position de service sont tenus :

- a) de se mettre à la disposition de leur armement, dans les vingt-quatre heures suivant la notification faite par l'armateur ou son représentant,
- b) de prendre leur service à bord de tout navire de l'armement, suivant leur qualification ou leur grade,
- c) d'exercer, à la demande de l'armement, toutes les activités dans des emplois correspondant à leur qualification ou à leur grade, à terre ou à bord des navires désarmés,
- d) d'informer l'armement, dans les trois jours, de toute maladie ou de toute blessure subie, lorsqu'ils se trouvent à terre et de fournir des pièces justificatives.

Article 340
Inaptitude

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

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

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

Article 341
Complément d'effectif

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

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

Article 342
Assistance et sauvetage

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

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

Article 343
Garde des outils et autres équipements

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

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

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

Article 344
Propreté des postes

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

Article 345

Transport de marchandise personnelle

En l'absence d'une clause du contrat d'engagement maritime l'y autorisant expressément, le marin ne peut embarquer à bord du navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur ou de son représentant.

En cas d'infraction aux dispositions de l'alinéa précédent, le marin contrevenant est tenu de payer le fret au taux le plus élevé au lieu et à l'époque de leur embarquement, pour des marchandises de même espèce que celles indûment chargées sur le navire et pour le même voyage. Il est également responsable de tous dommages, amendes ou autres sanctions fiscales subis par le navire du fait de l'infraction mentionnée au présent alinéa.

Article 346

Jet à la mer

En cas d'infraction aux dispositions de l'article 347, le Capitaine a le droit de jeter à la mer les marchandises indûment chargées, si elles sont de nature à mettre en péril le navire, ou la cargaison, ou à faire encourir des amendes ou des confiscations pour infractions aux lois douanières ou aux lois et règlements sanitaires, sous réserve des dispositions prévues au livre VIII du présent Code.

Article 347 (on n')

Déclaration obligatoire

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

Article 348

Effets personnels du marin

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

Article 349

Mentions au livre de bord

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

TITRE II : OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR

Article 350

Obligations

L'armateur est tenu :

- a) d'assurer la navigabilité et la sécurité du navire, de l'armer et de l'équiper avec des installations appropriées, conformément aux règlements et aux usages maritimes ;
- b) de mettre à bord du navire un équipage qualifié et suffisant ;
- c) d'assurer à bord du navire le respect des prescriptions relatives à l'hygiène, à l'habitabilité et à la sécurité du travail ;
- d) de mettre à bord une quantité suffisante et de bonne qualité, de vivres et de boissons ainsi que les médicaments nécessaires ;
- e) d'exécuter toutes ses obligations envers les marins, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur et aux usages maritimes.

Chapitre PREMIER — REMUNERATION DES GENS DE MER

Article 351

Base de la rémunération

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

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

Article 352
Taux des rémunérations

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

Article 353
Principe de calcul

Pour l'application des dispositions du présent code :

- tous les éléments de rémunération du marin, prévus par les dispositions légales et réglementaires et par les contrats d'engagement maritime, sont considérés comme salaires;
- pour le calcul des salaires et de leurs accessoires, par mois on entend un mois de trente jours.

Article 354
Fonctions supérieures

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

Article 355
Rémunération au mois

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

Article 356
Rémunération au voyage

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

Article 357
Rémunération au profit

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

Article 358
Heures supplémentaires

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

Article 359
Compensation

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

Article 360
Heures supplémentaires des Officiers

Le Capitaine du navire et les Officiers ont leurs heures supplémentaires compensées forfaitairement par une allocation de 25% de leur salaire de base.

Pour des navigations particulières notamment pilotage et remorquage des accords d'établissement peuvent régler différemment ce mode de règlement.

Article 361
Rémunération pour assistance

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

Article 362
Indemnité en cas de naufrage

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

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

Article 363 Cas de force majeure

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

Article 364 Rupture du contrat - Faute de l'armateur

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

Le marin a également droit :

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

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

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

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

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

Article 365 Décès du marin

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

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

Article 366 Salut du navire - Acte de dévouement du marin

Si le marin décède pendant qu'il accomplissait un acte de dévouement pour la défense ou le salut du navire, le salaire est dû en entier pour tout le voyage aux ayants droit, si le navire arrive à bon port, et quelle que soit la durée pour laquelle le contrat d'engagement a été conclu.

En cas de perte du navire, le salaire est dû à ses ayants droit jusqu'au jour de la constatation de la cessation des services par les autres membres de l'équipage.

Article 367 Disparition en mer

En cas de disparition du marin pendant un voyage en mer, ses salaires sont dus à ses ayants droit jusqu'au jour de la constatation du décès par jugement.

Article 368 Absence sans autorisation

Le marin qui, étant de service, s'absente sans autorisation, ou qui se trouve absent sans y avoir été autorisé au moment où il doit prendre son service, perd tout droit à ses salaires pendant la durée de son absence.

Article 369 Dommages et intérêts

Si le contrat d'engagement est résilié à la suite du licenciement du marin pour une absence non autorisée, telle que prévue à l'article précédent, la moitié seulement des salaires dus est mise à la disposition du marin.

L'autre moitié de ses salaires peut être retenue par l'armateur pour sûreté de sommes auxquelles le marin pourrait être condamné à titre de dommage et intérêts, pour le préjudice causé.

Si dans les trois mois qui suivent la fin du voyage, l'armateur n'a engagé aucune action en dommages et intérêts contre le marin, il devra lui verser la moitié des salaires qui a été retenue à titre de sûreté.

L'armateur peut, le cas échéant, réclamer au marin qui a été absent sans autorisation, des dommages et intérêts pour le préjudice qu'il aura pu lui causer du fait de cette absence.

Article 370

Détention préventive ou condamnation du marin

Le marin qui est détenu comme suspect en raison d'une infraction à la législation pénale, conserve le droit à la moitié de son salaire jusqu'au jour du jugement définitif, à condition que celui-ci ait été rendu dans les trois mois suivant l'arrestation du marin, et que l'armateur n'ait pas résilié au cours de cette période le contrat d'engagement.

Si le marin est remis en liberté à la suite d'une ordonnance de non lieu ou de son acquittement par le tribunal saisi, il a droit au paiement de la seconde moitié de son salaire. Si le contrat d'engagement a été résilié à la suite de l'arrestation ou de la détention du marin, l'armateur est tenu de lui proposer la conclusion d'un nouveau contrat d'engagement qui prendra en compte son ancienneté.

Article 371

Prélèvement sur salaires

Il est interdit à l'armateur d'opérer sur les salaires du marin une quelconque retenue ou suspension, en raison de l'inexécution d'obligations autres que celles prévues dans le présent Code ou dans les textes pris pour son application.

Article 372

Echéance

Le versement des salaires du marin payé au mois doit être effectué sur le territoire national au plus tard dans les cinq jours suivant la fin du mois pour lequel le salaire est dû.

Le paiement des salaires dus au marin engagé en vertu d'un contrat conclu pour un voyage, doit être effectué conformément aux conditions prévues dans le contrat d'engagement ou, en l'absence de stipulations sur ce point, dans les trois jours suivant l'achèvement des opérations de chargement ou de déchargement du navire.

Pour les navires étrangers, le paiement des salaires du marin doit intervenir impérativement dans un délai de dix jours après retour au Sénégal, sous peine de sanctions pénales prévues dans les dispositions du présent Code relatives aux infractions à la réglementation du travail.

Article 373

Bulletin de solde

Tout versement de salaire par l'armateur donne lieu à la délivrance au marin d'un bulletin de solde visé.

Le bulletin de solde doit mentionner tous les éléments de salaire ainsi que leurs montants, de même que les déductions légales effectuées.

Article 374

Base de rémunération au profit

En cas de rémunération au profit, les parts de profit dues au marin sont payées conformément aux stipulations du contrat conclu entre l'armateur et le marin et, à titre subsidiaire, suivant les usages.

Article 375

Règlement des salaires

Le paiement des salaires est effectué par l'armateur ou son représentant directement au marin ou aux personnes dûment autorisées par lui et, dans les cas prévus par la loi, à ses ayants droit.

Article 376

Délégation de salaire

Le marin ne peut déléguer ses salaires ou des parts de profit qu'en faveur d'une personne qui est légalement ou en fait, à sa charge. Une telle délégation ne peut dépasser les deux tiers du montant total des salaires ou des parts de profit dus.

Article 377

Révocation de la délégation

La délégation des salaires peut être donnée ou révoquée par le marin à tout moment, soit par écrit, la signature du marin étant dûment certifiée, soit en cours de voyage, par un télégramme adressé à l'armateur et confirmé par le Capitaine du navire à bord duquel le marin se trouve.

La délégation des salaires et sa révocation prennent effet dès leur notification à l'armateur.

Article 378
Régularité des versements

L'armateur est tenu de verser régulièrement aux délégataires, ou de leur faire parvenir, aux échéances prévues, le montant de la délégation. Il doit également effectuer les versements provisionnels demandés par le marin.

Article 379
Avances sur salaires

Le marin a droit à des avances à valoir sur ses salaires. Le montant des avances susceptibles d'être versées ainsi que les conditions de leur paiement doivent être fixés dans un règlement intérieur établi par l'armateur et approuvé par l'Autorité Maritime.

Article 380
Acompte

Le marin peut également obtenir, en cours de route, un acompte sur les salaires.

Tout versement d'un acompte doit être mentionné sur le livre de bord et suivi de la signature du marin et de celle de deux membres de l'équipage.

Les acomptes versés ne peuvent être supérieurs à un tiers du montant total des salaires dus au marin au moment où un acompte est demandé sans déduction des avances et délégations.

Les avances et acomptes sur salaires sont également inscrits au moment de leur versement.

Article 381
Saisie sur salaires

Les dispositions légales relatives aux parts de salaire non cessibles, et aux parts de salaire ne pouvant être saisies par décision de justice au profit d'un tiers, sont applicables aux marins.

Sont insaisissables, pour quelque cause que ce soit :

- les vêtements des marins ;
- les instruments et autres objets appartenant aux marins lorsqu'ils sont utilisés dans l'exercice de leur profession ;
- les sommes dues aux marins pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour rapatriement.

Lors du paiement des salaires, l'Autorité Maritime peut, à la demande d'un créancier, conformément aux procédures prévues dans la législation du travail, demander à retenir la partie saisissable des salaires et parts de profits dus au marin.

Chapitre II — APPROVISIONNEMENT DES GENS DE MER

Article 382
Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous navires de mer utilisés à des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers à la pêche et qui sont immatriculés sur le territoire du Sénégal.

Article 383
Nourriture et couchage

Le marin a droit à la nourriture pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage. Les aliments fournis doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante, d'une valeur nutritive certaine et suffisamment variée.

Le marin a droit à la fourniture du matériel de couchage, d'ustensiles et de plats.

Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre III — LOGEMENT DES GENS DE MER A BORD

Article 384
Champ d'application

Les dispositions de la présente section sont applicables à tous les navires de mer à propulsion mécanique, utilisés à des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers, à la pêche et qui sont immatriculés sur le territoire du Sénégal.

Elle ne s'applique cependant pas :

- aux navires ayant une jauge brute inférieure à trente tonneaux ;
- aux remorqueurs et aux navires exclusivement utilisés dans la navigation en eaux portuaires.

Article 385

Logements et aménagements

L'armateur est tenu de mettre à la disposition des marins, à bord du navire, des logements ou aménagements installés convenablement, ventilés, éclairés et chauffés. Les logements ou aménagements doivent être exclusivement réservés à leur usage.

Il est également tenu de mettre à la disposition des membres de l'équipage des couchettes individuelles.

Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par décret.

Article 386

Contrôle

L'Autorité Maritime inspecte tout navire et s'assure que les logements de l'équipage sont conformes aux conditions exigées dans les dispositions contenues dans la présente section et dans les textes pris pour leur application. Cette inspection est obligatoire lorsque :

- il est procédé à la première immatriculation du navire dans un port du Sénégal ;

- les logements de l'équipage ont été modifiés d'une manière importante ou reconstruits, soit une organisation de gens de mer reconnue au Sénégal et le représentant de tout ou parti de l'équipage, soit un quart au moins des membres de l'équipage auront adressé une plainte écrite à l'Autorité Maritime. Dans une telle hypothèse, la plainte devra parvenir à l'Autorité Maritime suffisamment tôt pour éviter tout retard au navire, et devra préciser également quelles sont les dispositions législatives ou réglementaires dont la violation ou le non respect sont invoqués.

Chapitre IV — SANTE ET HYGIENE A BORD

Article 387

Installations sanitaires — Infirmerie — Pharmacie

L'armateur est tenu de mettre à bord des installations sanitaires suffisantes. Une infirmerie devra être prévue à bord de tout navire embarquant un équipage de 15 personnes ou plus affecté à un voyage de plus de 3 jours.

Tout navire affecté à la navigation maritime est tenu d'avoir une pharmacie à bord contenant un livret d'instructions médicales approuvé par l'Autorité Maritime.

Les modalités d'application de ces dispositions sont déterminées par décret.

Chapitre V — HABILLEMENT DES GENS DE MER

Article 388

Vêtement de travail - Vêtement de protection

L'armateur est tenu de fournir gratuitement, à chaque membre de l'équipage, des vêtements de travail et des vêtements de protection, suivant la nature du travail effectué à bord.

Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe la liste des vêtements de travail et de protection à fournir, les conditions de leur attribution et de leur utilisation, ainsi que la responsabilité encourue par les membres de l'équipage, en cas de perte ou de détérioration fautive de ces vêtements.

Article 389

Tenue de travail

L'armateur qui exige le port de la tenue sur ses navires est tenu de fournir à tout marin engagé un uniforme complet chaque année.

CHAPITRE VI — RAPATRIEMENT DES GENS DE MER

Article 390

Champ d'application

Les dispositions prévues dans la présente section sont applicables à tous les navires de mer immatriculés au Sénégal et aux armateurs, Capitaines et marins de ces navires.

Elles ne s'appliquent cependant pas :

- aux navires de la Marine Nationale ;
- aux navires d'état n'ayant pas une affectation commerciale ;
- aux navires exclusivement affectés au cabotage national.

Article 391

Rapatriement

Tout membre de l'équipage de nationalité sénégalaise, domicilié au Sénégal, qui est débarqué à l'étranger en cours ou en fin de contrat a le droit d'être rapatrié à son port sénégalais d'embarquement.

Les frais de rapatriement du marin qui est resté à l'étranger pour des raisons indépendantes de sa volonté, sont à la charge de l'armateur.

Le rapatriement est considéré comme assuré lorsqu'il est procuré au marin un emploi convenable à bord d'un navire se rendant au port d'embarquement visé à l'alinéa premier du présent article.

Lorsque le marin est rapatrié comme membre de l'équipage, il a droit à la rémunération des services accomplis pendant le voyage.

Article 392

Frais de rapatriement

Les frais de rapatriement comprennent toutes les dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture du membre de l'équipage durant le voyage. Ils comprennent également les frais d'entretien jusqu'au moment fixé pour son départ.

Article 393

Exemption du marin

Les frais de rapatriement ne peuvent être mis à la charge du marin s'il a été débarqué ou délaissé à l'étranger en raison :

- d'un accident survenu au service du navire ;
- de naufrage, d'innavigabilité, de vente du navire ;
- d'une maladie qui n'est due ni à son fait volontaire, ni à une faute de sa part ;
- de congédiement pour une cause qui ne lui est pas imputable.

Article 394

Marin étranger

Un membre de l'équipage, de nationalité étrangère, débarqué ou délaissé dans un port du Sénégal en cours ou en fin de contrat, a le droit d'être rapatrié, soit dans le pays où il est domicilié, soit à son port d'engagement, soit au port de départ du navire, à son choix à moins que le contrat d'engagement ou une convention postérieure en ait convenu autrement.

Si le contrat d'engagement a été résilié sans faute du membre de l'équipage, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur.

Article 395

Obligation de l'État

Les frais de rapatriement du marin débarqué pour passer en jugement ou pour subir une peine, sont à la charge de l'État.

TITRE III : TRAVAIL MARITIME

CHAPITRE PREMIER — GENERALITES

Article 396

Dispositions plus favorables

Aucune prescription, dans le présent titre ne peut porter atteinte aux dispositions prévues dans tout autre texte législatif ou aux stipulations contenues dans tout accord passé entre armateurs et gens de mer, qui assure à ces derniers des conditions plus favorables en ce qui concerne les conditions, l'organisation et la durée du travail à bord, les repos et congés, les conflits du travail.

Article 397

Champ d'application

Les dispositions du présent titre sont applicables à tous les navires de mer, immatriculés au Sénégal et affectés à des fins commerciales au transport de marchandises ou de passagers.

Article 398

Exceptions

Les dispositions du présent titre sont applicables à toutes les personnes qui sont employées dans une fonction quelconque à bord d'un navire de mer, à l'exception :

- a) du Capitaine,
- b) du Pilote du navire,
- c) des dockers itinérants qui ne sont pas membres de l'équipage,
- d) des personnes qui ne sont pas membres de l'équipage et qui sont employées pendant que le navire est au port à des travaux de réparation, de nettoyage, de chargement ou de déchargement du navire, ou à des fonctions d'entretien, de surveillance ou de garde.

Chapitre II — CONDITIONS, ORGANISATION ET DUREE DU TRAVAIL A BORD

Article 399

Détermination de la durée du travail

La durée du travail des gens de mer, quelle que soit la catégorie à laquelle ils appartiennent, ne peut excéder, à bord des navires sous pavillon du Sénégal, la durée légale du travail telle qu'établie par la réglementation en vigueur.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par arrêté, les modalités d'application des dispositions prévues à l'alinéa précédent, compte tenu du genre de navigation effectuée par les navires de mer ou la catégorie de marins concernée.

Article 400

Contrôle de la durée du travail

Les mesures de contrôle des heures de travail et de repos et de la durée de travail effectif, ainsi que les procédures suivant lesquelles des dérogations peuvent être accordées, sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

L'Arrêté visé à l'alinéa précédent, ainsi que l'Arrêté prévu à l'article ci-dessus sont pris après consultation des armateurs et des organisations représentatives des gens de mer.

Article 401

Exceptions

Les dispositions du présent chapitre, relatives à la durée du travail à bord, ne sont pas applicables :

- a) au second Capitaine ou chef mécanicien,
- b) au commissaire,
- c) à tout autre Officier chef de service qui ne prend pas le quart.

Article 402

Service à la mer

Le service à la mer doit cesser dès que le navire est en escale pour vingt-quatre heures ou plus, sauf pour motif de sécurité.

Article 403

Heure supplémentaire

Toute heure de travail effectuée en dépassement des limites légales journalières ou hebdomadaires du présent code, sera considérée comme heure supplémentaire, pour laquelle le marin a droit à une majoration de salaire calculée suivant les règles prévues par les conventions collectives, à l'exception des heures de travail pour cas de force majeure dont le Capitaine est seul juge et liées à la sécurité du navire, de la cargaison et des personnes embarquées.

Article 404

Rémunération du travail

La rémunération du travail est fixée par le contrat d'engagement, dans le cadre de conventions ou accords conclus entre armateurs et organisations représentatives des gens de mer, et approuvées par l'Autorité Maritime.

Article 405

Repos hebdomadaire

Un repos complet de deux journées par semaine, en principe le Samedi et le Dimanche, doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime ou le voyage a une durée supérieure à cinq jours. Si la durée est inférieure à cinq jours, il sera accordé l'équivalent de six heures par jour de travail.

Toutes les fois que le repos hebdomadaire n'a pu être donné à sa date, il doit être remplacé par un repos de vingt quatre heures consécutives soit au retour du navire au port d'attache, tête de ligne ou de retour habituel, soit par accord mutuel dans un port d'escale.

Tout repos hebdomadaire non donné à sa date et non compensé ainsi qu'il est dit ci-dessus donne droit à un jour de congé payé s'ajoutant au congé annuel.

Les marins ne peuvent refuser le départ du navire si leur repos n'ont pas été effectivement pris.

Les jours fériés prévus par la législation du Sénégal sont compensés par accord prévu dans les conventions collectives.

Article 406

Navire en mer

Est considéré comme étant en mer, tout navire qui a levé son ancre en rade ou qui se trouve à la sortie du port, jusqu'au moment de son arrivée dans une rade ou dans un port où des communications peuvent être établies aisément à terre.

Le navire arrivé en rade ou au port, qui attend un Pilote, un poste à quai, un contrôle sanitaire ou douanier ou le règlement des formalités requises par l'Autorité administrative, est considéré comme un navire en mer. Le jour de l'entrée du navire au port ou dans la rade et le jour de la sortie du port ou de la rade, sont considérés comme des jours passés en mer.

Article 407

Travaux exceptionnels

N'est pas compris dans la durée normale du travail, ni considéré comme heures supplémentaires, le temps nécessaire à l'exécution des travaux énumérés ci-dessous :

a) les travaux que le Capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées ;

b) les travaux requis par le Capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse,

c) les appels, exercices d'incendie, d'abandon et exercices similaires du genre de ceux que prescrit la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

d) les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires,

e) les travaux normaux et indispensables auxquels doivent procéder les Officiers pour la détermination et la position du navire et pour les observations météorologiques,

f) le temps supplémentaire qu'exige la relève normale des quarts.

Article 408

Travail en quart

Le travail, à bord des navires, du personnel du pont et du personnel des machines est effectué selon le système des quarts. Un quart dure quatre heures. L'interruption entre deux quarts effectués hors zone portuaire doit durer seize heures.

Article 409

Suspension du repos

Une journée de repos hebdomadaire comprend vingt-quatre heures de repos consécutives, décomptées à partir de l'heure à laquelle le marin intéressé devait prendre son quart.

Tout travail effectué pendant le repos hebdomadaire, autre que les travaux prévus à l'article 410 du Présent Code, en suspend l'effet, à moins que sa durée n'ait excédé deux heures.

Article 410

Durée de travail pour le service général

Le travail, à bord des navires, des gens de mer du service général ne peut dépasser douze heures.

Article 411

Prise de service

Le marin est tenu de se rendre à bord du navire, en vue d'y exécuter le travail pour lequel il a été engagé, au jour et à l'heure qui lui ont été indiqués par l'armateur ou son représentant.

Article 412

Autorisation du Capitaine

Le marin ne peut s'absenter du bord sans y avoir été autorisé.

Lorsqu'un marin est absent du bord, sans raisons justifiées, trois heures avant l'appareillage du navire, il peut être remplacé et n'a droit, dans ce cas à aucune indemnité. L'absence du bord, en cours de voyage, sans l'autorisation du Capitaine, constitue une cause de résiliation du contrat d'engagement, même à l'étranger, si le marin ne se trouve pas à bord au moment de l'appareillage.

Article 413

Présence à l'appareillage

Le jour et l'heure de la sortie du navire en mer, ou du changement de son mouillage au port dans lequel il se trouve, doivent être annoncés à l'équipage le plus tôt possible sur le tableau d'affichage effectué à cet égard sur le livre de bord.

Les membres de l'équipage sont tenus de se présenter à bord du navire trois heures avant l'heure de sortie du navire en mer, annoncée sur le tableau d'affichage.

Article 414

Permission à terre

En dehors de son service au port, le marin a le droit de descendre à terre, si la sécurité du navire le permet. Les conditions dans lesquelles les membres de l'équipage qui ne sont pas de service peuvent descendre à terre, sont déterminées par le Capitaine, celui-ci doit assurer une répartition égale entre les membres de l'équipage du service de garde du navire au port.

En l'absence de relation directe entre le navire et la terre, le Capitaine est tenu d'organiser les moyens de transport appropriés pour les membres de l'équipage autorisés à descendre à terre.

Article 415

Service du navire et de la cargaison

Le marin est tenu, aussi bien au port qu'en mer, à bord comme à terre, d'exécuter les ordres de ses supérieurs en ce qui concerne le navire et la cargaison.

Article 416

Âge minimum

Nul ne peut être admis à servir à bord d'un navire s'il n'est âgé de 15 ans révolus au moins.

Les dispositions du présent livre applicables aux mineurs concernent les personnes âgées de seize à dix-huit ans, embarquées à bord des navires aux fins d'apprentissage ou comme stagiaires.

Article 417

Durée du travail des mineurs

La durée du travail, à bord des navires immatriculés au Sénégal, ne peut excéder, pour les mineurs, six heures par jour, soit trente heures par semaine.

Un mineur ne peut être employé à bord qu'à des travaux et service en rapport avec ses capacités physiques, correspondant à l'exercice de ses fonctions. Le Capitaine est tenu de veiller à l'initiation du mineur dans l'exercice de la profession de marin.

Sauf dans le cas de nécessité impérieuse, le mineur a droit à :

- une interruption de son travail d'une durée d'une demi-heure, après quatre heures de travail continu ;
- un repos complet entre 21 heures et 6 heures.

Un mineur ne peut être employé dans les compariments des machines pendant plus de quatre heures par jour, ni dans un travail nuisible à sa santé et à son développement normal.

Un mineur ne peut effectuer d'heures supplémentaires que dans la limite de deux heures par jour sauf en cas de nécessité impérieuse et notamment pour des raisons de sécurité et l'exécution des travaux prévus à l'article précédent du Code.

Article 418

Modalités d'exécution

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par Arrêté, en tant que de besoin, les modalités d'exécution de dispositions du présent chapitre.

Chapitre III — REPOS ET CONGES

Article 419

Principe

Les marins ont droit à un congé payé dont la durée est fixée par les conventions collectives mais qui ne peut être inférieure à deux jours et demi par mois d'embarquement.

Tout marin ayant effectué au moins six mois de travail continu a droit, en quittant son emploi, pour chaque mois complet de travail accompli, à deux jours et demi de congé payé.

Le marin licencié, sans qu'il y ait une faute de sa part, avant d'avoir accompli six mois de travail continu, a droit, en quittant son emploi, à deux jours et demi ouvrables de congé payé pour chaque mois complet de travail accompli.

Article 420

Congés

Les marins ont droit à une période de congés payés dont la durée est fixée conformément aux dispositions des conventions collectives en vigueur.

Chapitre IV — REGIME SOCIAL DU MARIN

Article 421

Prestations familiales

Les marins embarqués sur les navires sénégalais sont affiliés à une institution de sécurité sociale et ont droit aux prestations familiales du Régime Général sénégalais. Ceux embarqués sur des navires étrangers, bénéficient également des mêmes prestations à condition qu'il soit prévu dans leur contrat qu'ils sont affiliés à une Institution de Sécurité Sociale du Sénégal et que le représentant de l'armateur domicilié au Sénégal verse effectivement les cotisations audit organisme.