

Article 422 Pension de retraite

Les marins embarqués sur les navires sénégalais sont affiliés à une Institution de Prévoyance Retraite et de Sécurité Sociale du Sénégal. Ceux embarqués sur des navires étrangers sont également affiliés à condition que ce soit prévu dans leur contrat et que le représentant de l'armateur domicilié au Sénégal verse effectivement les cotisations à l'Institution.

Les marins admis à la retraite bénéficient d'une indemnité de départ dite "Indemnité de fin de Carrière" prévue par les conventions collectives.

Article 423 Institut de Prévoyance Maladie

Les marins embarqués sur les navires sénégalais sont affiliés à une caisse de Prévoyance Maladie (I.P.M.). Ceux embarqués sur les navires étrangers y sont également affiliés à condition que ce soit prévu sur leur contrat et que le représentant de l'armateur domicilié au Sénégal verse effectivement les cotisations à cette caisse.

Article 424 Salaire et soins

Lorsqu'un marin est soigné à la charge de l'armateur conformément aux articles 431 et 153 du présent Code, il conserve l'intégralité de son salaire pendant tout le temps où les soins sont dus par l'armateur.

Le marin est soigné aux frais du navire, s'il est blessé au service du navire ou s'il est tombé malade pendant son embarquement.

Le marin débarqué pour cause d'accident ou de maladie loin d'un port du Sénégal conserve ses droits aux soins et salaires jusqu'au jour de son rapatriement, quelle que soit l'origine de la blessure ou de la maladie. Toutefois ne donnent lieu à aucune indemnité, les blessures ou la maladie résultant d'un fait intentionnel de l'intéressé, et les salaires ne sont plus assurés du jour de la cessation du travail ; le marin conservant le droit à la nomination.

Le marin débarqué non encore guéri dans un port du Sénégal est soumis au régime de la prévention et de la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles de la caisse de Sécurité Sociale ainsi qu'à sa garantie pour les maladies contractées en service, qu'ils aient ou non le caractère de maladie professionnelle.

Article 425 Accidents du travail - Maladies - Protection

Les marins sont protégés contre les accidents du travail et contre les maladies contractées en service dans les conditions prévues aux dispositions du présent Code.

Article 426 Définition accidents du travail

Est considéré comme accident du travail en matière maritime, tout accident survenu au cours de l'exercice du métier de marin et entraînant pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux.

Article 427 Définition de la maladie contractée en service

Est considérée comme maladie contractée en service en matière maritime, toute affection constatée en cours d'embarquement, entraînant pour la victime, soit une incapacité de travail de temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux, et pouvant par sa nature, être considérée comme ayant un lien de causalité direct avec l'exercice de la profession de marin. En cas de contestation sur le régime de la maladie, l'avis du Médecin des gens de mer sera toujours requis.

La maladie contractée en service est couverte par l'Institution de Sécurité Sociale d'affiliation. La responsabilité de l'Institution et des armateurs est cependant limitée à 12 semaines.

Article 428 Constatation de l'accident ou de la maladie

Tout accident ou maladie constaté en cours d'embarquement fait l'objet d'un rapport détaillé de blessure ou de maladie, établi par le Capitaine et contresigné par deux témoins.

Le contenu de ce document ainsi que la procédure de déclaration et d'enquête sont fixés par décret.

Article 429 Subrogation armateur

Lorsque l'armateur assume directement le paiement des soins au praticien, rembourse le marin des frais pharmaceutiques et lui paie les salaires et indemnités pouvant lui être dus, il est subrogé de plein droit à la victime dans les droits de celle-ci à l'encontre de la caisse. Il doit alors en faire la déclaration auprès des services de l'Institution de Sécurité Sociale d'affiliation pour éviter le double paiement.

Article 430
Recouvrement et paiements

Le recouvrement des cotisations et les paiements aux bénéficiaires sont du ressort de l'Institution de Sécurité Sociale.

Chapitre V — AUTRES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR

Article 431
Principe

Si le marin est blessé pendant qu'il se trouve au service du navire, ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement, après que le navire ait quitté le port où le marin a été débarqué, celui-ci a droit à tous les soins médicaux nécessaires, à la charge de l'armateur.

Les dispositions de l'alinéa précédent sont également applicables au marin qui tombe malade entre la date de son embarquement et la date du départ du navire, ou postérieurement à la date de son embarquement et avant tout autre embarquement auprès du même armateur. Dans ce dernier cas, il doit être établi que la maladie a été contractée au service du navire.

Article 432
Débarquement au Sénégal

Les soins cessent d'être dus par l'armateur au plus tard à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter du jour où le marin a été débarqué à terre, au Sénégal. Ils cessent également d'être dus à partir du jour où, après avoir été débarqué à terre, le marin a été pris en charge par le régime d'assurance maladie.

Toutefois, si le marin a été débarqué hors du Sénégal, les soins sont dus, s'il y a lieu, au-delà du délai de quatre mois prévu à l'alinéa précédent, et ce, jusqu'au rapatriement.

Article 433
Couverture sociale

L'armateur est tenu de veiller à ce que le marin ait une couverture sociale, contre les accidents du travail, contre la perte de son aptitude à exercer la profession de marin à la suite d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle.

Article 434
Frais funéraires — rapatriement

En cas de décès du marin survenu à bord, ou en cas de décès survenu à terre, à l'étranger, si au moment du décès le marin se trouvait à la charge de l'armateur, les frais funéraires et les frais de rapatriement du corps du marin sont à la charge de l'armateur.

Article 435
Indemnité de fin de carrière

En cas de décès du marin, dans les conditions prévues à l'article précédent, l'armateur est tenu de payer aux personnes qui se trouvent, légalement ou en fait, à la charge du marin au moment du décès, une indemnité posthume égale à l'indemnité de fin de carrière prévue par la convention collective.

L'indemnité visée à l'alinéa précédent sera due aux personnes qui se trouvaient à la charge du marin décédé en sus des indemnités susceptibles d'être versées conformément aux dispositions du régime d'assurance maladie et décès des gens de mer.

TITRE IV : ETAT CIVIL EN MER ET SUCCESSIONS MARITIMES

Article 436
Principes

A bord des navires battant pavillon sénégalais, la qualité d'Officier Instrumentaire est dévolue au Capitaine, Maître ou Patron.

En cas de décès ou d'incapacité du Capitaine, cette qualité est exercée par le Second Capitaine, ou à défaut, par celui de l'équipage qui est le plus élevé en grade dans la hiérarchie du bord, pourvue qu'il soit âgé de plus de dix huit ans.

Chapitre PREMIER — ETAT CIVIL EN MER

Article 437
Pouvoirs de l'Officier Instrumentaire

Pendant un voyage maritime, l'Officier Instrumentaire exerce les fonctions dévolues à terre aux Officiers d'Etat Civil et aux Notaires.

Il est habilité à dresser, lorsque le navire est en mer ou qu'il ne peut communiquer avec l'Officier d'Etat Civil qui est à terre :

a) des actes publics : actes de naissance, actes de reconnaissance d'un enfant naturel, acte de décès, acte de déclaration d'un enfant sans vie, testaments;

b) des actes privés : actes de procuration, actes de consentement à mariage, actes de consentement à engagement volontaire, déclarations d'autorisation maritime ;

c) des actes administratifs : procès verbal de disparition d'une personne inscrite au rôle d'équipage ou présente à bord, qui est tombée à l'eau; sans que le corps ait pu être retrouvé.

Article 438

Forme et énonciation des actes

L'Officier Instrumentaire doit se conformer, pour la rédaction des actes, aux dispositions du droit commun.

Les actes d'Etat Civil établis en mer sont transcrits sur des feuilles ad hoc annexées au rôle d'équipage. Ils sont remis au Chef des services de la Marine Marchande ou aux Consuls du Sénégal qui leur donnent la suite qu'ils comportent.

Un arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande déterminera les limites de compétence des Officiers Instrumentaires à bord des navires et les modes de rédaction des différents actes.

Chapitre II — SUCCESSIONS MARITIMES

Article 439

Définition — Obligations du Capitaine

On appelle "successions maritimes" les biens qu'auraient à bord les personnes qui meurent ou disparaissent au cours d'un voyage maritime. Le Capitaine est tenu, dès la constatation du décès ou de la disparition d'une personne, de faire l'inventaire détaillé des biens, vêtements, valeurs ou autres en présence de deux témoins, de les mettre sous scellé et de les faire placer dans des locaux fermant à clef.

Dès l'arrivée du navire dans un port sénégalais, les biens, effets et valeurs constituant la succession sont remis par le Capitaine au Chef de la circonscription maritime chargé de la recherche des héritiers.

Les fonds compris dans la succession seront consignés au Trésor jusqu'au dénouement de celle-ci.

LIVRE V - TRANSPORT MARITIME ET PROFESSIONS AUXILIAIRES

TITRE PREMIER : ORGANISATION GENERALE DU TRANSPORT MARITIME

Article 440

Généralités et Renvoi

L'organisation générale des transports maritimes et, en particulier les mesures de coopération sous-régionale ou régionale qui peuvent être demandées aux structures maritimes nationales pour favoriser l'économie sous-régionale ou régionale, relèvent de la discrétion de l'Autorité Maritime compétente de l'Etat.

Elle vise à uniformiser les formalités et autres procédures en vue de faciliter le trafic maritime international.

TITRE II : EXPLOITATION COMMERCIALE DU NAVIRE

CHAPITRE PREMIER — LE CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

SECTION PREMIERE - REGLES GENERALES

Article 441

Définition

Par le contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre, et le chargeur à en payer le fret. Toutefois un contrat qui implique outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

Article 442

Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux transports effectués au départ ou à destination d'un port sénégalais.

Article 443

Domaine

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent :
- entre tous les intéressés au transport maritime, en l'absence de charte-partie ;

- dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie.

Section II - CONNAISSEMENT

Article 444 Délivrance

Hormis le cas de transport sous charte-partie, le transporteur ou son représentant doit sur demande du chargeur lui délivrer un connaissement.

Article 445 Exactitude des mentions

Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise et inscrites au connaissement. Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur. Celui-ci ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur.

Article 446 Réserves

Toute lettre ou convention par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves, sont nulles et de nul effet à l'égard des tiers. Toutefois, ceux-ci peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur.

Si la réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement, il ne pourra pas se prévaloir du défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficiera pas de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 de la convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978.

Section III - EXECUTION DU CONTRAT

Article 447 Obligations préalables du transporteur

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

- mettre le navire en bon état de navigabilité compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter

- armer, équiper et approvisionner convenablement le navire

- mettre en bon état toutes les parties du navire où les marchandises doivent être chargées.

Article 448 Arrimage

Le transporteur commet une faute si en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, il arrime la marchandise sur le pont du navire.

Le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

Article 449 Droit de préférence

Le Capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant la quinzaine après leur délivrance si elles ne sont pas passées en mains tierces.

Article 450 Faillite - Privilèges

En cas d'ouverture d'une procédure collective contre les chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le Capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

Article 451 Responsabilité du chargeur

Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.

Article 452 Prescription

Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par deux ans.

Article 453
Régime de responsabilité

Dans le cadre du présent code le régime de responsabilité du transporteur et du chargeur, la prescription et les règles de compétence sont ceux régis par la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978.

Chapitre II — LE CONTRAT D'AFFRETEMENT
Section PREMIERE - REGLES GENERALES

Article 454
Conditions - Effets

Les opérations d'affrètement sont soumises à l'autorisation de l'Autorité Maritime compétente.

Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et à défaut par les dispositions du présent titre et celles des textes d'application.

Article 455
Énumération des affrètements

Les différents types d'affrètements sont:

- a) l'affrètement coque-nue
- b) l'affrètement au voyage
- c) l'affrètement à temps

Article 456
Preuve du contrat

Le contrat d'affrètement doit être prouvé par écrit. La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties.

Article 457
Notification

La vente d'un navire affrété doit être notifiée à l'affréteur. Celui-ci peut opter dans les trente jours suivants la notification, entre la résiliation ou le maintien de l'affrètement.

Article 458
Privilège

Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret.

Article 459
Loi applicable

En matière internationale, le contrat d'affrètement est régi par la loi du pavillon du navire ou du lieu d'exécution du contrat, sauf convention contraire.

Article 460
Prescription

La prescription des actions nées du contrat d'affrètement est d'un an. Elle est interrompue ou suspendue et produit ses effets conformément au droit commun.

Section II - AFFRETEMENT COQUE-NUE

Article 461
Définition

Par affrètement coque-nue, le fréteur s'engage contre paiement d'un loyer à mettre à la disposition d'un affréteur, pour un temps défini, un navire déterminé, sans armement, ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets.

Article 462
Obligations de l'affréteur

L'affréteur garantit le fréteur contre tout recours des tiers consécutif à l'exploitation du navire.

L'affréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire affrété.

Section III - AFFRETEMENT AU VOYAGE

Article 463
Définition

Par affrètement au voyage, le fréteur met tout ou partie d'un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

Article 464
Responsabilité du fréteur

Le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le Capitaine dans les limites prévues à la charte-partie.

Il se libère de cette responsabilité en établissant soit qu'il a satisfait à ses obligations de frêteur, soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ses obligations, soit que le dommage est dû à la faute nautique du Capitaine ou de ses préposés.

Le frêteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire affrété.

Section IV - AFFRETEMENT A TEMPS

Article 465 Définition

Par affrètement à temps, le frêteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affrêteur pour un temps défini.

Article 466 Responsabilité du frêteur

Le frêteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'il sont dus à un manquement à ses obligations. Il est cependant responsable de la faute nautique du Capitaine ou de ses préposés. Le frêteur conserve la gestion nautique du navire affrété.

Article 467 Responsabilité de l'affrêteur

L'affrêteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

Section V - SOUS -AFFRETEMENT

Article 468 Principe

L'affrêteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissance, notamment l'affrètement d'espaces.

Article 469 Effet du sous-affrètement

Le sous-affrètement laisse l'affrêteur tenu envers le frêteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

Article 470 Action en paiement

Le frêteur dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affrêteur peut agir contre le sous-affrêteur en paiement du fret encore dû par celui-ci. Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le frêteur et le sous-affrêteur.

Chapitre III — TRANSPORT DE PASSAGERS

Article 471 Protection des passagers

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

Article 472 Police d'assurance

Tout armateur de navire à passagers est tenu de souscrire une police d'assurance pour les passagers.

Section PREMIERE - CONTRAT DE PASSAGE

Article 473 Définition - Domaine

Par le contrat de passage le transporteur s'oblige à transporter par mer sur un trajet défini un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix de passage. Les obligations sont constatées dans le billet de passage.

Les dispositions de la présente section ne s'appliquent ni au transport bénévole ni aux passagers clandestins.

Cependant elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transport maritime.

Article 474 Tickets

Sur des navires qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'Autorité Maritime compétente, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

Section II - RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR EN CAS DE LÉSIONS CORPORELLES

Article 475 Obligations

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

Article 476 Accident corporel - Responsabilité

L'accident corporel survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement soit au port de départ ou de destination, soit au port d'escale, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article précédent ou qu'une faute ou une négligence a été commise par lui-même ou un de ses préposés.

Article 477 Lésions corporelles en cas d'événement de mer - Responsabilité

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

Article 478 Retard - Responsabilité

Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui découle de l'observation des dispositions de l'article 475 ou à la faute commerciale de ses préposés.

Article 479 Limite de responsabilité en cas de lésions corporelles

La responsabilité du transporteur, en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée à un montant fixé par la Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages adoptée le 13 décembre 1974. Une limite de responsabilité per capita plus élevée peut être fixée par décret.

Ces limites ne s'appliquent pas en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur.

Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

Article 480 Prescriptions

L'action en responsabilité se prescrit par deux ans.

Article 481 Exercice de l'action

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

Section III - RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR CONCERNANT LES BAGAGES

Article 482 Principe

Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés dans les limites établies par décision de l'Autorité Maritime compétente.

Article 483 Responsabilité - Réparation

Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie est dû à sa faute ou négligence ou à celle de ses préposés, conformément aux dispositions relatives au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, la somme dont le montant est fixé par la Convention sus-visée.

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

Article 484 Privilèges

Les créances du transporteur nées à l'occasion du contrat de passage sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages et véhicules de tourisme enregistrés.

Article 485

Prescription

Les actions nées à l'occasion du transport de bagages se prescrivent par deux ans.

Section IV - CROISIERES MARITIMES

Article 486

Responsabilité des organisateurs de croisières

Les organisateurs de croisières maritimes doivent délivrer à chaque passager ou groupe de passagers, sous peine de nullité de contrat, un titre de croisière. Seul le passager peut faire valoir cette nullité.

Le manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage la responsabilité de l'organisateur de croisière, sauf si celui-ci établit qu'il s'agit de l'exécution du contrat de transport proprement dit.

L'organisateur de croisière est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages. Si le dommage résulte de l'exécution du contrat de transport maritime, l'organisateur de croisière est responsable dans les conditions et les limites prévues aux articles 482 et 483.

Section V - PASSAGERS CLANDESTINS

Article 487

Découverte - Obligation du Capitaine

Si au cours d'un voyage d'un navire immatriculé au Sénégal, un passager clandestin est découvert dans un port ou en mer, le Capitaine du navire peut, sous réserve des dispositions de l'alinéa 3, livrer le passager clandestin à l'Autorité Maritime compétente du premier port où le navire fait escale après la découverte du passager clandestin, dans lequel il estime que ce passager sera traité conformément aux dispositions de la charte africaine des droits de l'homme et des peuples.

Lors de la livraison du passager clandestin à l'Autorité Maritime compétente, le Capitaine du navire devra remettre à cette Autorité une déclaration signée contenant toutes informations en sa possession concernant ce passager et notamment sur sa, ou ses nationalités, son port d'embarquement, la date, l'heure et la position géographique du navire lorsque le passager clandestin a été découvert, ainsi que mention port de départ du navire et des ports d'escale subséquents avec les dates d'arrivée et de départ.

Si un passager clandestin est sous le coup d'une mesure antérieure individuelle d'expulsion ou de refoulement, l'Autorité Maritime compétente du prochain port d'escale peut refuser de recevoir le passager clandestin.

Lorsque le Capitaine se trouve dans l'impossibilité de débarquer le passager clandestin, il est tenu de le garder à bord et de le livrer à l'Autorité Maritime sénégalaise qui le confiera aux Services de l'Immigration jusqu'à l'aboutissement de son rapatriement.

TITRE III - PROFESSIONS AUXILIAIRES

Chapitre PREMIER - LES AUXILIAIRES DE TRANSPORT

Section PREMIERE - CONSIGNATAIRES ET AGENTS MARITIMES

PARAGRAPHE PREMIER : CONSIGNATAIRE DE NAVIRE

Article 488

Définition

Le consignataire du navire agit comme mandataire de l'armateur. Il effectue pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le Capitaine ne peut accomplir.

Article 489

Privilèges

Les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire en lieu et place du Capitaine, sont assorties des privilèges prévus à l'article 153 alinéa 1er du présent Code.

Article 490

Pertes ou avaries - Responsabilité

Pour les pertes ou avaries subies par la marchandise, le consignataire du navire n'est responsable que dans les conditions prévues par les dispositions relatives aux contrats d'affrètement et de transport maritime.

Pour les autres opérations effectuées par lui dans le cadre de l'article 488 ci-dessus, le consignataire est responsable dans les termes du droit commun.

PARAGRAPHE 2: CONSIGNATAIRE DE LA CARGAISON

Article 491

Définition

Le consignataire de la cargaison intervient, comme mandataire des ayants droits à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paie le fret quand il est dû.

Article 492

Responsabilité

En matière d'avaries et pour les pertes subies par la marchandise, le consignataire de la cargaison n'est responsable que dans les conditions prévues par les dispositions relatives aux contrats d'affrètement et de transport maritime.

PARAGRAPHE 3: DISPOSITIONS COMMUNES

Article 493

Prescription

Toute action contre les consignataires se prescrit par un an.

Section II - L'ENTREPRISE DE MANUTENTION

Article 494

Définition

L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent le chargement et le déchargement des marchandises, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

Article 495

Autres opérations

En dehors des opérations visées à l'article précédent, l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire d'autres opérations.

Article 496

Responsabilité

L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui a requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci.

Article 497

Conditions et limites de la responsabilité

Quel que soit celui pour le compte de qui l'entrepreneur de manutention manipule, reçoit ou garde la marchandise, sa responsabilité est engagée dans les conditions et limites fixées ci-dessus:

a) Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 494 ci-dessus, il est responsable des dommages qui lui sont imputables;

b) Lorsqu'il accomplit les opérations visées aux articles 494 et 495 ci-dessus, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant.

Il répond des dommages subis par la marchandise, sauf s'ils proviennent :

- d'un incendie qui ne relève pas de sa faute ou de celle de ses préposés;
- de faits constituant un événement non imputable à l'entrepreneur;
- des grèves, lock-out ou entrave au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;
- d'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, conditionnement ou le marquage des marchandises;
- du vice propre de la marchandise;
- en dehors des opérations citées aux alinéas a/ et b/ du présent article, d'autres opérations peuvent être définies par décision de l'Autorité Maritime compétente.

Le demandeur pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés.

Section III - TRANSITAIRES ET COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT

Article 498

Transitaire

Le transitaire est le mandataire du client. Il reçoit de celui-ci un ordre de transit écrit précisant les instructions de l'exécution de son mandat.

Toutefois, il devra, à l'acceptation dudit mandat, jouer son rôle de Conseil vis-à-vis du mandant.

Il ne répond que de ses fautes propres et n'est tenu que d'une obligation de moyens.

Article 499
Commissionnaire de transport

Le commissionnaire de transport est investi du transport dans son ensemble. Il s'engage à faire exécuter le transport d'une marchandise d'un lieu à un autre. Il a une obligation de résultat.

Chapitre II - AUXILIAIRES PORTUAIRES

Section PREMIERE- PILOTAGE

Article 500
Définition

Le pilotage est un service d'assistance à caractère public fourni aux Capitaines par un personnel qualifié et commissionné à cet effet pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports et rades, et dans les limites de chaque zone de pilotage.

Le pilote n'est que l'assistant du capitaine qui reste seul responsable de la conduite de son navire.

Article 501
Caractère obligatoire

Le pilotage est obligatoire pour tous les navires sénégalais et étrangers sauf exceptions fixées par l'Autorité Maritime, dans les limites déterminées pour chaque port par le règlement local.

Article 502
Obligation de paiement

Le capitaine d'un navire soumis à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote même s'il n'utilise pas ses services, du moment que ce dernier s'est porté au devant du navire et a signalé sa présence.

Article 503
Assistance et Rémunération

Hors le cas de force majeure, tout pilote doit, nonobstant tout autre service, prêter son assistance à un navire en danger, même s'il n'a pas été requis, dès qu'il a pu constater le péril dans lequel se trouve le navire.

Dans ce cas le pilote a droit à la rémunération fixée par l'Autorité Maritime compétente.

Article 504
Responsabilité

Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage.

Cependant, dans ses rapports avec l'armateur, le pilote doit contribuer à la réparation du navire piloté au cas où l'armateur établit que le dommage est dû à une faute du pilote.

Article 505
Accidents survenus au pilote

Au cours des opérations de pilotage ou au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du Pilote, les accidents survenus au Pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du Pilote ou de l'équipage du navire-Pilote.

Au cours des mêmes opérations, les avaries causées au navire-Pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du Pilote ou de l'équipage du navire-Pilote.

Au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du Pilote, les accidents survenus à l'équipage du navire-Pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du Pilote ou de l'équipage du navire-Pilote.

Article 506
Signal d'appel

Dès que le Capitaine entre dans la zone où le pilotage est obligatoire, il arbore le signal d'appel du Pilote et le maintient jusqu'à l'arrivée de ce dernier.

Article 507
Dispositions à prendre

Le Capitaine est tenu de prendre toutes les dispositions pour faciliter les opérations d'accostage de l'embarcation de pilotage, d'embarquement et de débarquement du Pilote, dans les meilleures conditions de sécurité.

Article 508
Rapport spécial - Fautes d'ordre professionnel du pilote

En cas d'événement de mer ou autres actes constatés portant préjudice au milieu marin et en cas de détériorité d'un équipement à bord du navire piloté, le Pilote est tenu d'établir un rapport spécial qui est transmis sans délai avec son avis à l'Autorité Maritime compétente, par le chef de la station de pilotage.

Ce dernier doit signaler également à l'Autorité Maritime compétente toutes les fautes d'ordre professionnel commises par le Pilote.

Le Pilote est soumis au régime disciplinaire et pénal du présent code.

Article 509 Prescription

Les actions nées à l'occasion des opérations de pilotage sont prescrites par deux ans après l'achèvement de ces opérations.

Section II - REMORQUAGE

Article 510 Opérations de remorquage portuaire

Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du Capitaine du navire remorqué.

Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

Article 511 Opérations confiées au Capitaine du remorqueur

Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au Capitaine du remorqueur, la direction des opérations; en ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Article 512 Régime applicable — Rapport spécial

Toutes les opérations de remorquage sont soumises aux dispositions sur la sécurité de la navigation et au régime disciplinaire et pénal de la Marine Marchande.

Tout événement de mer ou autres actes portant préjudice au milieu marin et tout obstacle à la navigation maritime, constatés pendant les opérations de remorquage, doivent faire l'objet d'un rapport spécial qui est transmis sans délai avec un avis à l'Autorité Maritime compétente.

Article 513 Opérations de remorquage en haute mer

Les opérations de remorquage en haute mer s'effectuent sous la direction du remorqueur. Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Article 514 Opérations confiées au Capitaine du navire remorqué

Les parties peuvent par convention expresse, confier au Capitaine du navire remorqué la direction des opérations; en ce cas, les dommages sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

Article 515 Prescription

Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage sont prescrites deux ans après l'achèvement de ces opérations.

Section III - LAMANAGE

Article 516 Définition

Le lamanage est l'opération qui consiste à assister les navires dans leurs opérations d'amarrage et de largage. Il relève de la prestation de services et est effectué sous la direction du Capitaine du navire.

Article 517 Organisation

L'organisation du lamanage est fixée par l'Autorité Maritime compétente.

Article 518 Prescription

Les actions nées à l'occasion des opérations du lamanage sont prescrites par deux ans après l'achèvement de ces opérations.

LIVRE VI - ASSURANCES MARITIMES ET VENTES MARITIMES

TITRE PREMIER : ASSURANCES MARITIMES Chapitre PREMIER — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 519 Domaine

Est régi par le présent Titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime.

Le présent titre n'est pas applicable aux contrats d'assurance ayant pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance.

Article 520 Intérêt légitime - limite

Tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, peut faire l'objet d'une assurance. Nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance s'il n'a pas éprouvé un préjudice.

Article 521 Assurance pour le compte d'une personne

L'assurance peut être contractée, soit pour le compte du souscripteur de la police, soit pour le compte d'une autre personne déterminée, soit pour le compte de qui il appartiendra.

La déclaration que l'assurance est contractée pour le compte de qui il appartiendra vaut tant comme assurance au profit du souscripteur de la police que comme stipulation pour autrui au profit du bénéficiaire de la dite clause.

Article 522 Importation de marchandises

L'Autorité compétente peut prendre les mesures nécessaires en ce qui concerne les marchandises importées.

Chapitre II — RÈGLES COMMUNES AUX DIVERSES ASSURANCES

Section PREMIERE - CONCLUSION DU CONTRAT

Article 523 Date de prise en charge

L'assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux cas de l'engagement des parties ou de la date qui a été fixée pour prise en charge. Cette disposition n'est applicable aux polices d'abonnement que pour le premier aliment.

Article 524 Fausse déclaration - Fraude de l'assuré

Toute omission ou toute déclaration inexacte de l'assuré, de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque, qu'elle ait ou non influencé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré, annule l'assurance à la demande de l'assureur.

Toutefois, si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, l'assureur est, sauf stipulation plus favorable à l'égard de l'assuré, garant du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'il aurait dû percevoir, sauf les cas où il établit la preuve qu'il n'aurait pas couvert les risques s'il les avait connus.

La prime demeure acquise à l'assureur en cas de fraude de l'assuré.

Article 525 Modification

Toute modification en cours de contrat, soit de ce qui a été convenu lors de sa formation, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque, entraîne la résiliation de l'assurance si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les trois jours où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris, à moins que celui-ci n'apporte la preuve de sa bonne foi, auquel cas il est fait application des dispositions de l'alinéa 2 de l'article 524.

Si cette aggravation n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue moyennant augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue.

Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut soit résilier le contrat dans les trois jours à partir du moment où il en a connaissance, la prime lui étant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue.

Article 526 Assurance souscrite après le sinistre - Nullité

Toute assurance faite après le sinistre ou l'arrivée des objets assurés ou du navire transporteur est nulle, si la nouvelle en était connue, avant la conclusion du contrat, au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvait l'assuré ou l'assureur.

Article 527 Assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles - Nullité

L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est nulle s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, l'assuré avait personnellement connaissance du sinistre ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés.

Article 528 Fraude de l'assuré

Si l'assureur établit qu'il y a eu fraude de la part de l'assuré ou de son mandataire, l'assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée est nulle, et la prime lui reste acquise.

Il en est de même si la valeur assurée est une valeur agréée.

Article 529

Absence de fraude

En l'absence de fraude, le contrat est valable à concurrence de la valeur réelle des choses assurées et, si elle a été agréée, pour toute la somme.

Article 530

Assurances cumulatives

Les assurances cumulatives pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurée ne sont valables que si l'assuré les porte à la connaissance de l'assureur à qui il demande son règlement.

Chacune d'elles produit ses effets en proportion de la somme à laquelle elle s'applique, jusqu'à concurrence de l'entière valeur de la chose assurée.

Article 531

Somme assurée inférieure

Lorsque la somme assurée est inférieure à la valeur réelle des objets assurés et, sauf le cas de valeur agréée, l'assuré demeure son propre assureur pour la différence.

Section II - OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURÉ

PARAGRAPHE PREMIER : OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR

Article 532

Risques et frais couverts

L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un événement de force majeure.

L'assureur répond également :

- de la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance;
- des frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel ou de limiter le dommage.

Article 533

Clause « franc d'avarie »

La clause « franc d'avarie » affranchit l'assureur de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent l'ouverture au délaissement; ce faisant, l'assuré a l'option entre le délaissement et l'action d'avarie.

Article 534

Couverture des risques assurés - Fautes de l'assuré

Les risques assurés demeurent couverts; même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins que l'assureur n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour mettre les objets à l'abri des risques survenus.

L'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré.

Article 535

Faute du Capitaine ou de l'équipage - Changement de route

Les risques demeurent couverts dans les mêmes conditions en cas de faute du Capitaine ou de l'équipage, sauf ce qui est dit à l'article 556.

Les risques assurés demeurent couverts même en cas de changement forcé de route, de voyage ou de navire, ou en cas de changement décidé par le Capitaine en dehors de l'armateur et de l'assuré.

Article 536

Risques non-couverts

L'assureur ne couvre pas les risques :

- a) de guerre civile ou étrangère, de mines et de engins de guerre;
- b) de piraterie;
- c) de capture, de prise ou détention par tous gouvernements ou Autorités quelconques;
- d) d'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme;
- e) des dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes, sauf ce qui est dit à l'article 559;
- f) des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atomes ou de radioactivité ainsi que les sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.

Article 537

Risque de mer ou risque de guerre

Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer.

Article 538

Absence de garantie

L'assureur n'est pas garant :

- des dommages et pertes matériels provenant du vice propre de l'objet assuré, sauf ce qui est dit à l'article 555 ;
- des dommages et pertes matériels résultant des amendes, confiscation, mises sous séquestre, réquisitions, mesures sanitaires, ou de désinfection ou consécutifs à des violations de blocus, actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin ;
- des dommages-intérêts ou autres indemnités à raison de toutes saisies ou cautions données pour libérer les objets saisis ;
- des préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matériels atteignant directement l'objet assuré, tels que chômage, retard, différence de cours, obstacle apporté au commerce de l'assuré.

PARAGRAPHE 2 : OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ

Article 539

Paiement de primes - Obligations de déclaration

L'assuré doit :

- payer la prime et les frais, au lieu et aux époques convenus ;
- apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou à la marchandise ;
- déclarer exactement, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge ;
- déclarer à l'assureur dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

Article 540

Défaut de paiement

Le défaut de paiement d'une prime permet à l'assureur soit de suspendre l'assurance soit d'en demander la résiliation.

La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu de l'assureur, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer.

Article 541

Suspension et résiliation - Absence d'effet - Compensation de prime.

La suspension et la résiliation de l'assurance pour défaut de paiement d'une prime sont sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, bénéficiaires de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à la notification de la suspension ou de la résiliation.

En cas de sinistre, l'assureur peut, par une clause expresse figurant à l'avenant documentaire, opposer à ces bénéficiaires, à due concurrence, la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.

Article 542

Règlement judiciaire et liquidation de l'assuré ou de l'assureur

En cas de liquidation de biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assuré, l'assureur peut, si la mise en demeure n'a pas été suivie de paiement, résilier la police en cours, mais la résiliation est sans effet à l'égard du tiers de bonne foi, bénéficiaire de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à tout sinistre et à la notification de la résiliation.

En cas de retrait d'agrément, de liquidation de biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assureur, l'assuré a les mêmes droits.

Article 543

Contribution au sauvetage - Responsabilité

L'assuré doit contribuer au sauvetage des objets assurés et prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.

Il est responsable envers l'assureur du dommage causé par l'inexécution de cette obligation résultant de sa faute ou de sa négligence.

Section III - RECÈLEMENT DE L'INDEMNITE

Article 544

Option de l'assuré

Les dommages et pertes sont réglés en avaries, sauf faculté pour l'assuré d'opter pour le délaissement dans les cas déterminés par la loi ou une convention.

Article 545

Reparation ou remplacement de l'objet

L'assureur ne peut être contraint de réparer ou remplacer les objets assurés.

Article 546

Avarie commune - Frais d'assurance Remboursement

La contribution à l'avarie commune, qu'elle soit présumée ou définitivement que les frais d'assistance et de sauvetage sont remboursés par l'assureur, proportionnellement à la valeur assurée par lui, diminuée s'il y a lieu, des avaries particulières à sa charge.

Article 547

Objet du délaissement

Le délaissement peut être partiel ou conditionnel. Il transfère les droits des assurés sur les objets assurés à l'assureur, charge par lui de payer la totalité de la somme assurée et les effets de ce transfert remontent entre les parties au moment où l'assuré notifie à l'assureur sa volonté de délaisser.

L'assureur peut, sans préjudice du paiement de la somme assurée, refuser le transfert de propriété.

Article 548

Fausse déclaration

L'assuré qui a fait de mauvaise foi une déclaration inexacte relative au sinistre est déchu du bénéfice de l'assurance.

Article 549

Subrogation personnelle

L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie.

Article 550

Risque couvert par plusieurs assureurs

Si un même risque a été couvert par plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée, laquelle constitue la limite de son engagement.

Article 551

Prescription

Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans.

La prescription court contre les mineurs et les autres incapables.

Chapitre II — RÈGLES PARTICULIÈRES AUX DIVERSES ASSURANCES MARITIMES

Section PREMIERE - ASSURANCE SUR CORPS

Article 552

Formes d'assurances sur corps

L'assurance des navires est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée.

Article 553

Assurance au voyage - Garantie

Dans l'assurance au voyage, la garantie court depuis le début du chargement jusqu'à la fin du déchargement et au plus tard quinze jours après l'arrivée du navire à destination.

Article 554

Assurance à temps - Garantie

Dans l'assurance à temps, les risques du premier et du dernier jour sont couverts par l'assurance.

Les jours se comptent de zéro à vingt quatre heures, après l'heure du pays où la police a été émise.

Article 555 Vices du navire

L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes résultant d'un vice propre du navire, sauf s'il s'agit d'un vice caché.

Article 556 Faute intentionnelle

Sauf stipulation contraire, l'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du Capitaine.

Article 557 Valeur agréée

Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation, réserve faite des dispositions des articles 527 et 546.

Article 558 Assurance sur bonne arrivée

L'assurance sur bonne arrivée ne peut être contractée, sous peine de nullité, qu'avec l'accord des assureurs du navire.

Lorsqu'une somme est assurée à ce titre, la justification de l'intérêt assurable résulte de l'acceptation de la somme ainsi garantie.

L'assureur n'est tenu que dans les cas de perte totale ou de délaissement du navire à la suite d'un risque couvert par la police, il n'a aucun droit sur les biens délaissés, sauf s'il en est l'assuré.

Article 559 Abordage ou heurt du navire assuré

A l'exception des dommages aux personnes, l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré serait tenu sur le recours des tiers en cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt de ce navire contre un navire, corps fixe, mobile ou flottant.

Article 560 Assurance au voyage

Dans l'assurance au voyage ou pour plusieurs voyages consécutifs, la prime entière est acquise à l'assureur, dès que les risques ont commencé à courir.

Article 561 Assurance à temps - Prime

Dans l'assurance à temps, la prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge de l'assureur.

Si la perte totale ou le cas de délaissement n'est pas à sa charge, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu'à la perte totale ou la notification du délaissement.

Article 562 Règlement d'avaries

Dans le règlement d'avaries, l'assureur ne rembourse que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité, à l'exclusion de toute autre indemnité pour dépréciation ou chômage ou quelque autre cause que ce soit.

Article 563 Durée de la Police - Garantie

Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de la police, l'assuré est garanti pour chaque événement jusqu'au montant du capital assuré, sauf le droit pour l'assureur de demander après chaque événement un complément de prime.

Article 564 Conditions du délaissement

Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants:

- perte totale ;
 - réparations devant atteindre les trois quarts de la valeur agréée;
 - impossibilité de réparer ;
 - défaut de nouvelles depuis plus de trois mois;
- la perte est réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles.

Article 565 Aliénation ou affrètement coque nue du navire

En cas d'aliénation ou d'affrètement coque-nue du navire, l'assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou de l'affréteur, à charge pour lui d'en informer l'assureur dans le délai de dix jours et d'exécuter toutes les obligations dont l'assuré était tenu envers l'assureur en vertu du contrat.

Il sera toutefois loisible à l'assureur de résilier le contrat dans le mois du jour où il aura reçu notification de l'aliénation ou de l'affrètement.

Cette résiliation ne prendra effet que quinze jours après sa notification.

L'aliénateur ou le frèteur reste tenu au paiement des primes échues entièrement à l'aliénation ou à l'affrètement.

Article 566

Majorité des parts - Aliénation

L'aliénation de la majorité des parts d'un navire en copropriété entraîne seule l'application de l'article précédent.

Article 567

Champ d'application

Les dispositions relatives à l'assurance sur corps sont également applicables aux contrats d'assurance concernant le navire qui n'est assuré que pour la durée de son séjour dans les ports, rades, ou autres lieux, qu'il soit à flot ou en cale sèche.

Elles sont applicables aux navires en construction.

Section II - ASSURANCES SUR FACULTES

Article 568

Définition - Domaine

Les marchandises sont assurées, soit par une police n'ayant d'effet que pour un voyage, soit par une police flottante.

Les marchandises sont assurées sans interruption, en quelque endroit qu'elles se trouvent, dans les limites du voyage défini par la police.

Article 569

Extension du domaine

Lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à l'ensemble du voyage.

Toutefois, les parties contractantes peuvent négocier des polices séparées.

Article 570

Délaissement des facultés - Conditions

Le délaissement des facultés peut être effectué dans le cas où les marchandises sont:

- perdues totalement;
- perdues ou détériorées à concurrence des trois quarts de leur valeur;
- vendues en cours de route pour cause d'avaries matérielles des objets assurés par suite d'un risque couvert.

Article 571

Autres conditions

Le délaissement peut également avoir lieu dans les cas suivants:

- innavigabilité du navire et si l'acheminement des marchandises, par quelque moyen que ce soit, n'a pu commencer dans le délai de trois mois;
- défaut de nouvelles du navire depuis plus de trois mois.

Article 572

Résiliation - Droit de répétition

Au cas où l'assuré qui a contracté une police flottante ne s'est pas conformé aux obligations prévues par un texte législatif ou réglementaire, le contrat peut être résilié sans délai à la demande de l'assureur qui a droit, en outre, aux primes correspondant aux expéditions non déclarées.

Si l'assuré est de mauvaise foi, l'assureur peut exercer le droit de répétition sur les versements qu'il a effectués pour les sinistres relatifs aux expéditions postérieures à la première omission intentionnelle de l'assuré.

TITRE II : DES VENTES MARITIMES

Article 573

Principe

Les dispositions du présent titre sont supplétives de la volonté des parties.

Article 574
Vente au départ

La vente au départ met la chose vendue au risque et à la charge de l'acheteur, à compter du jour où elle a été livrée dans les conditions du contrat.

L'acheteur doit, dans un délai raisonnable, indiquer au vendeur le nom du navire sur lequel la chose vendue sera embarquée et la date à laquelle aura lieu le chargement.

Le vendeur doit livrer la chose vendue à quai, au plus près du navire désigné, le jour fixé par l'acheteur. Il doit en aviser l'acheteur, dans les vingt quatre heures, par les moyens d'usage.

Article 575
Vente à l'arrivée

La vente à l'arrivée laisse la chose vendue au risque et à la charge du vendeur.

Dans la vente sur navire désigné, le vendeur avise l'acheteur du nom du navire sur lequel il charge la chose vendue. En cas de perte de la marchandise, le vendeur n'est pas tenu de la remplacer, si le sinistre est postérieur à l'envoi de l'avis ci-dessus.

Dans la vente à l'embarquement, le vendeur remet la marchandise à un transporteur et avise l'acheteur du nom de ce transporteur. En cas de perte, il doit, s'il s'agit de choses de genre, réexpédier à l'acheteur la même quantité de choses vendues dans les conditions du contrat.

LIVRE VII - POLICE DE LA POLLUTION

TITRE PREMIER - PRINCIPES GENERAUX

Article 576
Champ d'application

Les dispositions du présent livre ont pour objet la protection des eaux de la mer contre toute pollution, de manière à satisfaire ou à concilier, lors des différents usages, activités ou travaux, les exigences de la santé, de la salubrité publique, de la sécurité civile, des pêches et cultures marines, de l'industrie, des transports, du tourisme, des loisirs et des sports nautiques ainsi que de toutes autres activités humaines légalement exercées.

Article 577
Interdiction

L'introduction dans le milieu marin de substances ou d'énergies définies à l'article premier du présent Code est interdite.

Article 578
Dérogation

Par dérogation aux dispositions prévues à l'article ci-dessus, le rejet et l'immersion de substances polluantes par un navire, en mer ou sur le domaine public maritime peut être admis dans des circonstances particulières fixées par les dispositions des Conventions Internationales en vigueur et notamment afin :

- a) d'assurer sa propre sécurité ou celle d'autres navires,
- b) d'éviter une avarie au navire ou à sa cargaison,
- c) de sauver des vies humaines en mer.

En cas de rejet des substances polluantes par un navire, accidentellement ou exceptionnellement, les motifs de ce rejet doivent être indiqués dans le livre de bord ou dans tout autre document où sont relatés les événements de navigation maritime.

TITRE II - REJET PAR LES NAVIRES DANS LE MILIEU MARIN

CHAPITRE PREMIER - REJETS POLLUANTS PAR LES NAVIRES

Article 579
Limites des autorisations de rejets

Les rejets par les navires et les plate-formes :

- d'hydrocarbures,
- de substances liquides nocives transportées en vrac,
- de substances nuisibles transportées en colis,
- des eaux usées,
- des ordures,
- des substances polluant l'atmosphère

sont autorisés dans les limites et les conditions fixées par les dispositions de la Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

Article 580
Inscription dans le livre de bord

Tout rejet par un navire, quelle qu'en soit la cause, de matières, de produits ou de substances énumérées à l'article précédent, doit être consigné dans le livre de bord ou, le cas échéant, le registre prévu à cet effet par la convention mentionnée à l'article ci-dessus.

Article 581
Réceptacle des rejets

Les navires doivent rejeter les matières et résidus de produits ou de substances énumérées aux articles précédents dans les installations de réception portuaires mises en place dans ce but.

Article 582
Champ d'application - Extension - Navires visés

Dans la zone économique, au large des côtes du Sénégal, les eaux territoriales et les eaux intérieures sénégalaises, les dispositions de la présente section s'appliquent aux navires et plate-formes étrangers même immatriculés dans un Etat non partie à la convention mentionnée à l'article 579.

Les navires sénégalais et, dans les eaux territoriales et les eaux intérieures sénégalaises les navires étrangers dont les caractéristiques ne leur permettent pas d'entrer dans le champ d'application de la convention mentionnée aux articles ci-dessus doivent également respecter des normes de rejet identiques à celles fixées par les dispositions de cette convention.

CHAPITRE II - RESPONSABILITE CIVILE ET OBLIGATION D'ASSURANCE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES POUR LES DOMMAGES RESULTANT DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Article 583
Conditions

Tout propriétaire de navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages par pollution résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures de ce navire dans les conditions et limites déterminées par la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Pour l'application du présent chapitre, les termes ou expressions «propriétaire», «navire», «événement», «dommage par pollution» et «hydrocarbures» s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1er de la convention mentionnée à l'alinéa précédent.

Article 584
Obligation d'Assurances des navires sénégalais

Sous réserve des dispositions de la convention internationale mentionnée à l'article précédent relatif aux navires qui sont la propriété de l'Etat, le propriétaire d'un navire immatriculé dans un port sénégalais et transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne peut laisser commercer ce navire s'il ne justifie, dans les conditions déterminées à l'article 7 de cette convention, d'une assurance ou d'une garantie financière à concurrence, par événement, du montant de sa responsabilité.

Article 585
Obligation d'Assurances des navires étrangers

Quel que soit son lieu d'immatriculation, aucun navire transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne peut avoir accès aux ports sénégalais ou à des installations terminales situées dans les eaux territoriales ou intérieures sénégalaises, ni les quitter, s'il n'est muni d'un certificat établissant que la responsabilité civile de son propriétaire pour les dommages par pollution est couverte par une assurance ou une garantie financière dans les conditions prévues au paragraphe I de l'article 7 de la convention mentionnée ci-dessus.

Si ce navire est la propriété d'un Etat, il doit être muni d'un certificat justifiant que la responsabilité de cet Etat est couverte dans les limites fixées au paragraphe I de l'article 5 de la dite convention.

Article 586
Exclusion

Les dispositions de l'article ci-dessus ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial.

TITRE III - REJETS DANS LE MILIEU MARIN DUS AUX OPERATIONS D'EXPLORATION OU D'EXPLOITATION DU FOND DE LA MER OU DE SON SOUS-SOL

Article 587

Teneur du rejet d'hydrocarbures

Les rejets qui résultent directement des opérations d'exploration des ressources naturelles du plateau continental doivent être exempts d'hydrocarbures.

Les rejets qui résultent directement des opérations d'exploitation des ressources naturelles du plateau continental y compris le stockage, ne peuvent avoir une teneur moyenne en hydrocarbures supérieure à 20 parties par million, ni avoir pour effet de déverser dans la mer un volume moyen d'hydrocarbures supérieur à 2 centilitres par jour et par hectare de la surface du titre d'exploitation.

Des dispositions plus restrictives que celles prévues à l'alinéa ci-dessus peuvent être imposées par voie réglementaire en fonction des conditions locales ou particulières de l'exploitation ou de la protection de l'environnement.

Article 588

Obligation de dresser un état des lieux marins avant exploitation

Aucune opération d'exploitation ne peut être entreprise avant que ne soit dressé, aux frais du titulaire du titre d'exploitation, un état biologique et écologique du milieu marin de la zone couverte par ledit titre d'exploitation.

Cet état doit être renouvelé au moins une fois par an au cours de la durée de validité du titre d'exploitation.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par l'Autorité maritime.

Article 589

Dispositions plus contraignantes

Les dispositions des deux articles précédents sont applicables dans les eaux territoriales, sous réserve des mesures plus contraignantes qui peuvent être imposées en application des dispositions du Code de l'environnement ou au titre de la protection des pêches et cultures marines.

TITRE IV - IMMERSIONS DANS LE MILIEU MARIN ET INCINERATIONS EN MER

CHAPITRE PREMIER - IMMERSIONS

Article 590

Définition

Est considérée comme immersion le rejet délibéré dans la mer de déchets et autres matières à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer, ainsi que le sabordage en mer de ces navires ou plates-formes mêmes.

Article 591

Interdiction

Toute immersion de déchets inscrits sur la liste noire fixée par la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets est interdite.

Article 592

Permis d'immersion

L'immersion de déchets inscrits sur la liste grise ou la liste blanche fixées par la convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets est soumise à autorisation délivrée par le Ministre chargé de la Marine Marchande qui fixe par arrêté les conditions de délivrance, d'utilisation et de suppression de cette autorisation.

Article 593

Contrôle des opérations d'immersion

L'embarquement ou le déchargement de tous déchets destinés à être immergés en mer est subordonnée à l'obtention de l'autorisation visée à l'article précédent.

Les autorités compétentes s'assurent que les éventuels mouvements transfrontaliers de déchets sont effectués conformément aux principes de gestion écologique rationnelle définis par la Convention sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination.

CHAPITRE II - INCINERATIONS

Article 594
Définition

Est considérée comme incinération en mer toute combustion délibérée de déchets, substances, produits ou matériaux embarqués en vue de leur élimination en mer à partir d'un navire ou d'une structure artificielle fixe.

Pour l'application du présent article, on entend par :

- navire : tout bâtiment de mer quel qu'il soit, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, ainsi que les plates-formes flottantes et tous engins flottants, qu'ils soient ou non propulsés
- structure artificielle fixe : tout engin non flottant, installation, plate-forme ou dispositifs fixes quels qu'ils soient.

Article 595
Interdiction

L'incinération en mer est interdite.

Article 596
Champ d'application - Extension

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires, aéronefs, engins et plates-formes étrangers, même immatriculés dans un Etat non-partie à la convention mentionnée ci-dessus :

- en cas d'immersion ou d'incinération dans les eaux territoriales, la zone économique ou sur le plateau continental sénégalais ;
- même en cas d'immersion ou d'incinération hors espaces maritimes cités ci-dessus lorsque l'embarquement ou le chargement a lieu sur le territoire sénégalais.

TITRE V - REJETS TELLURIQUES DANS LE MILIEU MARIN

Article 597
Interdiction

Le fait de jeter, déverser ou laisser écouler, directement ou indirectement en mer ou dans la partie des cours d'eau, canaux ou plans d'eau où les eaux sont salées, des substances polluantes ou des organismes nuisibles est interdit.

Un arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine marchande et du Ministre de l'Environnement fixe les conditions dans lesquelles de tels rejets pourront être autorisés.

TITRE VI - PROTECTION DES EAUX PORTUAIRES

Article 598
Déballastage, Déversement, Dégazage
et Ramonage

Les opérations de déballastage des navires et autres navires utilisés dans la navigation maritime, dans les eaux des ports du Sénégal, ne sont autorisées que dans des cas particuliers, après vérification par les Autorités portuaires que les eaux de ballast sont propres au regard de la réglementation en vigueur.

Dans tous les autres cas, les opérations de déballastage ne peuvent être effectuées que dans les installations prévues à cet effet et avec l'autorisation des Autorités portuaires.

Les opérations de dégazage des navires ne peuvent être effectuées qu'aux postes spécialement prévus à cet effet et avec l'autorisation des Autorités portuaires.

Le ramonage des chaudières, conduits de fumées ou de gaz et l'émission de fumées denses et nauséabondes sont interdits dans les limites des zones portuaires du Sénégal.

Les résidus ou mélanges d'hydrocarbures, tels que huiles usées, eaux de cale, eaux de lavage de citernes ayant contenu des hydrocarbures ainsi que tous déchets liquides ou solides et ordures, provenant de navires, ne peuvent être évacués que dans les emplacements prévus à cet effet.

Article 599
Interdiction d'appareillage

Il peut être fait obligation par les Autorités portuaires à tout navire, préalablement à son départ, d'évacuer dans des emplacements prévus à cet effet, les huiles et les eaux usées, les déchets et les ordures, de toute nature se trouvant à son bord.

Les Autorités portuaires peuvent subordonner l'autorisation de quitter le port à l'exécution par le navire de cette prescription, et effectuer les vérifications nécessaires à bord. Elles peuvent également prescrire des précautions particulières pour éviter que les opérations de soutage ne donnent lieu à des déversements dans les eaux du port.

Article 600

Mise en demeure

Dans le cas d'avarie en mer survenue à un navire, un engin flottant ou une plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances, dangereuses ou polluantes ou des hydrocarbures, et de nature à créer des dangers graves susceptibles de porter atteinte à la santé des personnes, à la faune et à la flore marines, le propriétaire ou l'exploitant de ce navire, engin flottant ou plate-forme peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ces dangers.

Dans le cas où la mise en demeure visée à l'alinéa précédent reste sans effet, ou si elle n'a pas produit les effets escomptés dans un délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'Autorité Maritime peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais du propriétaire ou de l'exploitant du navire, de l'engin flottant ou de la plate-forme, ou en recouvrer le montant du coût auprès dudit propriétaire ou exploitant.

Article 601

Signalement

Le Capitaine d'un navire transportant des hydrocarbures est tenu, dès l'entrée dans les eaux territoriales du Sénégal d'adresser à l'Autorité Maritime, par voie radioélectrique, un message indiquant :

- la date et l'heure d'entrée dans les eaux territoriales,
- la position, la route et la vitesse du navire,
- la nature du chargement.

Le Capitaine d'un navire transportant des hydrocarbures et naviguant à moins de 50 milles marins des côtes du Sénégal est tenu de signaler à l'Autorité Maritime, par les voies les plus rapides, tout accident dont il est victime et qui peut avoir pour conséquence une fuite ou un rejet d'hydrocarbures en mer.

Le Capitaine de tout navire se portant, à des fins d'assistance ou de remorquage, au secours d'un navire qui, se trouvant dans les conditions prévues à l'alinéa précédent est victime d'un accident en mer, est tenu, dès réception de la demande d'assistance, de signaler à l'Autorité Maritime la position du navire en difficulté et la nature des avaries qu'il a subies. Il doit également la tenir informée du déroulement de son intervention.

TITRE VII - MESURES D'URGENCE

Article 602

Procédures - Champ d'application

Dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme sénégalais ou étranger transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures et pouvant créer un danger grave d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes au sens de l'article II-4 de la convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, adoptée le 29 novembre 1969, telle que modifiée par le protocole adopté le 2 novembre 1973, l'armateur ou le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, engin ou plate-forme peuvent être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ce danger.

Dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'Etat peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risque et périls de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant ou recouvrer le montant de leur coût auprès de ces derniers.

Les dispositions prévues aux premier et deuxième alinéas du présent article s'appliquent également aux navires, aéronefs, engins ou plates-formes en état d'avarie ou accidentés sur le domaine public maritime, dans les ports maritimes et leurs accès.

La fourniture des prestations de biens et de services nécessaires à l'exécution des mesures prises en application du présent article ou de la convention susmentionnée peut être obtenue soit par accord amiable soit par réquisition.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par l'Autorité Maritime.

Article 603

Rapport du Capitaine

Tout Capitaine de navire auquel est survenu, en mer ou dans les eaux intérieures, un des événements mentionnés par le protocole I de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973, ou toute autre personne ayant charge du navire, au sens de l'article 1er de ce protocole, doit établir et transmettre un rapport conformément aux dispositions dudit protocole.

Les dispositions de l'alinéa précédent sont applicables aux Capitaines des navires et plates-formes étrangers, même immatriculés dans un Etat non-partie à la convention mentionnée ci-avant, lorsque l'événement est survenu dans la zone économique exclusive, les eaux territoriales et les eaux intérieures sénégalaises.

Article 604

Lutte et coopération en matière de pollution

L'Autorité Maritime doit disposer d'une organisation capable de faire face aux conséquences d'un accident à caractère maritime, adaptée aux caractéristiques spécifiques du milieu marin et tenant compte de la simultanéité possible de menaces pour les vies humaines et pour l'environnement.

Un arrêté fixe les conditions générales de la lutte contre les pollutions accidentelles du milieu marin, quelle que soit leur origine, marine ou terrestre ; il est complété par un plan d'urgence élaboré conformément à la Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution.

LIVRE VIII - REGIME DISCIPLINAIRE ET REGIME PENAL

TITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

Article 605

Champ d'application

Sont soumis aux dispositions du présent livre :

a) toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, inscrites sur le rôle d'équipage d'un navire sénégalais immatriculé au Sénégal et y ayant conservé son port d'attache, à partir du jour de leur embarquement administratif, en quelque lieu que se trouve le navire ;

b) toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, qui se trouvent en fait à bord d'un navire visé à l'alinéa premier ci-dessus, soit comme Pilote, soit comme passager, soit comme employé ou occupé en quelque qualité que ce soit pour les besoins du navire, soit en tant que naufragé ou passager clandestin pendant tout le temps de leur présence sur le navire ;

c) toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, qui bien que non présentes à bord, ont commis un des délits prévus au présent livre ;

d) les équipages sénégalais ou autres, qui seraient embarqués sur des navires étrangers affrétés coque nue, par un armateur sénégalais, avec l'autorisation du gouvernement du Sénégal, ou soumis à la législation sénégalaise pour quelque motif que ce soit.

Les membres de l'équipage ainsi que les marins passagers naufragés, absents irrégulièrement ou délaissés, qui ont été embarqués pour être rapatriés, continuent d'être soumis aux dispositions du présent livre en cas de perte du navire, jusqu'à ce qu'ils aient pu être remis à une Autorité d'un Etat ayant passé des accords de réciprocité avec l'Etat du Sénégal, soit à une Autorité étrangère locale. Il en est de même des autres personnes embarquées si elles ont demandé à suivre la fortune de l'équipage.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les militaires et marins des armées du Sénégal embarqués, à quelque titre que ce soit, sur des navires visés à l'alinéa premier ci-dessus, demeurent justiciables des tribunaux militaires compétents pour tout délit ou crime prévu par le présent livre.

Article 606

Prescriptions

En ce qui concerne les crimes et délits prévus par le présent livre, les délais de prescription de l'action publique, de l'exécution de la peine et de l'action civile sont fixés conformément au droit commun, sauf dispositions contraires expressément prévues par le présent Code.

En ce qui concerne les fautes contre la discipline, les délais dans lesquels la punition doit être prononcée, la peine exécutée et l'action civile intentée sont ceux prévus pour les contraventions de simple police, sauf dispositions contraires expressément prévues par le présent Code.

Les délais prévus aux alinéas précédents ne commencent à courir qu'à partir du jour où, après la faute commise, le navire a touché un port du Sénégal.

Article 607

Jugements passés en force de chose jugée

Aucune poursuite ne peut être exercée, en application des dispositions du présent code, lorsque la personne inculpée a été jugée définitivement à l'étranger pour le même fait, et en cas de condamnation, qu'elle ait subi sa peine ou obtenu sa grâce, ou que la peine ait été prescrite.

TITRE II: REGIME DISCIPLINAIRE

Article 608
Pouvoirs du Capitaine

Le Capitaine a, dans l'intérêt commun, sur toutes les personnes présentes à bord, pour quelque cause que ce soit, et autant que la nécessité l'exige, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison et de la bonne exécution de l'expédition entreprise.

Il peut employer à ces fins, tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées pour lui prêter main forte. Les mesures prises par le Capitaine et les circonstances qui les ont motivées doivent être mentionnées chaque jour au livre de discipline institué par l'article 609.

Les personnes privées de leur liberté doivent, sauf impossibilité mentionnée au livre de discipline, être conduites sur le pont au moins deux fois par jour, pendant une heure chaque fois.

Article 609
Livre de discipline

Un livre spécial dit «livre de discipline» coté et paraphé par le chef de la circonscription maritime, sera ouvert à bord de tout navire sénégalais.

Le Capitaine ou le chef de la circonscription maritime, selon le cas, mentionne au livre de discipline la nature des fautes de discipline ou les circonstances des crimes ou délits commis à bord, les résultats des enquêtes effectuées, les punitions infligées et les mesures ordonnées.

Le livre de discipline doit être présenté au visa de l'Autorité Maritime, toutes les fois qu'une faute de discipline, un délit ou un crime a été commis dans l'intervalle compris entre le dernier départ et l'arrivée ou la relâche du navire.

Le livre de discipline est remis, lors du désarmement du navire par le Capitaine, à l'Autorité Maritime du port de désarmement.

Pour les navires d'un tonnage de moins de 100 tonneaux effectuant des voyages d'une durée inférieure à huit jours, la tenue du livre de discipline est facultative.

Article 610
Livre de punition

Il est tenu par le chef de la circonscription maritime, un livre de punitions sur lequel sont inscrites les punitions infligées par ses soins, en matière de discipline, les procès verbaux des enquêtes effectuées pour crimes ou délits en matière maritime, ainsi que les suites qui leur ont été données.

Les punitions infligées sont, avec l'indication des fautes qui les ont provoquées, inscrites, à la diligence de l'Autorité Maritime à l'article matriculaire de l'intéressé

Article 611
Liste des fautes contre la discipline

Sont réputés fautes contre la discipline :

- a) la désobéissance ou le refus d'obéir à tout ordre concernant le navire ou la résistance à un tel ordre ;
- b) l'ivresse à bord, avec ou sans désordre, et en dehors du service ;
- c) toute faute dans l'exercice de la profession susceptible de nuire à la sécurité du navire ;
- d) la non observation des règles de coopération, d'entraide et de vie commune et particulièrement le manque de respect mutuel entre les membres de l'équipage, surtout envers les supérieurs, les insultes, de même que les querelles et disputes à bord ;
- e) la négligence dans le service de quart ou de garde ;
- f) le fait d'avoir allumé du feu sans permission ou de fumer dans un endroit où il est interdit de fumer ;
- g) l'emploi non autorisé, sans perte et sans dégradation ou l'abandon d'une embarcation, radeau ou annexe, ou la dégradation volontaire de matériel du bord ;
- h) l'absence irrégulière du bord, lorsque cette absence n'a pas pour résultat de faire manquer le départ du navire ;
- i) les larcins ou filouteries dont l'importance ne justifierait pas aux yeux de l'Autorité Maritime compétente le dépôt d'une plainte pour vol ;
- j) la non observation des prescriptions relatives à la sécurité et à l'hygiène, aux conditions de travail, de même qu'à l'incendie ;
- k) toutes autres infractions au règlement en vigueur.

Article 612
Instruction du dossier

Lorsque le Capitaine a connaissance d'une faute contre la discipline, il procède immédiatement à une enquête.

Le Capitaine interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend les témoins à charge et à décharge.

Les résultats de l'enquête sont consignés au livre de discipline de bord, sous la signature du Capitaine et de deux témoins.

Y sont mentionnés :

- a) la nature de la faute ;
- b) le nom et les déclarations des témoins ;
- c) les explications de l'intéressé, auquel il est donné lecture des indications qui précèdent.

Sur les navires non munis de livre de discipline, la plainte du Capitaine est transmise à l'Autorité Maritime qui instruit l'affaire.

Article 613

L'instruction par l'Autorité Maritime

Lorsque le représentant de l'Autorité Maritime qualifié pour en connaître est saisi par le Capitaine d'une plainte concernant une faute contre la discipline, elle convoque immédiatement l'intéressé, le Capitaine, les témoins à charge et à décharge.

L'Autorité saisie interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend le Capitaine et les témoins.

Si les explications fournies ne sont pas de nature à le disculper, l'Autorité saisie inflige à l'intéressé l'une des punitions prévues à l'article suivant. La punition est mentionnée au livre de discipline du navire et au livre de punition de la circonscription maritime avec les motifs la justifiant.

L'intéressé peut se faire assister d'un Conseil de son choix.

Article 614

Sanctions

Toute faute contre la discipline entraîne l'une des sanctions suivantes :

- a) la réprimande ;
- b) l'avertissement verbal ou écrit ;
- c) l'amende ;
- d) le blâme ;
- e) la rétrogradation ;
- f) la suspension de service sans droit à aucune rémunération pour une période ne pouvant excéder six mois ;
- g) le licenciement ;
- h) la radiation du registre national des gens de mer.

Le paiement des amendes infligées est effectué immédiatement ou par le prélèvement sur le salaire dans les conditions prévus à l'article 371. Le montant des amendes est versé à un fond de secours en faveur des gens de mer.

Article 615

Recours

Le recours formulé par la personne punie contre une décision rendue en matière disciplinaire par le représentant de l'Autorité Maritime compétente est adressé, dans un délai de trois jours francs Cfa, sous pli recommandé, à l'Autorité Maritime compétente qui statuera sur décision motivée après enquête complémentaire en confirmant ou infirmant la décision prise par son représentant.

La décision de l'Autorité Maritime compétente est susceptible de recours pour excès de pouvoir.

Article 616

Retrait par mesures disciplinaires et Conseil de Discipline

Les retraits de prérogatives attachées aux brevets et diplômes peuvent être prononcés :

- par mesures disciplinaires ;
- pour cause d'incapacité physique.

Le ministre chargé de la Marine Marchande peut, pour faute contre l'honneur, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour condamnation devenue définitive, pour incapacité physique ou faute contre la discipline, pour infraction prévue aux règles visant la sauvegarde de la vie humaine en mer, prononcer contre tout marin breveté, diplômé, certifié, le retrait temporaire pour deux ans au plus, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents aux dits titres.

Toutefois, le retrait peut être prononcé à titre définitif dans le cas de condamnation à une peine afflictive ou infamante, de perte totale du navire ou si le marin a déjà été l'objet de l'une des sanctions prévues au premier alinéa.

Le retrait ne peut intervenir qu'après avis d'un Conseil de Discipline.

Lorsque le marin diplômé est titulaire d'un brevet, diplôme, certificat ou brevet de pilote délivré par un gouvernement étranger, il perd le droit d'exercer le commandement ou les fonctions d'Officier sur les navires sénégalais sous réserves d'une absence de réciprocité.

L'Autorité Maritime compétente ne peut prendre une décision plus sévère que celle proposée par le Conseil de Discipline. Cette décision est prise dans un délai de trente jours, après réception de l'avis du Conseil, et notifiée sans délai à l'intéressé qui peut se pourvoir dans un délai de huit jours.

Tout marin breveté ou diplômé qui est renvoyé devant un Conseil de Discipline, perd de ce fait, et jusqu'à ce qu'il ait été statué à son égard, l'exercice des droits et prérogatives afférents à la nature de son brevet ou diplôme, sauf décision spéciale du ministre chargé de la Marine Marchande qui peut, en attendant l'avis du Conseil de Discipline, maintenir l'intéressé à titre provisoire dans la possession partielle ou totale des droits et prérogatives dont il est titulaire.

Les règles relatives à la constitution, au fonctionnement du Conseil de Discipline et au mode d'exécution des décisions intervenues seront déterminées par décret.

Article 617

Enquête après accident de mer

Lorsqu'une enquête après accident de mer effectué, a mis en évidence à la charge d'un Capitaine ou d'un Pilote, les faits de nature à justifier la inculpation, l'Autorité Maritime compétente peut suspendre provisoirement l'exercice du droit de commander ou de piloter.

Au moment où l'Autorité Maritime compétente décide, s'il y a lieu ou non, de renvoyer l'intéressé devant le Conseil de Discipline prévue à l'article 616, elle décide également si la suspension doit être ou non maintenue.

Article 618

Interdiction de fonction - Cas des marins non brevetés

L'Autorité Maritime compétente peut, pour faute grave dans l'exercice de la profession, ^{ou} pour incapacité physique dûment constatée par un Médecin des gens de mer, interdire à tout marin non breveté, soit définitivement soit temporairement, l'exercice de toute fonction à bord qui serait incompatible avec l'incapacité professionnelle ou physique de l'intéressé.

Cette interdiction est prononcée après une enquête contradictoire au cours de laquelle l'intéressé est entendu.

TITRE III : REGIME PENAL

CHAPITRE PREMIER — DISPOSITIONS GENERALES

Section UNIQUE - CHAMP D'APPLICATION

Article 619

Infractions visées

Le régime pénal des marins s'applique :

- a) aux infractions liées à la navigation maritime et qui ne peuvent tomber sur le coup d'une autre incrimination ;
- b) aux infractions relatives à la police de la navigation, la police intérieure du navire et aux infractions concernant la perte du navire, abordage, échouement et autres accidents ;
- c) aux infractions relatives à la discipline à bord et aux obligations entre Officiers et membres de l'équipage, ainsi qu'au respect de l'Autorité de l'Administration maritime ;
- d) aux infractions relatives au droit du travail maritime, aux obligations du Capitaine ou de l'armateur dans le cadre du contrat d'engagement maritime.
- e) aux infractions relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, habitabilité, prévention de la pollution, assistance.

Article 620

Personnes relevant du régime pénal

Relève du régime pénal :

- a) toute personne inscrite au rôle d'équipage d'un navire immatriculé au Sénégal, autre qu'un navire de guerre et y ayant conservé son port d'attache ;
- b) tout marin inscrit au rôle d'équipage depuis le jour de son embarquement administratif. Il peut néanmoins être poursuivi pour les infractions commises à terre, telles que le refus de rejoindre le bord ;
- c) toute personne ayant la carte de circulation ;
- d) toute personne qui se trouve à bord, soit comme passager proprement dit, soit en vue d'effectuer le voyage, pendant tout le temps de sa présence sur le navire ;
- e) le Pilote, l'armateur ou les personnes qui pénètrent à bord sans billet ou sans autorisation.

Les marins, membres de l'équipage ou passagers rapatriés, restent, en cas de perte de navire, soumis au régime pénal des marins jusqu'à ce qu'ils aient pu être remis soit à l'Autorité Maritime nationale, soit à l'Autorité étrangère locale.

Chapitre II — INFRACTIONS MARITIMES

Section PREMIERE - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 621

Infractions commises par le Capitaine

Lorsque la contravention, le crime ou délit a été commis par le Capitaine ou avec sa complicité, le chef des services de la Marine Marchande, ou l'Autorité Consulaire ou Maritime compétente saisit sans tarder l'Officier de Police Judiciaire ou le Procureur de la République territorialement compétent.

Si la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire ou des passagers lui semble l'exiger, le Chef des services de la Marine Marchande, ou à défaut, l'Autorité Consulaire ou Maritime habilitée prend, en accord avec l'armateur, les mesures nécessaires afin de pourvoir à son remplacement.

Article 622

Poursuite des contraventions, des délits ou des crimes

Il appartient au Procureur de la République de poursuivre ou non les contraventions, les délits ou crimes prévus par le présent Code, conformément aux dispositions du Code Pénal et à celles du Code de Procédure Pénale.

En ce qui concerne les contraventions et les délits relatifs à la police de la navigation et à la police intérieure du navire, le Ministère public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions du chef des services de la Marine Marchande, ou à l'expiration d'un délai de dix jours après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée.

Les crimes maritimes ainsi que les crimes de droit commun sont de la compétence de la juridiction criminelle de droit commun.

Article 623

Infractions relatives aux navires étrangers

Sous réserve des règles internationales en la matière et en cas d'urgence, lorsqu'il s'agit des faits prévus par la présente loi ou ses textes d'application et imputables à une ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage d'un navire étranger, le chef des services de la Marine Marchande peut, sans préjudice des mesures de droit commun, arrêter le navire, jusqu'au dépôt, auprès du Trésor Public, d'un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations et dont il fixe le montant.

En cas de condamnation définitive et exécutée, le cautionnement est destiné au paiement des amendes prononcées, des frais engagés ainsi que des réparations civiles y afférentes.

Après déduction faite des sommes dues, le reliquat du cautionnement est restitué au déposant.

Les amendes prononcées sont acquises au profit du Fonds d'appui à la Marine Marchande.

Pour assurer l'exécution de ces décisions, le chef des services de la Marine marchande peut requérir les Autorités du port en vue de s'opposer à la libre sortie du navire, ou ordonner lui-même les mesures matérielles empêchant le départ du navire.

Section II - INFRACTIONS CONCERNANT LA POLICE INTÉRIEURE DU NAVIRE

Article 624

Absence irrégulière et abandon de poste

Est puni d'un emprisonnement de trente jours à six mois et d'une amende de 20.000 à 100.000 francs Cfa, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout Officier, Maître ou homme d'équipage, qui se rend coupable d'absence irrégulière du bord lorsque son absence a eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire.

Article 625

Rupture d'engagement ayant entraîné l'abandon du navire par le Capitaine

Tout Capitaine qui, hors le cas de force majeure et sans motifs légitimes, rompt son contrat d'engagement et abandonne son navire avant d'avoir été remplacé, est puni, si le navire se trouvait en sûreté dans un port, d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 100.000 à 1.000.000 de francs Cfa ou de l'une de ces deux peines et si le navire se trouvait en rade ou en mer, d'un emprisonnement de un à cinq ans et d'une amende de 5.000.000 à 10.000.000 de francs Cfa ou de l'une de ces deux peines.

Article 626

Absence du Capitaine à la passerelle à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières

Est puni d'une amende de 100.000 à 300.000 francs Cfa tout Capitaine qui, à l'entrée et à la sortie des ports, havres et rivières, n'assure la veille permanente à la passerelle du navire.

Article 627

Abus d'Autorité — outrages et voies de fait envers un inférieur

Tout Capitaine, Officier ou Maître qui abuse de son autorité ou qui ordonne, autorise ou tolère un abus d'Autorité vis-à-vis d'une personne embarquée, est puni d'une amende de 20.000 à 200.000 francs Cfa Cfa et d'un emprisonnement de six jours à un mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Est puni de la même peine tout Capitaine, Officier ou maître coupable d'outrage caractérisé par parole, geste ou menace envers les hommes d'équipage.

Tout Capitaine, Officier ou maître qui, hors les motifs légitimes visés à l'article 608, a usé ou fait user de violences dans l'exercice ou l'occasion de l'exercice de ses fonctions, est puni conformément aux dispositions du Code Pénal.

Dans les cas prévus aux deux paragraphes précédents, la peine peut être doublée s'il s'agit d'un novice ou d'un mousse.

Article 628

Inexécution des obligations du Capitaine

Est puni, pour chacune des infractions visées ci-après, d'une amende de 20.000 à 200.000 francs Cfa Cfa, tout Capitaine qui refuse ou néglige, sans motif légitime :

- de faire les constatations requises en cas de contraventions, crimes ou délits commis à bord ;
- de rédiger : soit les actes de l'État civil, les procès verbaux de disparition et les testaments, dans les cas tendant à la création d'un état civil unique, soit les rapports détaillés de constatation de blessures ou de maladie dans les conditions prévues à l'article 428
- de tenir régulièrement le journal de bord, le livre de discipline et autres documents réglementaires.

Article 629

Inscription frauduleuse sur les papiers du bord

Est puni de la peine prévue par l'article 132 du Code Pénal, tout Capitaine, Officier maître ou homme d'équipage qui inscrit frauduleusement sur les documents du bord des faits altérés ou contraires à la vérité.

Article 630

Usurpation de commandement

Est puni d'un emprisonnement de un à six mois tout Capitaine qui favorise, par son consentement, l'usurpation de l'exercice de commandement à son bord.

La même peine d'emprisonnement, à laquelle il peut être joint une amende de 50.000 à 500.000 francs Cfa Cfa est prononcée contre toute personne qui a pris indûment le commandement d'un navire et contre l'armateur qui serait son complice.

Article 631

Fraude ou contrebande

Toute personne embarquée, autre que le Capitaine, qui commet ou tente de commettre, dans une intention coupable à l'insu de l'armateur, un acte de fraude ou de contrebande de nature à entraîner une condamnation pénale pour l'armement, et punie d'un emprisonnement de un à trois mois.

Si le coupable est le Capitaine, la peine peut être doublée.

Article 632

Détournement du navire — fausse route intentionnelle — destruction intentionnelle des vivres et de la cargaison

Est puni d'un emprisonnement de un à cinq ans tout Capitaine qui, dans une intention frauduleuse, détourne à son profit le navire dont la conduite lui est confiée, ou qui, volontairement et dans une intention criminelle, fait fausse route ou détruit sans nécessité tout ou partie de la cargaison, des vivres ou des effets du bord.

Article 633

Vente illicite du navire

Est puni de la peine prévue à l'article précédent tout Capitaine qui, dans une intention frauduleuse, vend, hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le navire dont il a le commandement.

Article 634

Emprunts et vente illicites sur le navire

Le Capitaine qui aurait, sans autorisation, emprunté de l'argent, vendu des marchandises ou des vivres, ou qui aurait mentionné dans ses comptes des avaries ou des dépenses supposées, sera puni des peines prévues par l'article 629.

Article 635

Suppression ou détournement de lettres

Toute personne embarquée qui supprime intentionnellement ou conserve abusivement une lettre qui lui est confiée pour être remise à une personne embarquée

sur le même navire, au lieu de la faire parvenir au destinataire ou qui, dans les mêmes conditions, ouvre une lettre confiée à ses soins, est puni d'un emprisonnement de un à trois mois, ou d'une amende de 20.000 à 100.000 francs Cfa Cfa.

Article 636

Altération des marchandises

Tout Capitaine, Officier, maître ou homme d'équipage qui altère des marchandises faisant partie de la cargaison, est puni des peines prévues à l'article 415 du Code Pénal.

Article 637

Altération des vivres et boissons

Toute personne embarquée qui altère volontairement les vivres, boissons ou autres objets de consommation par le mélange de substances non malfaisantes, est punie d'un emprisonnement de un à six mois.

S'il y a eu emploi de substances malfaisantes, la peine est de deux à cinq ans d'emprisonnement. S'il en résulte pour une ou plusieurs personnes une maladie grave, la peine est celle de réclusion, s'il en est résulté la mort sans l'intention de la donner, la peine est celle des travaux forcés à temps.

Article 638

Détérioration d'objets utiles à la navigation détournement de vivres

Toute personne embarquée qui, volontairement détourne, détériore ou vend un objet utile à la navigation, à la manœuvre ou à la sécurité du navire, ou qui vend des vivres embarquées pour le service du bord, est punie d'un emprisonnement de un mois à deux ans.

Article 639

Vols à bord

Les vols commis à bord sont punis conformément aux dispositions du code pénal.

Toutefois, les circonstances aggravantes prévues par ce code ne modifient pas la nature de l'infraction qui reste un simple délit.

Les dispositions des alinéas précédents ne font pas obstacle à l'application des sanctions disciplinaires prévues à l'article 614 de la présente loi.

Article 640

Dissipation d'avance par un marin qui n'embarque pas

Tout marin qui, après avoir reçu devant l'Autorité Maritime ou Consulaire des avances sur salaires ou parts, s'abstient sans motif légitime de prendre son service à bord et ne se met pas en mesure de rembourser les avances qui lui ont été accordées, est puni des peines prévues par l'article 383 du Code Pénal.

Article 641

Introduction d'alcool à bord

Est puni d'un emprisonnement de six jours à un mois toute personne embarquée coupable d'avoir introduit à bord de l'alcool ou des boissons spiritueuses ou d'en avoir facilité l'introduction à bord, sans l'autorisation expresse du Capitaine.

Est puni d'une peine double, le Capitaine ou l'armateur qui a embarqué ou fait embarquer de l'alcool ou des boissons spiritueuses destinées à la consommation de l'équipage, en quantités supérieures aux quantités réglementaires, ou en aura autorisé l'embarquement.

Article 642

Ivresse pendant le quart - ivresse habituelle

Est puni d'un emprisonnement de six jours à un mois, tout Capitaine qui s'est trouvé en état d'ivresse à bord de son navire, et tout Officier, maître ou homme d'équipage ainsi que tout Pilote qui s'ivrent habituellement ou qui s'est trouvé en état d'ivresse pendant son service.

Le double de la peine est prononcé contre tout Capitaine qui s'ivrent habituellement, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'article 614 de la présente loi.

Article 643

Outrage envers un supérieur

Est punie d'une amende de 10.000 à 100.000 francs Cfa Cfa et d'un emprisonnement de six jours à un mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout Officier, Maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'outrage par parole, geste ou menace envers un supérieur.

Article 644

Voies de fait contre le Capitaine

Est punie des peines prévues à l'article 230 du Code Pénal, toute personne embarquée qui se rend coupable de voie de fait contre le Capitaine, sans qu'il en soit résulté une incapacité de travail de plus de vingt jours.

Si les voies de fait ont occasionné une incapacité de travail de plus de vingt jours, le coupable est puni conformément aux articles 294 et suivants du Code Pénal.

Article 645

Refus formel d'obéissance après sommation

Est puni d'un emprisonnement de six jours à un mois, tout homme d'équipage qui, après une sommation formelle du Capitaine ou d'un Officier spécialement désigné à cet effet par le Capitaine, a refusé d'obéir ou résisté à un ordre concernant le service.

Si le coupable est un Officier ou un Maître, la peine prévue à l'alinéa ci-dessus est portée au double.

Article 646

Violences contre le Capitaine - Rébellion

Les personnes embarquées qui, collectivement, et étant armées ou non, se livrent à des violences à bord ou se soulèvent contre l'autorité du Capitaine et refusent, après une sommation formelle, de rentrer dans l'ordre, sont punies pour :

- les Officiers ou maîtres, des travaux forcés à temps de 10 à 20 ans ;
- les autres personnes embarquées, des travaux forcés à temps de 5 à 10 ans

Toutefois, les personnes embarquées qui ne remplissent pas à bord du navire un emploi salarié sont punies comme les Officiers ou maîtres, si elles ont été les instigatrices de la résistance.

Dans le cas prévus ci-dessus, la résistance du Capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles est considérée comme un acte de légitime défense. Les peines prévues à l'article 647 s'ajoutent de droit à celles prévues au présent article s'il y a détournement du navire par l'Autorité de fait.

Article 647

Complot contre le Capitaine

Toute personne impliquée dans un complot ou dans un attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du Capitaine est punie pour :

- les Officiers ou maîtres, de la peine des travaux forcés à temps de 10 à 20 ans ;

- les autres personnes embarquées de la peine des travaux forcés à temps de 5 à 10 ans, sans préjudice de l'application éventuelle des peines prévues aux articles 644 et 646.

Il y a complot dès que la résolution d'agir est concertée entre deux ou plusieurs personnes embarquées à bord d'un navire.

Article 648

Réitération de fautes contre la discipline

La troisième faute et les fautes subséquentes contre la discipline commises au cours du même embarquement sont considérées comme un délit et punies d'un emprisonnement de un à trois mois.

Toutefois, lorsque la nature de la faute et les circonstances qui l'ont accompagnée ne paraissent pas suffisantes au chef des services de la Marine Marchande pour lui permettre de saisir le Procureur de la République, il peut conserver à l'infraction son caractère de faute et lui appliquer les punitions prévues par l'article 614.

SECTION III - INFRACTIONS CONCERNANT LA NAVIGATION

Article 649

Police de navigation

Toute personne, même étrangère embarquée, sur un navire sénégalais ou étranger qui, dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales, ne se conforme pas aux règlements ou aux ordres émanant de l'Autorité Maritime et relatifs, soit à la police des eaux et rades, soit à la police de la navigation maritime, soit aux lois et règlements sur la sécurité de la navigation, est punie d'un emprisonnement de un à six mois et d'une amende de 20.000 à 100.000 francs Cfa. ou de l'une de ces deux peines seulement.

La même peine est encourue par toute personne embarquée sur un navire sénégalais qui, hors des eaux territoriales sénégalaises, ne se conforme pas aux ordres régulièrement donnés par un consul ou un Ambassadeur du Sénégal ou par une Autorité Maritime qualifiée, ou par le Commandant d'un navire de guerre sénégalais.

Lorsque la personne ayant commis une des infractions prévues aux deux alinéas précédents est embarquée sur un navire sénégalais, ou étranger, qui se trouve ou vient à se trouver dans un port, rade ou mouillage du Sénégal, ce navire peut être retenu provisoirement jusqu'à consignation du montant présumé de l'amende encourue par le délinquant ou constitution d'une caution solvable.

Si les infractions prévues au présent article ont été commises en temps de guerre, la peine peut être portée au triple.

Les mêmes peines sont applicables en cas d'infraction à la police du pavillon.

Article 650

Refus par le Capitaine de se charger d'un dossier d'enquête ou du transport d'un prévenu

Tout Capitaine requis par l'Autorité compétente, comme il est dit à l'article 699 qui, sans motif légitime, refuse de se charger du dossier d'enquête ou des pièces à conviction, ou d'assurer le transport du prévenu dans les conditions prévues à l'article 699, ou qui ne livre pas le prévenu ou le dossier confié à ses soins à l'Autorité Maritime désignée pour les recevoir, est puni d'une amende de 20.000 à 200.000 francs Cfa Cfa sans préjudice, s'il y a lieu, en cas d'évasion ou de complicité d'évasion, de l'application aux personnes embarquées et au prévenu des dispositions des articles 208 à 213 du Code Pénal.

Article 651

Refus du Capitaine de déférer à une réquisition de rapatriement.

Est puni de la peine prévue à l'article précédent, tout Capitaine, qui, sans motif légitime, refuse de déférer à la réquisition du chef des services de la Marine Marchande ou de l'Autorité Consulaire ou Maritime compétente, pour rapatrier des sénégalais au Sénégal.

Article 652

Refus de répondre à l'appel d'un navire de guerre

Tout Capitaine qui, en mer, n'obéit pas à l'appel d'un navire de guerre sénégalais, et le contraint à faire usage de force est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans.

Article 652 bis

Abandon d'un blessé ou malade à terre

Tout Capitaine qui ayant laissé à terre dans un port où il n'existe aucune Autorité sénégalaise, un Officier, un Maître ou un homme d'équipage malade ou blessé, ne lui procure pas les moyens d'assurer son traitement et son rapatriement, est puni d'une amende de 100.000 à 300.000 francs Cfa Cfa et d'un emprisonnement de un à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

La même peine est encourue par le Capitaine ayant laissé à terre avant qu'il ait atteint son lieu de destination, un passager malade ou blessé et ne donne pas avis de cette mesure à l'Autorité Consulaire du pays auquel appartient le passager débarqué, ou à défaut l'Autorité locale.

Article 653

Infractions aux règles de commandement

Toute personne qui, sur un navire sénégalais, exerce sans l'autorisation du Chef de Service de la Marine Marchande et hors le cas de force majeure, soit le commandement du navire, soit toute autre fonction de bord, sans satisfaire aux conditions exigées par les lois et règlements maritimes, est puni d'un emprisonnement de un mois à un an et d'une amende de 50.000 à 200.000 francs Cfa Cfa ou de l'une de ces deux peines.

Article 654

Navigation sans titre

Toute personne qui se livre à une navigation maritime sans être munie, conformément aux lois et règlements, soit d'un rôle d'équipage, soit d'un permis de circulation, d'une carte de circulation ou qui n'exhibe pas son rôle ou permis à la première réquisition de l'Autorité Maritime, est punie d'une amende de 50.000 à 100.000 francs Cfa Cfa.

Article 655

Infraction à la réglementation sur le rôle d'équipage

Tout Capitaine qui embarque ou débarque une personne de l'équipage sans faire mentionner cet embarquement ou ce débarquement sur le rôle d'équipage par l'Autorité Maritime, est puni, pour chaque personne irrégulièrement embarquée ou débarquée :

- d'une amende de 50.000 à 300.000 francs Cfa Cfa si le navire a une jauge brute dépassant 25 tonnes ;

- de 20.000 à 200.000 francs Cfa Cfa dans le cas contraire.

Les peines énumérées ci-dessus sont encourues pour chaque passager admis à bord sans avoir été inscrit à la suite au rôle d'équipage.

Il peut cependant être procédé à un embarquement sur un manifeste de passagers sur la base d'un manifeste, sous réserve que copie dudit document soit déposée auprès de l'Autorité Maritime avant le départ du navire.

Article 656

Fausse pièces professionnelles maritimes

Toute personne qui contracte ou tente de contracter un engagement maritime en produisant sciemment de fausses pièces professionnelles maritimes est punie d'un emprisonnement de un à cinq ans et d'une amende de 100.000 à 1.000.000 de francs Cfa ou de l'une de ces deux peines seulement ; la peine est doublée en cas de récidive.

L'obtention ou la détention frauduleuse, de même que le trafic des pièces d'identité maritime est punie de la même peine.

Article 657

Infractions aux règlements sur la sécurité de la navigation

Tout armateur ou propriétaire qui enfreint les prescriptions du présent Code sur la sécurité de la navigation ou celle des règlements pris pour son application est puni, sauf ce qui est dit à l'alinéa suivant d'une amende de 300.000 à 10 millions de francs Cfa.

Le double de l'amende prévue ci-dessus et un emprisonnement d'un mois à un an, ou d'une de ces deux peines seulement, peut être infligée à tout armateur ou à tout propriétaire de navire qui fait naviguer son navire avec un titre de sécurité périmé ou dont le titre de sécurité est suspendu.

Le Capitaine qui a commis l'une des infractions prévues au présent article est passible des mêmes peines, sauf s'il est prouvé qu'il a agi sur l'ordre verbal ou écrit du propriétaire ou de l'armateur.

Est puni de un à trois mois de prison et de 20.000 à 100.000 francs Cfa d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement, tout membre de l'équipage qui a provoqué une visite à bord en produisant sciemment des allégations inexacts.

Les peines prévues ci-dessus peuvent être portées au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsque dans les douze mois précédant les faits délictueux le délinquant a déjà subi une condamnation pour des faits réprimés par le présent article.

Article 658

Accès à bord - Embarquement clandestin

Toute personne autre que les fonctionnaires et agents des services publics qui pénètre à bord sans billet et sans autorisation du Capitaine ou de l'armateur, ou sans y être appelée par les besoins de l'exploitation, est punie d'une amende de 20.000 à 100.000 francs Cfa.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double et le tribunal pourra prononcer, en outre, une peine de trois jours à un mois d'emprisonnement.

Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée au Long Cours ou de cabotage international, est punie d'une amende de 20.000 à 100.000 francs Cfa et d'un emprisonnement de un à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, les peines prévues ci-dessus sont portées au double.

Toute personne qui, soit à bord, soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, l'a dissimulé ou lui a fourni des vivres à l'insu du Capitaine, est punie d'une amende de 20.000 à 500.000 francs Cfa et d'un emprisonnement de un à six mois. Le maximum de ces deux peines doit être prononcé à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.

En cas de récidive, l'amende sera de 500.000 à 2.000.000 francs Cfa et l'emprisonnement de six mois à deux ans. La peine sera du double du maximum à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.

Les frais de refoulement hors du territoire des passagers clandestins de nationalité étrangère sont imputés au navire à bord duquel le délit a été commis.

Article 659

Embarquement clandestin de marchandises

Toute personne embarquée qui, à l'insu du Capitaine, introduit à bord du navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie d'une amende de 20.000 à 100.000 francs Cfa et d'un emprisonnement de un à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice du droit du Capitaine de jeter à la mer dans les conditions de l'article 346 du présent Code, les marchandises indûment chargées sur le navire, et ceci indépendamment des pénalités prévues par la réglementation douanière.

Article 660

Visa des rôles d'équipage

Tout Capitaine qui, hors le cas d'empêchement légitime, ne dépose pas son rôle d'équipage et son livre de discipline au bureau de la Marine Marchande ou du consulat, soit dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port sénégalais ou dans un port étranger où réside un consul général, un consul ou un vice-consul du Sénégal lorsque le navire doit séjourner plus de vingt-quatre heures dans le port, est puni d'une amende de 20.000 à 50.000 francs Cfa.

Article 661

Infractions du Capitaine sur rades étrangères

Tout Capitaine qui, à moins de légitimes motifs d'empêchement, s'abstient sur une rade étrangère de se rendre à bord du navire de guerre du Sénégal alors qu'il y a été convoqué pour raison de service, est puni d'une amende de 20.000 à 50.000 francs Cfa.

Article 662

Marques extérieures d'identité

Tout Capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions sur les marques extérieures d'identité des navires, ou qui efface, altère, couvre ou masque les dites marques est puni d'une amende de 20.000 à 200.000 francs, Cfa.

Article 663

Non déclaration - vol ou recel d'épaves

En cas de défaut de déclaration de découverte d'épave maritime, dans un délai de quinze jours, le contrevenant est puni d'un emprisonnement de trente jours à un an et d'une amende de 50.000 à 150.000 francs Cfa ou de l'une de ces deux peines.

Toute personne qui a détourné, ou tenté de détourner ou recelé une épave maritime est punie des peines prévues à l'article 430 du Code Pénal.

SECTION IV - INFRACTIONS CONCERNANT LA POLICE DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

Article 664

Infraction à la police de la navigation

Est puni de peine d'emprisonnement de six mois à un an et d'une amende de 1000.000 à 10.000.000 francs Cfa, ou de l'une de ces deux peines seulement, en cas de récidive du double des peines ainsi prévues, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout Capitaine de navire qui se sera rendu coupable, d'une infraction aux dispositions prévues au livre VIII du Présent Code.

Lorsque l'infraction a été commise sur ordre du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ce propriétaire ou cet exploitant sera puni des peines prévues à l'alinéa précédent, le maximum des peines encourues étant toutefois porté au triple.

Tout Capitaine de navire qui aura enfreint dans les eaux territoriales ou intérieures du Sénégal soit les règles de circulation maritimes édictées en application de la Convention COLREG en vigueur, soit les règles édictées par l'Autorité Maritime en ce qui concerne les distances minimales de passage le long des côtes sénégalaises, sera puni d'une peine d'emprisonnement de un à six mois et d'une amende de 1000.000 à 5000.000 francs Cfa ou de l'une de ces deux peines seulement, dans les conditions prévues aux alinéas 1 et 3 du présent article.

Lorsque l'infraction est commise par le Capitaine d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses ou polluantes, les peines d'emprisonnement et d'amende encourues seront portées au double.

Tout Capitaine de navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses ou polluantes en infraction au livre VII du présent Code, qui aura pénétré dans les eaux territoriales ou intérieures du Sénégal sans avoir signalé à l'Autorité Maritime de la date et l'heure d'entrée, la position, la route et les vitesses du navire ainsi que la nature et l'importance du chargement sera puni d'une peine d'emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 1000.000 à 5000.000 francs Cfa ou de l'une de ces deux peines seulement, dans les conditions prévues ci-dessus.

Tout Capitaine de navire qui ne signale pas à l'Autorité Maritime un accident de mer dont son navire a été victime dans les eaux territoriales ou intérieures du Sénégal sera puni d'une peine d'emprisonnement de un à trois mois et d'une amende de 200.000 à 1000.000 francs Cfa.

Tout Capitaine de navire qui, se trouvant dans les eaux territoriales ou intérieures du Sénégal, se sera porté au secours d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses ou polluantes en infraction au livre VII du présent Code, aux fins d'assistance ou de remorquage est tenu de signaler à l'Autorité Maritime, dès qu'il en a connaissance, la position du navire en difficulté et la nature de ses avaries, et de la tenir informée du déroulement des opérations de secours.

SECTION V - PERTES DE NAVIRE - ABORDAGE

- échouement et autres accidents de la navigation

Article 665

Perte ou destruction volontaire du navire

Toute personne qui en dehors des cas prévus par le code de justice militaire pour l'armée de mer, échoue, perd ou détruit, volontairement et dans une intention criminelle, un navire quelconque par quelque moyen que ce soit, est punie des peines établies par les articles 406 et 407 du Code Pénal.

Le maximum de la peine est appliqué au délinquant qui est chargé, à quelque titre que ce soit, de la conduite du navire ou qui le dirige comme Pilote.

Article 666

Infractions aux règlements pour prévenir les abordages

Est puni de un à trois mois d'emprisonnement et d'une amende de 100.000 à 500.000 francs Cfa ou de l'une de ces deux peines seulement, tout Capitaine ou chef de quart qui se rend coupable d'une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes, soit sur les feux à allumer la nuit et les signaux à faire en temps de brume, soit sur la route à suivre, soit sur les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un navire.

Est puni de la même peine tout autre qui se rend coupable d'une infraction aux règles sur la route à suivre.

Article 667

Abordage - échouement - avaries

Si l'une des infractions prévues à l'article ci-dessus, ou tout autre fait de négligence imputable au Capitaine, chef de quart ou Pilote, a occasionné pour le navire ou pour un autre navire, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison, le coupable est puni de un à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de 500.000 à 2000.000 francs Cfa, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves,

soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni de trois mois à deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 1000.000 à 5000.000 francs Cfa ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 668

Abordage - Négligence - défaut de vigilance autres personnes

Toute personne de l'équipage, autre que le Capitaine, le chef de quart, ou le Pilote, qui se rend coupable pendant son service d'un fait de négligence sans excuse, d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de son service, ayant occasionné pour un navire quelconque, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison, est puni d'un emprisonnement de un à deux mois et d'une amende de 100.000 à 1000.000 francs Cfa, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu comme conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni de un à huit mois d'emprisonnement et d'une amende de 200.000 à 2000.000 francs Cfa ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 669

Négligence du Capitaine après abordage

Est puni d'une amende de 50.000 à 500.000 francs Cfa et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout Capitaine qui après abordage et autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, néglige d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par l'abordage l'autre navire, son équipage et ses passagers.

Est puni de la même peine le Capitaine qui hors le cas de force majeure, s'éloigne du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une longue assistance est inutile à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers et si le navire a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés. Si une ou plusieurs personnes ont péri par la suite de la non exécution des obligations visées au présent alinéa, la peine peut être portée au double.

Après un abordage, le Capitaine de chacun des navires abordés qui, s'il le peut sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, ne fait pas

connaître au Capitaine de l'autre navire les noms de son propre navire et des ports d'attache, de départ et de destination de celui-ci, est puni d'une amende de 20.000 à 100.000 francs Cfa et d'un emprisonnement de un à trois mois.

Article 670

Abandon du navire en danger par le Capitaine

Est puni d'un emprisonnement de un à deux ans et d'une amende de 100.000 à 1.000.000 de francs Cfa ou de l'une de ces deux peines seulement tout Capitaine qui en cas de danger, abandonne son navire pendant le voyage sans l'avis des Officiers et Principaux de l'équipage.

Est puni d'un emprisonnement de un à deux ans et d'une amende de 100.000 à 1.000.000 de francs Cfa ou de l'une de ces deux peines seulement tout Capitaine, qui en cas de danger et avant d'abandonner son navire, néglige d'organiser le sauvetage de l'équipage et des passagers et de sauver les papiers de bord, les dépêches postales et les marchandises les plus précieuses de la cargaison.

Est puni des peines portées à l'alinéa précédent le Capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne reste pas à bord le dernier.

Article 671

Refus d'assistance en mer

Tout Capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers refuse de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre, est puni d'une amende de 1.000.000 à 5.000.000 francs Cfa et d'un emprisonnement d'un an à cinq ans, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 672

Extension du champ d'application

Les dispositions de la présente section sont applicables aux personnes mêmes étrangères qui se trouvent sur un navire étranger lorsque l'infraction a lieu dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales sénégalaises.

Les mêmes dispositions, ainsi que celles relatives à la procédure sont également applicables aux personnes qui se trouvent sur un navire ou engin muni d'un permis de circulation.

Article 673

Capitaine de fait

Est considérée comme Capitaine la personne qui, en fait, dirige le navire ou l'engin.

Dans le cas où l'une des infractions prévues par les articles de la présente section a été commise par une personne exerçant le commandement dans les conditions irrégulières, la peine est portée au double.

Article 674

Instigation de délits maritimes

Est punie des mêmes peines que l'auteur principal toute personne qui, étant à terre ou à bord, provoquera par parole ou par écrit un homme d'équipage ou l'équipage d'un navire, à commettre l'un des délits prévus par la présente loi.

Section VI - crimes de piraterie

Article 675

Répression des actes de piraterie

Les actes de piraterie, perpétrés par un navire de guerre, un navire d'état dont l'équipage mutiné s'est rendu maître, sont assimilés à des actes commis par un navire privé.

Est puni des travaux forcés à temps de dix à vingt ans et d'une amende de 100.000 à 10.000.000 francs Cfa quiconque se rend coupable de l'infraction définie à l'alinéa ci-dessus.

Article 676

Actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime

1) Est puni de travaux forcés à temps de cinq à dix ans et d'une amende de 500.000 à 5.000.000 francs Cfa quiconque commet une infraction pénale qui, illicitement et intentionnellement :

- a) s'empare d'un navire ou exerce le contrôle par violence ou menace de violence ;
- b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ;
- c) détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ;

d) place ou fait placer sur un navire, par quelque moyen que ce soit un dispositif ou une substance propre à détruire le navire ou à causer au navire, à sa cargaison des dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire ;

e) détruit ou endommage gravement les installations ou services de navigation maritime ou en perturbe gravement le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire ;

f) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait compromet la sécurité de la navigation d'un navire ;

g) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions prévues aux alinéas a et b.

La tentative des infractions ci-dessus est punissable

Article 677

Actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixées sur le plateau continental

1) Est puni des travaux forcés à temps de cinq à dix ans et d'une amende de 500.000 à 5.000.000 francs Cfa qui ouque :

a) s'empare d'une plate-forme fixe ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence ;

b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'une plate-forme fixe, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la plate-forme ;

c) détruit une plate-forme fixe ou lui cause des dommages qui sont de nature à compromettre sa sécurité ;

d) place ou fait placer sur une plate-forme fixe, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire la plate-forme fixe de nature à compromettre sa sécurité ;

e) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec des infractions prévues aux alinéas a à d.

La tentative des infractions ci-dessus est punissable.

Section VII - INFRACTIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS MARITIMES

Article 678

Infraction à l'organisation générale des transports

Est puni d'une amende de 100.000 à 5.000.000 millions de francs Cfa tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions du Livre V du présent Code.

Section VIII - INFRACTIONS A LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL MARITIME

Article 679

Travail - Nourriture - couchage

Est puni d'une amende de 20.000 à 200.000 francs Cfa pour chaque infraction constatée, l'armateur ou le propriétaire de navire qui ne se conforme pas aux prescriptions du présent Code relatives à la réglementation du travail maritime.

Est puni de la même peine, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'article 615, tout Capitaine qui commet personnellement, ou d'accord avec l'armateur ou le propriétaire du navire, les infractions prévues par l'alinéa précédent.

Toutefois, la peine prononcée contre le Capitaine peut être réduite au quart de celle prononcée contre l'armateur ou propriétaire s'il est prouvé que le Capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de cet armateur ou propriétaire.

Les peines prévues aux alinéas précédents peuvent être portées au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsque le contrevenant a subi dans les deux mois qui précèdent, une condamnation pour des faits réprimés par le présent article.

Article 680

Infractions à la réglementation relative au placement des marins

Toute infraction aux dispositions relatives au placement des marins est punie d'une peine d'emprisonnement de un à trois mois et d'une amende de 250.000 F à 2.000.000 F, ou de l'une de ces deux peines, seulement.

Article 681

Non paiement des salaires à l'échéance

Est punie d'une amende de 200.000 francs Cfa à 2.000.000 francs Cfa ou du retrait de l'agrément du représentant de l'armateur toute personne qui enfreint les dispositions de l'article 372.

Article 682

Infractions aux dispositions sur l'approvisionnement des gens de mer

Tout armateur ou membre de l'équipage qui ne se conforme pas aux dispositions sur l'approvisionnement des gens de mer et des textes pris pour leur application, encourt une peine d'amende de 500.000 à 5.000.000 de francs Cfa.

La même peine est encourue pour toute personne qui tente ou aura tenté d'empêcher un représentant de l'Autorité Maritime de procéder aux contrôles et inspections prévus par les dispositions relatives à l'approvisionnement des gens de mer.

LIVRE IX - CONTENTIEUX

TITRE PREMIER — COMPETENCE ET PROCEDURE EN MATIERE D'INFRACTIONS MARITIMES

CHAPITRE PREMIER - COMPETENCE

Article 683

Tribunaux compétents

La connaissance des contraventions, des délits et des crimes commis par les personnes visées à l'article 605 appartient aux juridictions de droit commun.

Toute condamnation à un emprisonnement et/ou une amende pour crime, délit ou contravention prévu par le présent Code donne lieu à l'établissement d'un extrait du jugement ou de l'arrêt qui est adressé au chef des services de la Marine Marchande pour transcription à la fiche matriculaire du condamné.

Article 684

Compétence dans le cadre de l'infraction aux règlements de prévention de la pollution

En matière de pollution des mers, sont compétents le tribunal du lieu de commission de l'infraction, le tribunal du lieu d'immatriculation du navire si celui-ci a la nationalité sénégalaise, celui du ressort duquel le navire est trouvé s'il est étranger.

Article 685

Abordage - Compétence des Autorités Sénégalaises - Poursuites

En cas d'abordage ou de tout autre événement de mer dans les eaux territoriales sénégalaises concernant

un navire battant pavillon du Sénégal et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du Capitaine ou de toute autre personne au service du navire, les poursuites ne pourront être intentées que devant les Autorités Judiciaires ou Administratives Sénégalaises, dès lors que ce navire portait le pavillon national au moment de l'abordage ou de l'événement de mer.

Si le navire battait un autre pavillon, les poursuites ne pourront être intentées que devant les Autorités judiciaires ou administratives de l'Etat dont le navire battait pavillon au moment de l'abordage.

Article 686

Abordage - Compétence des Autorités Sénégalaises

Dans le cas prévu à l'article précédent, une retenue du navire peut être ordonnée, pour des mesures d'inspection, par des Autorités autres que celles dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou de l'événement de mer dans les eaux territoriales sénégalaises.

Article 687

Compétence des Autorités Sénégalaises
Certificats de compétence et de licence

Les Autorités Judiciaires ou Administratives du Sénégal sont seules habilitées à prendre toutes les mesures relatives aux certificats de compétence et de licence ou autres titres professionnels qu'elles ont accordées à des gens de mer du Sénégal, ou de poursuivre ceux-ci à raison des infractions commises pendant qu'ils étaient à bord du navire portant le pavillon d'un autre Etat.

Article 688

Abordage - Compétence des Autorités Sénégalaises
Poursuites eaux intérieures et mer territoriale

Les Autorités Judiciaires ou Administratives du Sénégal sont de même habilitées à entreprendre des poursuites en cas d'abordage survenant dans les eaux intérieures, dans les ports et rades ou dans les eaux territoriales sénégalaises et qui est de nature à entraîner la responsabilité pénale du Capitaine ou de tout autre membre de l'équipage ou service d'un navire battant

le pavillon d'un Etat étranger.

Article 689 Abordage - Champs d'application

Les dispositions de cette section s'appliquent également aux navires de la Marine Nationale, aux navires garde-côtes et aux navires affectées à un service public.

Article 690 Sécurité de la navigation - Compétence de la juridiction nationale

La juridiction compétente pour connaître de l'infraction est celle du port du lieu de l'infraction ou du port sénégalais de destination ou de départ du navire, si l'infraction a été constatée en mer.

CHAPITRE II - PROCEDURE

Article 691 Interdiction d'une justice à bord

La justice à bord, pas plus à titre pénal qu'à titre civil, ne s'exerce jamais au cours de l'expédition maritime.

Article 692 Mesures conservatoires

Tout acte commis à bord et devant ou semblant devoir entraîner l'application de la loi pénale comporte de la part du Capitaine ou son remplaçant, les mesures conservatoires propres à assurer la production des faits en justice et, notamment, la conservation de la preuve de ces faits conformément aux dispositions relatives au pouvoir du Capitaine.

Article 693 Circonstances atténuantes, sursis et récidive

Les dispositions du droit commun concernant les circonstances atténuantes sont applicables aux crimes et délits prévus par le présent code. Il en est de même des dispositions relatives au sursis et à la récidive, sauf règles spéciales prévues au présent titre.

Article 694 Action civile

La partie lésée par tout délit ou crime, a le droit de se constituer partie civile devant les juridictions de droit commun, conformément aux dispositions du Code de Procédure Pénale.

La juridiction compétente est celle soit de la résidence de la personne poursuivie, soit du port de débarquement, soit du lieu d'arrestation, soit enfin du port d'immatriculation du navire.

Article 695 Recherches et constatations

Les crimes, délits et contraventions prévus par le présent Code et commis à bord ou à terre sont recherchés et constatés, soit sur la plainte de toute personne intéressée, soit d'office :

- par les Officiers de police judiciaire ;
- par l'Autorité maritime, les Officiers et Officiers-marinier commandant les navires ou embarcations de l'état, les Administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation maritime, les agents du personnel de la surveillance des pêches maritimes et les gendarmes, et dans certains cas, par les agents de l'Administration des douanes et agents assermentés du Ministère de l'Environnement. D'autres agents peuvent être commissionnés pour la recherche des infractions par décision conjointe du Ministre chargé de la Marine marchande et du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice ;

- par les Capitaines des navires à bord desquels les crimes ou délits ont été commis.

Article 696 Procès-verbaux

Les procès-verbaux constatant des infractions, rédigés par deux agents assermentés et dûment signés, font foi jusqu'à preuve contraire des constatations matérielles qu'ils relatent.

Ils sont transmis par leurs auteurs soit directement au Procureur de la République compétent, soit par les soins du Chef des services de la Marine marchande s'ils émanent des agents relevant de son autorité.

Article 697 Pouvoirs du Capitaine en cas d'infraction

Dès que le Capitaine a connaissance d'un crime ou délit commis à bord, il procède à une enquête préliminaire. Les circonstances du crime, du délit ou de la contravention et les énonciations du procès-verbal de l'enquête préliminaire sont mentionnées au livre de discipline.

En cas de nécessité, le Capitaine peut faire placer dans un local de sécurité l'auteur présumé du crime ou du délit dans les conditions prévues à l'article 608.

Le Capitaine adresse les pièces de l'enquête préliminaire au chef des services de la Marine marchande.

Article 698

Instructions et procédure

Le chef des services de la Marine marchande, saisi par le Capitaine ou par l'un des Officiers ou agents énumérés à l'article 695 ci-dessus, ou agissant d'office, complète s'il y a lieu l'enquête effectuée par le Capitaine, ou procède dès qu'il a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire. Il saisit ensuite le Procureur de la République dans les conditions prévues aux articles ci-après, sauf s'il estime que les faits ne constituent qu'une faute disciplinaire.

Lorsque la contravention, le délit ou crime est découvert hors du Sénégal, l'Autorité Consulaire confie le dossier de la procédure, sous pli fermé et scellé, au Capitaine du navire, pour être remis ainsi que le prévenu dès l'arrivée du navire dans un port sénégalais, à la disposition du chef des services de la Marine marchande qui saisit le procureur de la République dans les conditions prévues aux articles ci-après.

Si le navire ne doit pas prochainement accoster dans un port sénégalais, l'Autorité Consulaire ou Maritime compétente débarque administrativement le prévenu, procède sur place, s'il y a lieu, à son incarcération provisoire et prend, aussitôt que possible, les mesures nécessaires pour assurer son rapatriement dans un port sénégalais.

Toutefois, si l'Autorité consulaire ou maritime n'est pas en mesure de prendre à terre les mesures de coercition nécessaires, elle peut prononcer l'incarcération provisoire du prévenu à bord du navire où il est embarqué, en ordonnant qu'il soit statué à nouveau dans un prochain port.

Si le prévenu est en fuite ou si, le navire ne devant pas aborder prochainement dans un port sénégalais, le caractère de l'infraction ne semble pas nécessiter une répression immédiate, l'Autorité consulaire ou maritime compétente se borne à adresser le dossier de l'affaire au ministre chargé de la Marine marchande au Sénégal qui saisit l'Autorité judiciaire.

Enfin, si l'Autorité consulaire ou maritime reconnaît que les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, elle inflige au prévenu une sanction disciplinaire.

Article 699

Transport du prévenu

L'Autorité Consulaire ou Maritime compétente, si les aménagements du navire le permettent, peut requérir le Capitaine de tout navire sénégalais à destination d'un port sénégalais, de recevoir à bord, avec le dossier de la procédure sous pli fermé et scellé, tout prévenu de crime, délit ou de contravention et de lui procurer le passage et la nourriture pendant le voyage.

Dès l'arrivée du navire dans un port sénégalais, le Capitaine doit mettre le prévenu, ainsi que le dossier de la procédure, à la disposition du chef des services de la Marine Marchande qui saisit le Procureur de la République dans les conditions prévues ci-après.

Les frais nécessités par le transport du prévenu, rapatrié par tout autre moyen que le navire auquel il appartient, sont remboursés par le budget du Sénégal, sauf recours de l'Etat contre le prévenu.

Article 700

Événements de mer - Procédure

En ce qui concerne les délits et délits prévus par les articles 673 à 682, le chef des services de la marine marchande ne peut saisir le procureur, qu'au vu d'une enquête contradictoire effectuée par ses soins.

Article 701

Constat d'infraction - Procédure dans le cadre de la pollution

Sont habilités à constater les infractions aux dispositions aux règles relatives à la pollution prévues par le présent Code, et à en dresser procès-verbal à l'Autorité Maritime ainsi qu'à rechercher et à recueillir tous renseignements ou informations en vue de découvrir les auteurs des délits de pollution et des infractions aux dispositions précitées et aux textes réglementaires pris pour leur application, les agents des Administrations de l'Etat chargés du contrôle de la pollution des eaux maritimes.

Les constatations et recherches prévues à l'alinéa précédent peuvent également être faites par les Capitaines des navires de la Marine Nationale et par les Capitaines d'aéronefs militaires.

Les procès-verbaux établis conformément aux dispositions des alinéas précédents font foi jusqu'à preuve du contraire.

Ils sont transmis au Procureur de la République par l'Autorité Maritime.

Le navire qui a servi à commettre l'une des infractions aux règles de la pollution du présent Code, peut être immobilisé sur décision du Procureur de la République ou du juge d'instruction saisi.

L'Autorité judiciaire compétente peut, à tout moment, ordonner la levée de l'immobilisation du navire, s'il est fourni un cautionnement dont elle fixe le montant et les modalités de versement conformément aux dispositions de l'article R69 du code de l'environnement.

Les conditions d'affectation, d'emploi et de restitution du cautionnement sont réglées conformément aux dispositions en vigueur au Sénégal.

Article 702

Constat d'infraction - - Police du pavillon

Les infractions à la police du pavillon sont constatées par les commandants des navires de guerre ou de surveillance maritime, par les inspecteurs de la navigation et agents de la marine marchande ou par les Officiers de port habilités à établir des procès-verbaux qui sont transmis à l'Autorité Maritime.

Article 703

Constat d'infraction à la réglementation sur la sécurité

Les infractions aux dispositions du présent code relatives à la sécurité de la navigation maritime ou à celles des textes pris pour leur application sont constatées par des procès verbaux établis par des agents assermentés de l'Administration Maritime relevant du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Ces procès verbaux, établis par les agents assermentés, doivent mentionner :

- la nature de l'infraction constatée,
- la date, l'heure et le lieu auxquels elle a été constatée,
- les noms, qualités et domiciles des contrevenants,
- l'identité du navire en infraction,
- les nom et qualité de l'agent dressant le procès verbal ainsi que sa signature.

Tous les procès verbaux établis en matière d'infractions aux dispositions réglementaires relatives à la sécurité de la navigation maritime ainsi qu'à l'hygiène et à l'habitabilité doivent être transmis au Ministre chargé de la Marine Marchande.

Sans préjudice des droits qui peuvent par ailleurs être reconnus à la partie civile, l'action publique consécutive à la constatation d'une telle infraction est exercée par le Ministère Public sur plainte du Ministre chargé de la Marine Marchande.

TITRE II : Compétence en matière d'assistance et de sauvetage

Article 704

Assistance et sauvetage - Tribunal Compétent - Contestation

Toutes contestations relatives à la détermination du montant de la rémunération d'assistance ou à sa répartition entre le propriétaire du navire et le Capitaine de l'équipage, doivent être soumises au tribunal du lieu où l'assistance a été apportée ou du lieu où les biens sauvés ont été amenés.

Les contestations relatives à la répartition de la rémunération d'assistance suivent les règles prévues à l'alinéa ci-dessus.

Article 705

Assistance et sauvetage - Tribunal compétent - Action en paiement

Si le navire assistant et le navire assisté battent tous deux pavillon du Sénégal et si les opérations d'assistance ont eu lieu dans les eaux territoriales nationales, toute clause attributive de juridiction à un tribunal étranger ou toute stipulation suivant laquelle compétence est donnée à un tribunal arbitral siégeant à l'étranger est nulle.

Lorsque le navire assistant et le navire assisté ne battent pas le pavillon du même Etat, ils peuvent convenir dans le contrat d'assistance de soumettre les conflits relatifs au paiement de la rémunération d'assistance à une juridiction de leur choix, appliquant la loi qu'ils auront déterminée dans leur contrat.

Article 706

Assistance et sauvetage - Compétence des tribunaux sénégalais - Action en paiement

Une action en paiement contre l'Etat du Sénégal pour services d'assistance rendus à des navires de la Marine Nationale, des navires garde-côtes et des navires affectés à un service public ne peut être portée que devant les Juridictions Sénégalaises.

Titre III — LITIGES CONCERNANT LE CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

Article 707

Litiges concernant le contrat d'engagement
Tribunal compétent

Les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne le contrat d'engagement maritime entre les armateurs ou leurs représentants et les marins, sont portés devant le tribunal du travail, après tentative de conciliation devant l'Autorité Maritime.

Le tribunal compétent est celui du port d'identification du marin.

Article 708

Nullité des clauses attributives de compétences

Toute stipulation ou clause quelconque, dans un contrat ou autrement, qui aurait pour effet de donner compétence, en ce qui concerne les litiges relatifs aux contrats d'engagement maritime, à un Tribunal étranger ou à une juridiction arbitrale statuant à l'étranger, est réputée non écrite.

Article 709

Réclamation

Le marin a le droit de porter plainte contre ses supérieurs, à bord du navire ou à terre s'ils agissent envers lui d'une manière contraire aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur. La plainte doit être déposée par le marin auprès du Capitaine dans les cinq jours de l'incident qui se trouve à l'origine de sa plainte.

Le Capitaine est tenu d'examiner la plainte du marin et de régler l'affaire évoquée dans les cinq jours qui suivent. S'il considère que l'affaire ne peut être réglée que par l'armateur ou l'Autorité Maritime, il doit transmettre la plainte, avec son avis, à l'armateur dans les trois jours de la date de l'arrivée du navire dans un port du Sénégal.

Article Dépôt de la réclamation

Toute plainte contre le Capitaine doit être déposée par le marin auprès de l'armateur ou de l'Autorité Maritime, dans les cinq jours de l'incident qui est à l'origine de sa plainte. Si l'incident a eu lieu pendant le voyage en mer, la plainte peut être déposée dans les cinq jours de la date d'arrivée du navire dans un port du Sénégal.

L'armateur est tenu d'examiner toute plainte du marin et de régler les affaires évoquées dans un délai n'excédant pas un mois. Lorsque ces affaires ne peuvent pas être réglées par l'armateur, la plainte doit être portée devant l'Autorité Maritime.

Article 711

Suite de la plainte

L'armateur est tenu d'informer le marin par écrit de la manière dont il a été donné suite à sa plainte.

Si le marin n'est pas satisfait de la suite donnée à sa plainte par l'armateur, il peut adresser un recours à l'Autorité Maritime.

Article 712

Litiges individuels

Les litiges relatifs aux contrats d'engagement maritime, qui surgissent entre l'armateur ou son représentant et le marin, sont réglées par voie de conciliation, conformément aux règles de compétence et de procédure établies dans le présent livre.

Il en est de même des actions en responsabilité engagées contre le marins pour fautes commises dans l'exécution du contrat d'engagement maritime.

Article 713

Litiges collectifs — Conciliation

Tout différend collectif est immédiatement notifié par les parties intéressées à l'Autorité Maritime qui intervient pour aider à son règlement.

En cas d'échec, il réunit une commission paritaire de conciliation comprenant, sous sa présidence ou celle de son délégué, trois représentants des armateurs, trois représentants du marin, l'inspecteur de la navigation et du Travail Maritime assiste à la réunion.

En cas de tentative de conciliation, le Président de la commission de conciliation rédige un rapport de l'état du différend et l'adresse, accompagné des documents et renseignements recueillis par ses soins, au Ministre du Travail et de la Fonction Publique. Ce rapport précise les points sur lesquels le différend persiste. La copie du rapport est remise sans délai à chacune des parties avec mention de la date à laquelle ce document a été envoyé au Ministre compétent.

La procédure qui suit l'échec de la conciliation est celle instituée par le Code du Travail concernant l'arbitrage.

Article 714
Litiges individuels - Conciliation

La procédure de conciliation est engagée à la suite de la demande, même verbale, présentée à l'Autorité Maritime par l'une des parties, au contrat d'engagement.

L'Autorité Maritime convoque les parties intéressées et, au besoin les témoins, en vue d'une conciliation en précisant, dans la convocation, la date, l'heure et le lieu de l'audience de conciliation.

Article 715
Obligation de comparaître

La comparution en conciliation devant l'Autorité Maritime est obligatoire. Les parties qui ne peuvent pas se présenter personnellement sont tenues de se faire remplacer par des représentants dûment autorisés.

En cas de refus, une amende de 300 000 F est infligée à la partie concernée.

L'Autorité Maritime peut ordonner la comparution personnelle des parties. En ce cas, une personne morale est représentée par un membre de la direction. Le Capitaine est tenu d'autoriser l'absence de tout marin convoqué, pour lui permettre de se présenter devant l'Autorité Maritime en vue d'une séance de conciliation.

Article 716
Audition des parties

L'Autorité Maritime entend les parties ou leurs représentants et les témoins, examine les documents et constate l'accord ou le désaccord des parties.

La tentative de conciliation peut être ajournée, si l'instruction de l'affaire l'exige.

Article 717
Procès-verbal

Il est dressé, procès-verbal de la conciliation ou de la non conciliation. Ce document précise les termes de l'accord conclu entre les parties ou les motifs pour lesquels il n'a pu se faire.

Le procès-verbal doit être signé par les parties ou leurs représentants, ou bien mention doit être faite qu'elles ne savent ni écrire ni signer. Il en est délivré copie certifiée et revêtue du visa de l'Autorité Maritime à chaque partie.

Les termes de l'accord conclu sont obligatoires pour les parties.

Article 718
Non conciliation

En cas de non conciliation, l'Autorité Maritime dresse un procès-verbal, dont un exemplaire est remis au demandeur et vaut permission de citer devant le tribunal compétent.

Article 719
Refus de comparaître

En cas de refus de comparution devant l'Autorité Maritime ou de défaut du défendeur, il est donné acte au demandeur en conciliation de sa demande.

Cet acte vaut permission de citer devant le Tribunal Compétent.

Article 720
Citation en justice

Le demandeur cite la partie adverse devant le Tribunal du Travail du Port d'identification du marin. Les citations devant le Tribunal Compétent pour les litiges visés aux articles 712 et 713 du présent Code, sont délivrées par le greffe du Tribunal. Est valable, toute citation notifiée à bord à un membre de l'équipage.

Article 721
Assistance en justice

Les parties peuvent se faire assister ou représenter devant le Tribunal soit par un délégué d'une organisation représentative des gens de mer, soit par un avocat inscrit au barreau, soit par un Conseiller. Le mandataire choisi doit justifier des pouvoirs qui lui ont été conférés.

Le Tribunal peut cependant ordonner la comparution personnelle des parties. Une personne morale est représentée par l'un de ses dirigeants.

Pendant l'audience, les débats du Tribunal se déroulent selon les règles de procédure en vigueur au Sénégal.

Article 722 Signification de jugement

Le jugement rendu est signifié aux parties par le Greffe du Tribunal par lettre recommandée, dans un délai de sept jours ; la signification est faite au domicile élu des parties et à l'Autorité Maritime qui a eu à connaître de la tentative de conciliation.

Le délai d'appel est de deux mois et commence à courir à compter du lendemain du jour de la signification du jugement à la partie intéressée. Lorsque le marin se trouve en mer, ce délai commence à courir à compter du jour de son retour dans un port du Sénégal.

Article 723 Prescription

Toute action relative à la résiliation du contrat d'engagement maritime est prescrite par un an à compter de la date de résiliation de ce contrat.

Pendant la durée du contrat d'engagement maritime, les actions relatives à l'exécution de ce contrat et à un voyage en mer sont prescrites par un an à compter de la date de la fin de ce voyage.

Titre IV — LITIGES CONCERNANT LE CONTRAT D'AFFRETEMENT, DE TRANSPORT ET DE MANUTENTION

Article 724 Loi applicable — juridictions compétentes

Les actions nées du contrat d'affrètement sont soumises à la loi du pavillon du navire, sauf convention contraire des parties.

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

Il en est de même des actions nées du contrat de transport de passagers.

Les opérations effectuées par l'entrepreneur de manutention sont soumises à la loi du port où il opère.

Titre V — LITIGES CONCERNANT LA REPARATION DES DOMMAGES A L'ABORDAGE

Article 725 Tribunal compétent

L'action en réparation des dommages dus à un abordage survenu entre navires ou à des navires et

bateaux de navigation intérieure ou engins flottants assimilés, peut être intentée uniquement :

a) soit devant le Tribunal du lieu de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation ;

b) soit devant le Tribunal du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire du défendeur ou sur un autre navire lui appartenant, ou du lieu où la saisie aurait pu être pratiquée et où le défendeur a donné une caution ou une autre garantie ;

c) soit devant le Tribunal du lieu de l'abordage, lorsque cet abordage est survenu dans les ports et rades du Sénégal ou dans ses eaux intérieures. Il appartiendra au demandeur de décider devant lequel des Tribunaux indiqués à l'alinéa précédent, l'action sera portée.

Article 726 Arbitrage

Les dispositions de l'article précédent ne peuvent porter atteinte au droit des parties de soumettre un litige relatif à une action en réparation des dommages dus à un abordage, devant une juridiction qu'elles choisissent d'un commun accord ou à l'arbitrage.

Article 727 Demandes reconventionnelles

Les demandes reconventionnelles nées d'un même abordage pourront être portées devant le Tribunal compétent pour connaître de l'action principale.

S'il existe plusieurs demandeurs, chacun pourra porter son action devant le Tribunal antérieurement saisi d'une action née du même abordage contre la même partie.

Si plusieurs navires sont impliqués dans un abordage, le Tribunal régulièrement saisi pourra se déclarer compétent pour juger toutes les actions intentées à raison du même événement.

Article 728 Compétence des juridictions sénégalaises

Une action en réparation de dommages dus à un abordage contre des navires de la Marine nationale, des navires garde-côtes ou des navires affectés à un service public ne peut être portée que devant la juridiction du Sénégal.

Titre VI — PRESCRIPTIONS

Article 729

Interdiction de la prescription acquisitive

Le Capitaine ne peut acquérir la propriété du navire par voie de prescription.

Article 730

Prescription de l'action en délaissement

L'action en délaissement est prescrite dans le délai de six mois à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte, prise ou arrêt du navire par une puissance étrangère quel que soit le lieu où l'événement s'est produit.

Titre VII — ACTIONS NON RECEVABLES

Article 731

Défaut de protestations

Sont irrecevables :

- les actions contre le Capitaine et les assureurs pour dommages arrivés à la marchandise si elle a été reçue sans protestation ;
- les actions contre l'affréteur pour avaries si le Capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté.

Les protestations sont nulles si elles ne sont faites ou signifiées dans les formes et délais prévus par la Convention des Nations Unies sur le Transport des marchandises par mer du 31 mars 1978.

Titre VIII — ARBITRAGE

Article 732

Principe

Les litiges maritimes nés à l'occasion de l'application du présent Code peuvent être soumis à la procédure d'arbitrage suivant la réglementation en vigueur et dès lors que cette voie de règlement de différends n'en est pas expressément exclue.

LIVRE X - DISPOSITIONS FINANCIERES DISPOSITIONS FINALES

TITRE PREMIER : DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 733

Ouverture de compte

Il est ouvert dans les écritures de la Trésorerie générale du Sénégal un compte spécial du Trésor intitulé «Fonds d'Appui à la Marine Marchande».

Les modalités d'organisation et de fonctionnement de ce fonds sont fixées par arrêté conjoint du Ministre chargé des Finances et du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 734

Salaire du Conservateur des Hypothèques

L'accomplissement des formalités prévues pour l'application du régime de la conservation des hypothèques maritimes donne lieu au paiement, par le requérant, au profit du conservateur, de salaires représentatifs du travail matériel effectué et de la responsabilité assumée.

Le salaire brut annuel du conservateur des hypothèques maritimes est assujéti à un prélèvement au profit du budget de l'Etat.

Ce prélèvement est exercé pour représenter la participation des fonctionnaires aux frais de fonctionnement du service.

Le taux, les modalités de liquidation et de paiement du salaire du conservateur ainsi que du prélèvement prévu à l'alinéa 2 sont fixés par un arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre des Finances.

Ces salaires supportent la fiscalité applicable aux fonds communs et parts d'amende dans les mêmes formes et conditions.

TITRE II : DISPOSITIONS FINALES

Article 735 Abrogation

Toutes dispositions législatives et réglementaires contraires sont abrogées à compter de la publication du présent Code, notamment de la loi n° 62-32 du 22 mars 1962 portant Code de la Marine Marchande.

Fait à Dakar, le 16 août 2002

Abdoulaye WADE.

Par le Président de la République :

Le Premier Ministre,

Maime Madior BOYE.

RUFISQUE Imprimerie nationale D.L. n° 6036

à la construction navale, aux infrastructures navales et, en général, à la politique définie en matière maritime.

Les attributions, la composition et le mode de fonctionnement du Conseil Supérieur de la Marine Marchande sont fixés par décret.

Section II - L'ADMINISTRATION MARITIME TERRITORIALE

PARAGRAPHE PREMIER : ORGANISATION MARITIME TERRITORIALE

Article 3

Zones et services maritimes

Le littoral national est divisé en zones maritimes placées, chacune sous la juridiction d'un service maritime.

Le nombre et les limites territoriales des zones maritimes ainsi que les services maritimes sont fixés par décret.

PARAGRAPHE 2 : DOMAINE PUBLIC MARITIME

A/ Limites du domaine public maritime

Article 4

Définition et composition du domaine public maritime

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

- a) Le domaine public maritime naturel comprend :
 - les rivages de la mer couverts et découverts lors des plus fortes marées,
 - les voies d'eau navigables jusqu'au premier obstacle à la navigation maritime,
 - une zone de 100 m de large sur chaque rive à partir des limites déterminées par la hauteur des eaux coulant à plein bord avant de déborder.
- a) Le domaine public maritime artificiel comprend :
 - les ports maritimes et fluviaux avec leurs dépendances immédiates et nécessaires, digues, jetées, quais, terre-pleins, bassins, écluses, sémaphores, les ouvrages d'éclairage et de balisage, phares, bouées, canaux et leurs dépendances.

B/ Caractéristiques et gestion du domaine public maritime

Article 5

Inaliénabilité - Autorisations

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

PARAGRAPHE 3 : MER TERRITORIALE ZONE CONTIGUË -

PLATEAU CONTINENTAL

Article 6

Définition

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

PARAGRAPHE 4 : ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE

Article 7

Étendue de la Zone Économique Exclusive

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

Article 8

Publicité et exploitation de la Zone Économique Exclusive

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

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

Article 9

Police

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

- des droits souverains
- des droits de juridiction
- d'autres droits et obligations

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

PARAGRAPHE 5. PORTS MARITIMES

Article 10

Définition

Est considéré comme port maritime un lieu aménagé pour accueillir les navires, leurs passagers et leurs cargaisons.

Sont considérés comme faisant partie des ports maritimes :

- sur l'eau les digues, darses, môles, rades, mouillages, jetées et chenaux d'accès ou de dérivation
- à terre les bâtiments, installations et équipements, terrains et voies de communication nécessaires aux activités portuaires et au déroulement satisfaisant de la navigation dans les eaux portuaires.

Article 11

Limites des zones portuaires

Les limites des zones portuaires sont fixées par décret.

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

Article 12

Administration des ports maritimes

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

Article 13

Sécurité de la navigation portuaire

La navigation dans les eaux portuaires et dans les chenaux d'accès est régie par les dispositions réglementaires édictées par l'Autorité Maritime. Celles-ci tiennent compte des caractéristiques particulières de chaque port.

L'Autorité Maritime peut interdire la navigation dans les ports et dans les chenaux d'accès ainsi que l'entrée et la sortie des navires lorsque les conditions météorologiques et hydrographiques sont défavorables, lorsqu'il existe des obstacles à la navigation, ou pour des raisons d'ordre public.

Article 14

Compétence exclusive de l'Autorité Maritime

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

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

Article 15

Conditions de délivrance des autorisations

Les autorisations d'entrée et de sortie délivrées par les Autorités Maritimes sont subordonnées au respect

de la réglementation relative à la sécurité de la navigation, à l'accomplissement des prescriptions sanitaires et douanières, et à l'observation des règlements portuaires et maritimes.

Article 16

Présentation des documents du navire

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

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

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

CHAPITRE II — CLASSIFICATION ET POLICE DE LA NAVIGATION MARITIME

Section PREMIERE : CLASSIFICATION ADMINISTRATIVE

Article 17

Composition de la navigation maritime

La navigation maritime comprend :

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

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

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

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

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

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

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

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

SECTION II : ZONES DE NAVIGATION

PARAGRAPHE PREMIER : NAVIGATION COMMERCIALE

- NAVIGATION RESERVEE - NAVIGATION DE PECHE

Article 18

Navigation commerciale

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

- navigation au long cours,
- navigation au cabotage international,
- navigation au cabotage inter africain,
- navigation côtière ou bornage,
- navigation au cabotage national.

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

Article 19

Navigation réservée

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

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

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

Article 20

La navigation de pêche

La navigation de pêche comporte trois zones :

- pêche côtière ;
- pêche au large ;
- grande pêche.

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

Article 21

Autorisation de transport

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

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

PARAGRAPHE 2 : NAVIGATION DE PLAISANCE ET PECHE SPORTIVE

Article 22

Autorisation d'activités

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

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

Article 23

Carte collective

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

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

Article 24

Dispense

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

Article 25

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

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

CHAPITRE III - DOCUMENTS DE NAVIGATION

Article 26

Documents obligatoires

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

SECTION PREMIERE - TITRES DE NAVIGATION ET DE SECURITE

PARAGRAPHE PREMIER : TITRES DE NAVIGATION

Article 27

Catégories

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

Article 28

Rôle d'équipage

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

Reçoivent un rôle d'équipage :

- a) les navires pratiquant la navigation commerciale et qui ont pour objet le transport de marchandises ou le transport de passagers, de leurs bagages et, le cas échéant, de leurs véhicules ;
- b) les navires assurant des services de pilotage, de remorquage, d'assistance et de sauvetage ;
- c) les navires pratiquant la pêche maritime ;
- d) les navires pratiquant la navigation de plaisance et ayant à bord un équipage comprenant du personnel maritime professionnel salarié ;
- e) les chalands de mer remorqués ;
- f) les baliseurs, les navires de l'Administration ainsi que les engins effectuant des opérations de dragage et de sondage.