

Décret n° 2015-644

ordonnant la présentation à l'Assemblée nationale du projet de loi autorisant le Président de la République à ratifier le Code international de la Navigation et des Transports sur le Fleuve Sénégal, signé le 11 mars 2015, à Conakry.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Vu la Constitution,

DECRETE

Article premier.- Le projet de loi dont le texte est annexé au présent décret, sera présenté à l'Assemblée nationale par le Ministre des Affaires étrangères et des Sénégalais de l'Extérieur qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article 2.- Le Ministre des Affaires étrangères et des Sénégalais de l'Extérieur et le Ministre du Travail, du Dialogue social, des Organisations professionnelles et des Relations avec les Institutions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au journal officiel.

Fait à Dakar, le 18 mai 2015



Macky SALL

Par le Président de la République
Le Premier Ministre



Mohammed Bourh Abdallah DIONNE

26/06/2015

REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple - Un But - Une Foi

N° _____ **MAESE/DEI-ONG/DEI**

**MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES
ET DES SENEGALAIS DE L'EXTERIEUR**

Dakar, le.....

EXPOSE DES MOTIFS

du Projet de loi autorisant le Président de la République à ratifier le Code International de Navigation du fleuve Sénégal, signé le 11 mars 2015 à Conakry.

-----OOO-----

Conformément aux objectifs qui lui ont été assignés depuis sa création, le 11 mars 1972, l'Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (OMVS), par le biais des Chefs et de Gouvernement des Etats membres, a signé le 11 mars 2015, le Code International de Navigation et des Transports sur le fleuve Sénégal.

Ce Code, composé, outre son préambule, de 140 articles, se fonde sur les quatre (4) points ci-après :

- la nécessité de consolider les liens de bon voisinage entre Etats-Riverains du fleuve Sénégal ;
- le renforcement de la coopération entre les Etats de la sous-régions, en poursuivant la réalisation du programme d'infrastructure régional ;
- le caractère prioritaire du volet navigation du programme d'Infrastructure Régionale
- la réalisation du volet navigation dans les conditions optimales de sécurité des biens et des personnes, dans le strict respect des règles internationales et nationales de protection de l'environnement

Le Code International de Navigation et des Transports sur le fleuve Sénégal réglemente les conditions de navigation et de transport sur ce cours d'eau, établit des règles sur les aspects aussi diversifiés que la sécurité, le stationnement et la circulation des navires, le régime pénal, le transport des marchandises et des personnes, ainsi que le respect de l'environnement.

.../...

Le Code prévoit, en outre, un régime pénal qui, hormis les infractions prévues et sanctionnées dans la législation des Etats membres, sanctionne les infractions commises lors de la navigation (articles 82 à 88).

Tout différend qui pourrait surgir entre les Etats contractants, relativement à l'interprétation du Code, ses avenants ou annexes sera résolu par la médiation et la conciliation. A défaut d'Accord les Etats contractants devront saisir l'organe contractant de l'Union Africaine.

En dernier recours la Cour Internationale de Justice est saisie (article 140).

Le présent Code entrera en vigueur après le dépôt, par l'ensemble des Etats membres de l'OMVS, de leurs instruments de ratifications auprès du Gouvernement de la République Islamique de Mauritanie qui en est le dépositaire.

Une fois entré en vigueur, le Code sera enregistré à la Commission de l'Union Africaine et au Secrétariat Général des Nations Unis conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unis.

Le Sénégal, en ratifiant ce Code, contribue au volet navigation du fleuve Sénégal, tout en facilitant la circulation des biens, marchandises et des personnes ainsi que le renfort de la sécurité de navigation

Telle est l'économie du présent projet de loi.

REPUBLIQUE DU SENEGAL

ASSEMBLEE NATIONALE

XII^{ème} LEGISLATURE

SESSION ORDINAIRE UNIQUE 2015-2016

RAPPORT

FAIT AU NOM DE

**L'INTERCOMMISSION CONSTITUEE PAR LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES, DE L'UNION AFRICAINE
ET DES SENEGALAIS DE L'EXTERIEUR ET LA
COMMISSION DE L'URBANISME DE L'HABITAT, DE
L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS**

SUR

**LE PROJET DE LOI N° 15/2015
AUTORISANT LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE
A RATIFIER LE CODE INTERNATIONAL DE LA
NAVIGATION ET DES TRANSPORTS SUR LE FLEUVE
SENEGAL, SIGNE LE 11 MARS 2105 A CONAKRY**

PAR

MME ARAMATOULAYE DIATTA

RAPPORTEUR

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Chers Collègues,

L'Intercommission constituée par la Commission des Affaires étrangères, de l'Union africaine et des Sénégalais de l'Extérieur et la Commission de l'Urbanisme, de l'Habitat, de l'Équipement et des Transports s'est réunie le vendredi 18 décembre 2015, sous la présidence de Monsieur Djibril WAR, Président de la Commission des Affaires étrangères, de l'Union africaine et des Sénégalais de l'Extérieur, à l'effet d'examiner le projet de loi n°15/2015 autorisant le Président de la République à ratifier le Code international de la navigation et des transports sur le Fleuve Sénégal, signé le 11 mars 2015, à Conakry.

Le Gouvernement était représenté par Monsieur Mankeur NDIAYE, Ministre des Affaires étrangères et des Sénégalais de l'Extérieur, entouré de ses principaux collaborateurs.

Ouvrant la séance, Monsieur le Président a d'abord dit tout le plaisir qu'il éprouvait, lui et chacun de vos Commissaires, à recevoir Monsieur le Ministre et à féliciter ce dernier pour son engagement de tous les instants aux côtés de Monsieur le Président de la République.

Il a, ensuite, indiqué que 6 projets de lois autorisant le Président de la République à ratifier des Codes, Conventions et Protocoles internationaux étaient soumis à l'appréciation de vos Commissaires. Enfin, il a donné la parole à Monsieur le Ministre pour la lecture de l'exposé des motifs du projet de loi n°15/2015.

Prenant la parole, Monsieur le Ministre a remercié Monsieur le Président de la Commission et à travers lui tous vos Commissaires, pour ses félicitations, et pour avoir accepté de le recevoir juste après le marathon budgétaire.

Abordant le projet de loi n° 15/2015 autorisant le Président de la République à ratifier le Code international de la navigation et des transports sur le Fleuve Sénégal, Monsieur le Ministre a indiqué que, conformément aux objectifs qui lui ont été assignés depuis sa création le 11 mars 1972, l'OMVS, par le biais des chefs d'Etat et de Gouvernement des Etats membres, a signé ledit Code le 11 mars 2015.

Ce Code, composé, outre son préambule, de 140 articles, se fonde sur les 4 points ci-après :

- la nécessité de consolider les liens de bon voisinage entre États riverains du fleuve Sénégal ;
- le renforcement de la coopération entre les Etats de la sous-région, en poursuivant la réalisation du Programme d'Infrastructures régionales ;
- le caractère prioritaire du volet navigation du Programme d'Infrastructures régionales ;
- la réalisation du volet navigation dans les conditions optimales de sécurité des biens et des personnes, dans le strict respect des règles internationales et nationales de protection de l'environnement.

Pour Monsieur le Ministre, le Code international de navigation et des transports sur le Fleuve Sénégal régit les conditions de navigation et de transport sur ce cours d'eau, établit des règles sur des aspects aussi diversifiés que la sécurité, le stationnement et la circulation des navires, le régime pénal, le transport des marchandises et des personnes, ainsi que le respect de l'environnement.

Le Code prévoit, en outre, un régime pénal qui, hormis les infractions prévues et sanctionnées dans la législation des Etats membres, sanctionne les infractions commises lors de la navigation.

Tout différend qui pourrait surgir entre les Etats contractants, relativement à l'interprétation du Code, ses avenants ou annexes, sera résolu par la médiation et la conciliation. A défaut d'accord, les Etats contractants devront saisir l'organe compétent de l'Union africaine. En dernier recours, la Cour internationale de Justice pourrait être saisie.

Le présent Code entrera en vigueur après le dépôt, par l'ensemble des Etats membres de l'OMVS, de leurs instruments de ratification auprès du Gouvernement de la République islamique de Mauritanie qui en est le dépositaire.

Une fois entré en vigueur, le Code sera enregistré à la Commission de l'Union africaine et au Secrétariat Général des Nations unies conformément à l'article 102 de la Charte de l'ONU.

De l'avis de Monsieur le Ministre, le Sénégal, en ratifiant ce Code, contribue au volet navigation du fleuve Sénégal, tout en facilitant la circulation des biens et des personnes ainsi que le renforcement de la sécurité de la navigation.

Après avoir écouté Monsieur le Ministre avec toute l'attention requise, vos Commissaires ont indiqué que ce Code, qui vient combler un vide, arrivait à son

heure pour garantir la sécurité de la navigation et éviter que celle-ci se fasse dans le désordre. Ils ont indiqué que la navigabilité du fleuve était un élément important pour l'autosuffisance en riz. Ils ont exprimé le souhait que la navigation sur le fleuve Gambie et sur le fleuve Casamance soit aussi réglementée.

Vos Commissaires ont également exprimé des préoccupations liées au vécu quotidien des populations qui vivent dans des zones frontalières et qui sont amenées à traverser le fleuve tous les jours. Ils ont voulu savoir si les pirogues traditionnelles étaient prises en compte dans le Code.

Vos Commissaires ont, en outre, soulevé la question de la délimitation des frontières avec les pays limitrophes.

Prenant la parole à la suite de vos Commissaires, Monsieur le Ministre a indiqué que ce Code découle de la Convention portant création de l'OMVS en 1972. Il a rappelé que, dans le monde, beaucoup de conflits étaient liés au contrôle de l'eau et que dans ce contexte, l'OMVS constituait une réussite que l'on cite en exemple avec les barrages de Manantali et de Diama gérés conjointement.

S'agissant des difficultés que rencontrent les populations pour traverser le fleuve, Monsieur le Ministre a précisé que notre pays a choisi de mener une démarche apaisée. Ainsi, des démarches conjointes sont menées pour la construction d'un pont à Rosso.

En ce qui concerne les pirogues traditionnelles, Monsieur le Ministre a rassuré vos Commissaires en leur précisant qu'elles ont été totalement prises en compte.

Pour le bornage des frontières, Monsieur le Ministre a indiqué que cela a été déjà fait pour le Mali. Pour la Gambie, il reste quelques divergences. Pour la Mauritanie, cela n'a pas encore été fait. Il en a profité pour rappeler que l'Union africaine avait demandé à tous les Etats membres de procéder à cette délimitation au plus tard en 2017, sur la base du principe de l'intangibilité des frontières héritées de la colonisation.

Satisfaits des réponses apportées par Monsieur le Ministre, vos Commissaires ont adopté, à l'unanimité, le projet de loi n°15/2015 autorisant le Président de la République à ratifier le Code international de la navigation et des transports sur le Fleuve Sénégal, signé à Conakry le 11 mars 2015. Ils vous demandent d'en faire autant, s'il ne soulève, de votre part, aucune objection majeure.



Cf loi n°2016/06 du 06 janvier 2016
REPUBLIQUE DU SENEGAL
Un Peuple – Un But – Une Foi

ASSEMBLEE NATIONALE

XII^{ÈME} LÉGISLATURE

N° 25/2015

LOI AUTORISANT LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE À RATIFIER LE CODE INTERNATIONAL DE LA NAVIGATION ET DES TRANSPORTS SUR LE FLEUVE SÉNÉGAL, SIGNÉ LE 11 MARS 2015 À CONAKRY

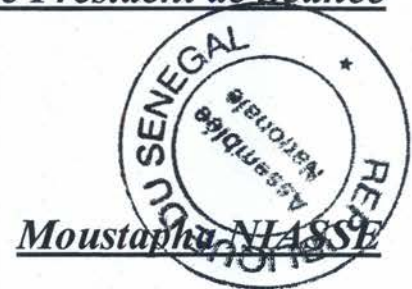
L'Assemblée nationale, après en avoir délibéré, a adopté,
en sa séance du lundi 28 décembre 2015 la loi dont la
teneur suit :

ARTICLE UNIQUE :

Le Président de la République est autorisé à ratifier le Code international de la navigation et des transports sur le Fleuve Sénégal, signé le 11 mars 2015 à Conakry.

Dakar, le 28 décembre 2015

Le Président de Séance





ORGANISATION POUR LA MISE EN VALEUR DU FLEUVE SENEGAL

CODE INTERNATIONAL DE NAVIGATION ET DES TRANSPORTS SUR LE FLEUVE SENEGAL

PREAMBULE

Les Chefs d'Etat de :

- La République de Guinée
- La République du Mali
- La République Islamique de Mauritanie
- La République du Sénégal.

Vu la Convention du 11 Mars 1972 relative au statut du fleuve Sénégal ;

Vu la Convention du 11 Mars 1972 portant création de l'OMVS ;

Vu la Convention du 21 décembre 1978 relative au statut Juridique des
Ouvrages communs;

Vu la Convention du 12 mai 1982 relative aux modalités de financement des
Ouvrages Communs.

Vu la Convention du 7 janvier 1997 portant création de l'Agence de Gestion et
d'Exploitation de Diama ;

Vu la Convention du 7 janvier 1997 portant création de l'Agence de Gestion de
l'Energie de Manantali ;

Vu la Charte des Eaux du fleuve Sénégal du 28 mai 2002 ;

Vu la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer
(Hambourg 1978) ;

Vu la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 2002 ;

Vu la Résolution N°00497/ER/CM/NKC/54^{ème}SO du 21 décembre 2004 portant
amendement du Règlement Intérieur de la Commission Permanente des Eaux ;

Affirmant la nécessité de consolider les liens de bon voisinage entre Etats- Riverains
du fleuve Sénégal ;

Soucieux de renforcer la coopération entre les Etats de la Sous -Région, en
poursuivant la réalisation du Programme d'Infrastructure Régionale ;

Réaffirmant le caractère prioritaire du volet navigation du Programme
d'Infrastructure Régionale

Soucieux de la réalisation du volet navigation dans les conditions optimales de
sécurité des biens et des personnes, dans le strict respect des règles internationales et
nationales de protection de l'environnement ;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :**Chapitre Préliminaire : Des Définitions****ARTICLE 1**

Aux fins du présent Code, les expressions et termes suivants désignent :

- 1) **Amont** : le sens dirigé vers les sources du Fleuve.
- 2) **Autorité compétente** : l'autorité de l'Etat riverain ou l'institution compétente de l'OMVS en matière de police de la navigation ou des transports
- 3) **Aval** : le sens dirigé vers l'embouchure du Fleuve.
- 4) **Bac** : tout bâtiment qui assure un service de traversée d'une rive à l'autre du Fleuve Sénégal, de ses affluents et défluent.
- 5) **Bateau** : tout bâtiment ou engin flottant qui effectue à titre principal une navigation fluviale
- 6) **Cabotage** : la navigation marchande à peu de distance des côtes ; ce cabotage peut être prolongé par un cabotage en rivière.
- 7) **Capitaine** : toute personne qui exerce régulièrement le commandement d'un navire ou d'un bateau.
- 8) **Chargeur** : la personne qui conclut un contrat de transport par mer.
- 9) **Chenal** : la partie la plus profonde d'un cours d'eau navigable que doit suivre un bateau
- 10) **Connaissance** : un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer.
- 11) **Contrat de transport** : un contrat par lequel un transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises d'un lieu à un autre.
- 12) **Destinataire** : la personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu d'un contrat de Transport.
- 13) **Document de transport** : un document émis en vertu d'un contrat de transport par le transporteur.
- 14) **Etat d'immatriculation** : Etat où se trouve le service compétent qui a procédé à l'immatriculation d'un navire ou bateau sur le registre ouvert à cet effet.
- 15) **Etats riverains** : Les Etats riverains du Fleuve Sénégal à savoir la Guinée, le Mali, la Mauritanie et le Sénégal.
- 16) **Expéditeur** : la personne qui remet les marchandises au transporteur ou à son préposé.
- 17) **Fleuve** : le fleuve Sénégal et ses affluents et défluent comme cours d'eau international partagé par les Etats riverains.
- 18) **Fret** : la rémunération due au transporteur pour le transport des marchandises en vertu d'un contrat de transport.

19) **Jauge** : le volume des capacités intérieures ou la capacité commerciale du navire ou bateau. Elle s'exprime en unités de mesure définies par la réglementation des Etats membres de l'OMVS ou en Universal Measure of Ship (UMS) conformément à la convention de Londres de 1969.

20) **Navigabilité** : les conditions hydrologiques, hydrauliques et nautiques optimales permettant la navigation, en particulier la garantie d'un tirant d'eau suffisant pour la navigation.

21) **Navigation fluviale** : la navigation qui s'effectue uniquement ou principalement sur le Fleuve Sénégal, ses affluents et défluent.

22) **Navigation maritime** : la navigation qui s'effectue en mer, dans les ports maritimes ou rade sur les étangs salés, les canaux compris dans le domaine public maritime et dans les parties des fleuves, rivières, en principe jusqu'au premier obstacle permanent qui s'oppose au passage des navires de mer.

23) **Navire** : tout bâtiment ou engin flottant qui effectue à titre principal une navigation maritime.

24) **Organisation** : l'Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (OMVS)

25) **Pilote** : toute personne qui assiste le capitaine ou le Patron pour la conduite d'un navire, d'un bateau ou d'une embarcation assimilée à l'entrée et à la sortie des Ports, dans les Ports, rades et dans la limite des zones de pilotage

26) **Pollution** : l'introduction directe ou indirecte par l'homme de substances ou d'énergies dans le milieu marin ou fluvial, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles, tels que des dommages aux ressources biologiques, à la faune et à la flore fluviales, des risques pour la santé humaine, des altérations de la qualité de l'eau du point de vue de son utilisation.

27) **Transporteur** : la personne qui conclut un contrat de transport avec un chargeur.

28) **Transporteur substitué** : toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises ou d'une partie de ce transport est confiée par le transporteur.

LIVRE I - DE LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE

TITRE I – DES CONDITIONS DE LA NAVIGATION

CHAPITRE I – DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 2

Les dispositions du présent livre s'appliquent à la navigation pratiquée sur le Fleuve par tout navire, bateau ou autre embarcation assimilée, d'une jauge brute égale ou supérieure à dix tonneaux.

ARTICLE 3

Sur les territoires des Etats membres de l'OMVS, la navigation sur le Fleuve Sénégal, ses affluents et défluent ainsi que les voies considérées par les Etats contractants comme en dépendant, est entièrement libre et ouverte aux navires, bateaux, ou autres embarcations appartenant à leurs ressortissants ou affrétés par les Etats, sur un pied d'égalité en ce qui concerne les droits et taxes afférents à la navigation.

Aucune restriction autre que celle justifiée par les dispositions du présent code ne sera apportée au cabotage le long du Fleuve pour les navires et bateaux marchands appartenant à la navigation du Fleuve Sénégal.

Est considéré comme appartenant à la navigation du Fleuve Sénégal tout navire, bateau ou autre embarcation assimilée appartenant à un ressortissant d'un Etat riverain, ou étant affrété par lui et disposant des documents nécessaires à la navigation en vertu du présent code.

Les navires et bateaux étrangers de toute nature et origine seront soumis à un régime spécifique défini d'un commun accord par les Etats membres dans le cadre de l'Organisation.

ARTICLE 4

La navigation maritime sur le Fleuve Sénégal se pratique jusqu'à la limite des ouvrages du barrage de Diama. A partir de cette limite, et jusqu'où la navigation peut s'exercer sur la partie amont du fleuve, de ses affluents et défluent, celle-ci aura un caractère fluvial.

ARTICLE 5

Pour l'application du présent Code, aucune discrimination ne doit être faite en fonction du pavillon des navires, bateaux et autres embarcations appartenant à la navigation du Fleuve Sénégal et ce, du point de départ à celui de destination finale. Le traitement national sous tous les rapports leur sera accordé ainsi qu'à leurs chargements.

ARTICLE 6

Les taxes et redevances auxquels pourraient être assujettis les navires et bateaux de la navigation du Fleuve Sénégal seront représentatives des services rendus à la navigation et n'auront aucun caractère discriminatoire.

ARTICLE 7

La liberté de navigation et l'égalité de traitement des usages doivent être assurées sur le Fleuve en rapport avec les autres principes et usages, dont l'alimentation en eau potable des populations, l'agriculture, l'élevage, la sylviculture, la pisciculture, la pêche, la protection de l'environnement, la production d'énergie, l'industrie tels qu'ils sont définis dans le cadre de l'Organisation

ARTICLE 8

Les Etats membres doivent maintenir leurs secteurs du Fleuve en état de navigabilité dans le cadre de la réglementation en vigueur dans l'Organisation.

Ils veillent à ce que la navigation sur le Fleuve ne soit entravée par aucune installation, pont ou autre ouvrage d'art, moulin, usine etc. qui n'ait été décidée d'un commun accord ou n'ait fait l'objet d'un accord préalable des autres Etats membres suivant les règles de l'Organisation.

Ils s'assurent que dans les ports du Fleuve relevant de leur autorité toutes les dispositions sont prises pour faciliter le chargement, le déchargement et la mise à l'entrepôt des marchandises et pour que les établissements et engins de toute nature qui leur sont affectés sont tenus en bon état.

ARTICLE 9

Les routes, chemins de fer ou canaux latéraux nécessaires pour suppléer à l'innavigabilité ou aux imperfections de la voie fluviale sur certaines sections du Fleuve, de ses affluents, défluent, embranchements et issues, pourront être considérés comme des dépendances de la navigation fluviale et ouverts au trafic international dans les mêmes conditions, dans le cadre d'accords particuliers conclus par les Etats membres. Il en serait de même des lacs.

Il ne pourra être perçu sur ces routes, chemins de fer et canaux que des péages calculés sur les dépenses de construction, d'entretien et d'administration et sur les bénéfices dus aux entrepreneurs.

ARTICLE 10

Sous réserve du respect de la sécurité des personnes et des biens et de la bonne exploitation des équipements, la liberté de navigation s'étend aux ouvrages communs mentionnés à l'article 3 de la Convention du 21 décembre 1978 conclue entre le Mali, la Mauritanie et le Sénégal, notamment le port fluviomaritime de Saint-Louis, le port d'Ambidédi, les escales portuaires le long du fleuve et les ouvrages d'aménagement du chenal navigable, les ouvrages annexes et accessoires

ARTICLE 11

Chaque Etat riverain désignera, pour l'étendue de son territoire, les ports et appontements où les navires, bateaux et autres embarcations pourront accoster conformément aux dispositions du présent code.

ARTICLE 12

Les textes nationaux des Etats membres d'ordre douanier, sanitaire ou de police de l'ordre public sont appliqués par les Etats membres de l'Organisation de Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (O.M.V.S.) sur leurs secteurs du Fleuve. Les contrôles y afférents ne peuvent intervenir que pour les seules missions auxquelles ces textes sont destinés et dans le strict respect des dispositions du présent code.

ARTICLE 13

La navigation dans les eaux portuaires et dans les chenaux d'accès est réglementée par l'Etat sur le territoire duquel l'ouvrage se situe.

Ce dernier a le droit d'interdire la navigation dans un port ainsi que l'entrée et la sortie de ce port à tout navire ou bateau ou autre embarcation dont l'état de navigabilité est défectueux et susceptible de constituer un danger pour la sécurité des personnes se trouvant à bord et pour celles des tiers.

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

Ces mesures d'interdiction partielle ou totale sont dûment notifiées aux autres Etats membres et à l'autorité compétente de l'Organisation

ARTICLE 14

L'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal (O.M. V.S.) est chargée de définir les zones navigables et de s'assurer de leur navigabilité. Pour remplir cette mission, assurer le balisage et l'entretien ainsi que le contrôle de la navigation, une agence pourra être créée dans le cadre de l'organisation.

CHAPITRE II - STATUT DES NAVIRES, BATEAUX ET EMBARCATIONS ASSIMILEES

ARTICLE 15

Tout navire, bateau ou autre embarcation d'une jauge brute égale ou supérieure à vingt tonneaux et navigant sur le Fleuve et ses affluents doit avoir :

- Un nom
- Une nationalité
- Un numéro d'immatriculation
- Une jauge
- Un port d'attache

ARTICLE 16

Pour l'application du présent Code, les aéroglisseurs et autres engins à effets de surface sont assimilés à des navires.

ARTICLE 17

L'immatriculation doit être mentionnée de manière apparente sur la coque de part et d'autre du navire, bateau ou autre embarcation selon les modalités fixées d'un commun accord par les Etats membres, la réglementation de l'Organisation ou à défaut par l'Etat d'immatriculation

ARTICLE 18

Tout navire, bateau ou autre embarcation navigant sur le fleuve est tenu d'avoir à bord des titres de navigation et de sécurité ainsi que les documents de bord requis dans les conditions fixées par les Conventions internationales, la réglementation de l'Organisation ou la législation de l'Etat du pavillon.

La conformité avec ces règles est attestée par la détention de titres de navigation adéquats délivrés par l'administration compétente. Sont considérés comme titre de navigation le rôle d'équipage, le permis de circulation et la carte de circulation.

TITRE II – DE LA SECURITE DE LA NAVIGATION ET DU PILOTAGE

CHAPITRE I - DE LA SECURITE DE LA NAVIGATION

ARTICLE 19

Tout navire, bateau ou autre embarcation qui entreprend la navigation sur le Fleuve doit satisfaire aux règles relatives à la sécurité de la navigation notamment celles qui concernent :

- la construction, les agrès et appareils, les instruments et installations de bord, la signalisation, la prévention et l'extinction de l'incendie, les moyens d'assèchement ainsi que l'hygiène et l'habitabilité à bord ;
- la flottabilité, la stabilité et les lignes de charge ;
- les organes de propulsion et de direction ;
- les effectifs et la qualification professionnelle des membres de l'équipage ;
- toutes autres conditions requises en ce qui concerne la sécurité de la navigation, le sauvetage de la vie humaine.

Les titres de sécurité sont suivant le tonnage et la catégorie d'engin effectuant une navigation sur le fleuve soit :

- Le permis de navigation
- Le certificat de franc bord ;
- Le certificat de sécurité pour les navires à passagers ;
- Le certificat de sécurité pour le matériel d'armement ;
- Tout autre document exigé par la réglementation de l'Etat du pavillon.

ARTICLE 20

Les règles et titres de sécurité sont définis d'un commun accord par les Etats membres, par la réglementation de l'Organisation ou, à défaut par ou par les autorités compétentes des Etats membres.

ARTICLE 21

Les titres et documents cités à l'Article 19 doivent être produits à toute réquisition des Autorités compétentes.

Chapitre II - DU PILOTAGE

ARTICLE 22

Les capitaines de navire, bateau et autre embarcation d'une jauge brute égale ou supérieure à dix tonneaux sont tenus de recourir au service d'un pilote pour franchir l'embouchure du Fleuve ou tout autre secteur du Fleuve pour lequel est jugée nécessaire la présence d'un pilote par l'autorité compétente de l'Organisation, sauf lorsqu'ils sont titulaires d'un certificat de capitaine pilote délivré par l'un des Etats membres de l'O.M.V.S.

ARTICLE 23

Les conditions dans lesquelles les autorités des Etats membres délivrent le titre de pilote sont définies par une réglementation commune adoptée par les Etats membres.

ARTICLE 24

Le service du pilotage donne lieu au paiement d'une redevance par le propriétaire ou l'exploitant de navire, bateau ou autre embarcation, déterminée par l'autorité compétente de l'Etat du secteur du Fleuve concerné. Cette redevance doit être proportionnée au service rendu.

ARTICLE 25

Le service du pilote peut être requis sur l'ensemble du trajet effectué sur le fleuve et ses affluents, sans que les Etats riverains puissent imposer l'un de leurs ressortissants pour accomplir ce service.

TITRE III - LES REGLES DE NAVIGATION

CHAPITRE I – DES REGLES DE CIRCULATION**ARTICLE 26**

Les Capitaines doivent respecter les règles de navigation imposées par les dispositions législatives et réglementaires des Etats riverains et par le présent code, ainsi que les ordres donnés par les agents chargés de la police de la navigation.

ARTICLE 27

Le croisement ou le dépassement n'est permis que lorsque le chenal navigable possède une largeur suffisante pour le passage simultané en toute sécurité de deux navires, bateaux ou embarcation assimilée.

ARTICLE 28

En cas de croisement ou de dépassement, les Capitaines doivent prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter un abordage ou un échouement, compte tenu des conditions de navigabilité dans la zone considérée.

ARTICLE 29

En cas de croisement, les Capitaines doivent, compte tenu des circonstances locales de navigation, accorder la priorité aux navires et bateaux se dirigeant vers l'aval du fleuve.

ARTICLE 30

Les capitaines ne doivent prendre aucun risque pour réaliser un croisement ou un dépassement dangereux, notamment si le passage est étroit ou si l'état des profondeurs ne permet pas de réaliser la manœuvre dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

ARTICLE 31

La manœuvre de dépassement doit être signalée au navire, bateau ou embarcation précédent, par un signal sonore ou par radiocommunication et ne peut être réalisée qu'après que le capitaine ou patron du navire ou bateau devant être dépassé ait fait connaître clairement par le même moyen que la manœuvre peut être exécutée sans danger.

ARTICLE 32

Tout navire, bateau autre embarcation ne peut dépasser le seuil de chargement résultant de sa capacité de transport ou les prescriptions fixées par les textes en vigueur.

ARTICLE 33

L'autorité chargée de la police de la navigation peut imposer l'accostage des navires, bateaux ou autres embarcations, ou leur allègement, si les conditions de navigation ne permettent pas dans une zone déterminée du fleuve ou de ses affluents un transport à pleine charge.

ARTICLE 34

Il est interdit de naviguer à proximité d'un ouvrage de signalisation de la navigation (bouées, flotteurs, balises...), de s'y amarrer, ou de le détériorer.

ARTICLE 35

La navigation à proximité des ouvrages d'art (ponts, écluses, barrages, appontements, jetées...) est interdite dès lors qu'elle comporte un risque pour leur intégrité. Si pour des raisons de sécurité de la navigation, le passage à proximité de tels ouvrages est indispensable, la vitesse doit être réduite dans une mesure compatible avec la situation des lieux et la force du courant.

ARTICLE 36

Les capitaines ne peuvent faire traverser un chenal navigable ou faire entrer dans un port ou escale leur navire, bateau ou embarcation, qu'après s'être assurés que la manœuvre envisagée peut s'effectuer sans danger pour la navigation.

ARTICLE 37

Les navires bateaux et embarcations ne peuvent naviguer à la même hauteur que si l'espace disponible dans le chenal le permet sans gêne ni danger pour la navigation.

ARTICLE 38

Au cours de la navigation, il est interdit de traîner des ancres, câbles ou chaînes.

ARTICLE 39

Les navires, bateaux et embarcations doivent adapter leur vitesse en fonction des difficultés de la navigation, afin d'éviter de créer des remous ou des effets de succion susceptibles de constituer un danger pour les usagers du fleuve.

ARTICLE 40

Les bacs assurant la desserte entre les deux rives du fleuve ne doivent effectuer la traversée qu'après que leur conducteur se soit assuré que cette manœuvre peut être réalisée en toute sécurité. Ces embarcations ne doivent demeurer dans le chenal navigable que le temps nécessaire pour leur service.

ARTICLE 41

Par temps brumeux, lorsqu'une bonne visibilité atteint deux cents mètres, la navigation doit obligatoirement intervenir à vitesse réduite compte tenu de l'état des lieux et de l'intensité du trafic.

Lorsqu'une bonne visibilité est inférieure à deux cents mètres pour cause de brouillard ou de tempête ou de tous autres phénomènes météorologiques, la navigation sur le fleuve et ses affluents est interdite, sauf pour les embarcations utilisées par les autorités de police ou les services de secours.

ARTICLE 42

La navigation de nuit n'est permise qu'aux navires, bateaux et embarcations dotés d'un équipement leur permettant de naviguer en toute sécurité. Ils doivent avoir au minimum un feu de signalisation sur le mât à une hauteur de 4 mètres au moins au-dessus de la ligne de flottaison, ainsi qu'un feu à l'arrière.

ARTICLE 43

La navigation sur le fleuve implique la détention à bord de feux de détresse qui doivent être actionnés dès qu'un incident dangereux pour la navigation survient.

ARTICLE 44

Les navires, bateaux et autres embarcations ne peuvent naviguer en convoi que s'ils disposent d'une force de traction ou de propulsion suffisante. Ils ne peuvent naviguer à couple s'ils transportent des passagers ou si la largeur du chenal ne le permet pas.

ARTICLE 45

La navigation en convoi poussé n'est autorisée que si le dispositif d'accouplement est suffisamment rigide et solide. Afin de prévenir tout danger, le dispositif d'accouplement doit se faire et se défaire de manière simple.

ARTICLE 46

Une liaison téléphonique ou radio, en parfait état de fonctionnement, doit exister entre le navire ou le bateau pousseur et le bâtiment poussé.

ARTICLE 47

L'intervalle entre le navire ou bateau remorqueur et le bâtiment remorqué ne doit pas excéder cent mètre. La remorque doit être en bon état et avoir une consistance lui permettant de tracter sans danger.

ARTICLE 48

Tout capitaine de navires, bateaux ou autres embarcations doit respecter impérativement la signalisation maritime ou fluviale, ainsi que les prescriptions imposées pour le passage des barrages ou des écluses.

ARTICLE 49

En cas d'échouement ou de naufrage d'un navire, bateau ou autre embarcation, le capitaine ou le patron doit prendre immédiatement toute mesure pour assurer la sécurité de la navigation, en avertissant les autres usagers du fleuve par des signaux sonores ou lumineux, et en prévenant les autorités de police du territoire sur lequel l'accident a eu lieu.

ARTICLE 50

Toute perte d'ancres, chaînes, amarres dans les ports et les chenaux navigables doit être immédiatement signalée à l'autorité chargée de la police de la navigation. Le capitaine doit procéder sans délai aux recherches, sans que ces opérations puissent compromettre la sécurité et l'exercice normal de la navigation.

ARTICLE 51

Toute destruction ou tout dommage occasionné à un équipement de signalisation de la navigation maritime ou fluviale doit être immédiatement porté à la connaissance de l'autorité chargée de la police de la navigation par son auteur.

CHAPITRE II – DES REGLES DE STATIONNEMENT

ARTICLE 52

Le stationnement d'un navire, d'un bateau ou de toute autre embarcation dans un chenal navigable est interdit. En cas d'avarie imposant cette situation, le capitaine doit immédiatement prévenir les autorités chargées de la police de la navigation sur le fleuve en donnant sa position et en mettant en œuvre les feux, sons et signaux appropriés.

ARTICLE 53

Les navires, bateaux et autres embarcations ne peuvent être amarrés qu'aux endroits désignés par les autorités de police de la navigation, et de manière à ne créer aucun danger pour les autres usagers du fleuve.

ARTICLE 54

Les amarres doivent être suffisamment solides pour résister à toutes les situations prévisibles comme notamment les remous provoqués par le passage d'une embarcation, les courants dans le fleuve, les tempêtes.

ARTICLE 55

Le stationnement de tout navire, bateau ou embarcation est interdit dans les passages navigables étroits et à leurs abords, aux embouchures des affluents navigables et à l'entrée des ports et escales, sur les chenaux d'accès aux embarcadères, et dans tout lieu désigné par l'autorité chargée de la police de la navigation.

ARTICLE 56

L'amarrage ne peut avoir lieu qu'aux organes et aux endroits destinés à cet effet. Il est notamment interdit d'utiliser les arbres, bornes, poteaux, conteneurs comme points d'amarrage.

ARTICLE 57

Les navires, bateaux et autres embarcations doivent obligatoirement être placés en permanence, au cours du stationnement, sous la surveillance d'au moins une personne capable de prendre toutes les mesures nécessaires en cas d'incident ou de sinistre.

ARTICLE 58

En cas de transport de marchandises dangereuses, en raison de leur caractère inflammable, explosif ou polluant, l'autorité chargée de la police de la navigation peut imposer un effectif minimal à bord pendant toute la durée du stationnement.

ARTICLE 59

En dehors des zones portuaires, les navires, bateaux et toutes autres embarcations en stationnement doivent disposer d'une signalisation lumineuse pour indiquer clairement leur présence, sans que ce dispositif puisse être confondu avec le balisage mis en place par l'autorité publique concernée.

ARTICLE 60

Le stationnement sur le trajet des bacs est strictement interdit, même en cas de panne.

ARTICLE 61

En dehors des opérations de navigation, les bacs doivent être solidement amarrés aux endroits désignés par les autorités nationales compétentes.

ARTICLE 62

Lorsque la sécurité ou l'exploitation du Fleuve l'exige, les agents chargés de la police de la navigation peuvent ordonner le déplacement des navires, bateaux ou embarcations amarrés dans un port un escale ou à un appontement. Ils désignent le nouvel emplacement pour stationner.

TITRE IV - DE L'ASSISTANCE ET DU SAUVETAGE

ARTICLE 63

Tout navire, bateau ou toute autre embarcation, navigant sur le Fleuve ou ses affluents, doit être muni d'un moyen de communication en parfait état de fonctionnement permettant d'appeler les secours en cas d'incident ou de naufrage.

ARTICLE 64

En cas de naufrage, d'abordage ou d'avarie, le capitaine doit informer immédiatement par téléphone, radio, télécopie, télex, message électronique ou tout autre moyen d'information, l'autorité chargée de la police de la navigation dans le ressort de laquelle l'accident nautique a eu lieu, et se présenter à elle dès que sa présence à bord ou sur les lieux de l'accident n'est plus indispensable.

ARTICLE 65

Le capitaine ou le patron est tenu de se soumettre aux réquisitions de l'autorité chargée de la police de la navigation ou des services de secours en cas d'accident nautique. Il doit, à cette fin, donner les ordres à l'équipage pour que soient prises les mesures nécessaires à faire cesser tout danger pour la navigation.

ARTICLE 66

L'autorité responsable des opérations de secours peut les interrompre ou les limiter lorsqu'il existe un réel danger pour les autres usagers du Fleuve. Une signalisation adéquate devra être mise en place immédiatement, et les capitaines de navire, bateau ou embarcation navigant à proximité devront être informés de la décision par radio, téléphone, télécopie, télex, message électronique, affiches ou tout autre moyen d'information.

ARTICLE 67

En cas de défaillance du capitaine, et après une mise en demeure restée sans effet, les agents chargés de la police de la navigation pourront monter à bord et prendre toutes mesures nécessaires à assurer la sécurité du navire, bateau ou de l'embarcation, la liberté de navigation ou la protection de l'environnement.

ARTICLE 68

En cas d'échouement, d'avarie, d'abordage, de naufrage, d'incendie d'un navire, bateau ou embarcation comportant des dangers pour les personnes se trouvant à proximité du lieu de l'accident ou du sinistre, l'Autorité compétente peut, en liaison avec les services chargés de la sécurité publique des Etats riverains, imposer l'évacuation de la population en dehors du périmètre de sécurité.

ARTICLE 69

Tout Capitaine est tenu pour autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire ou bateau ou autre embarcation son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne trouvée sur le Fleuve en danger de se perdre.

ARTICLE 70

Tout usager du fleuve se trouvant à proximité d'un naufrage ou d'un abordage entre deux navires, bateaux ou embarcations, doit porter secours, dans la limite de ses capacités physiques, aux personnes en péril à la suite d'un tel accident. En cas d'impossibilité d'intervenir, tout usager du fleuve doit appeler immédiatement les secours dès qu'il a connaissance de l'accident.

ARTICLE 71

Toute opération d'assistance ayant eu un résultat utile pour faire cesser ou limiter un danger pour le propriétaire du navire et/ou de la cargaison, ou pour l'armateur, donne lieu à une rémunération équitable.

Est considéré comme assistance tout secours ou tout acte de sauvetage apporté à des navires, bateau ou embarcations se trouvant en danger ou aux biens se trouvant à leur bord.

ARTICLE 72

Le sauvetage des personnes en danger de se perdre est obligatoire et gratuit.

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

ARTICLE 73

Chaque Etat riverain doit disposer de moyens d'intervention capables d'assurer les opérations de secours sur le Fleuve. Ces moyens sont mis à la disposition des autres Etats ou de l'Organisation en cas de besoin et selon des modalités définies par un accord inter-étatique.

TITRE IV - DE LA POLLUTION

ARTICLE 74

Toute introduction de substances polluantes quelque soit leurs origines, que ce soit par déversement, par rejet, par immersion, par incinération ou par tout autre moyen est interdite dans les eaux du Fleuve.

ARTICLE 75

Tout navire, bateau ou autre embarcation assimilée est tenu de rejeter les substances polluantes dans les installations portuaires destinées à recevoir les résidus et les déchets et, d'une manière générale, toutes matières polluantes.

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

Il est également tenu au règlement de tous frais engagés en vue de limiter ou d'éviter des dommages par pollution.

ARTICLE 76

Quel que soit son lieu d'immatriculation, tout navire, bateau ou toute autre embarcation transportant des hydrocarbures ne peut naviguer sur le Fleuve 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.

ARTICLE 77

Dans le cas d'avarie survenue sur le Fleuve à un navire, bateau ou autre embarcation 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 faune et à la flore fluviales, le propriétaire ou l'exploitant de ce navire ou bateau peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ces dangers par l'autorité administrative de l'Etat du secteur du Fleuve concerné ou celle de l'Organisation en charge de la police du Fleuve .

ARTICLE 78

Les opérations de déballastage, de dégazage des navires, bateaux ou autre embarcation ne peuvent être effectuées qu'aux postes spécialement prévus à cet effet par l'Etat concerné et avec l'autorisation des autorités portuaires.

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, bateaux ou embarcations ne peuvent être évacués que dans des emplacements prévus à cet effet.

ARTICLE 79

Dans le cas où la mise en demeure visée à l'article 77 précédent reste sans effet, ou si elle n'a pas produit les effets escomptés dans un délai imparti ou d'office, l'Autorité compétente la plus proche du lieu de l'accident peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais de son propriétaire ou exploitant ou en recouvrer le montant du coût auprès dudit propriétaire ou exploitant.

L'Autorité citée dans l'alinéa précédent pourra en cas de besoin solliciter le concours des services compétents des autres Etats riverains.

ARTICLE 80

Le Capitaine d'un navire, d'un bateau ou d'une embarcation assimilée transportant des hydrocarbures est tenu de signaler à l'Autorité compétente, par les voies les plus rapides, tout accident dont il est victime et qui peut avoir pour conséquence une fuite ou rejet dans le Fleuve.

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

ARTICLE 81

Les Etats riverains de l'OMVS développent une coopération renforcée pour rendre l'Organisation capable de faire face aux situations d'urgence résultant d'une pollution majeure

TITRE VI – REGIME PENAL**CHAPITRE I – DES INFRACTIONS COMMISES LORS DE LA NAVIGATION****SECTION 1 – DES INFRACTIONS A LA NAVIGATION****ARTICLE 82**

Hormis les infractions prévues et sanctionnées dans la législation pénale des Etats membres, toute infraction aux dispositions des articles 17, 26, 34, 48, 51 et 69 du présent code est sanctionnée d'une peine d'amende de 50.000 à 200.000 F CFA ou son équivalent en d'autres monnaies et / ou d'une peine d'emprisonnement de deux à six mois.

ARTICLE 83

Toute infraction aux dispositions des articles 18, 19, 21, 27, 28,30, 31, 32, 35, 40, 41, 42, 44, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 59, 60 et 64 du présent code est sanctionnée par une amende de 20.000 à 100.000 F CFA ou son équivalent en d'autres monnaies.

ARTICLE 84

Tout refus d'obéissance d'un membre de l'équipage au capitaine du bâtiment en cours de navigation ou d'accostage est sanctionné par une amende de 10.000 à 100.000 F CFA ou son équivalent en d'autres

monnaies, dès lors que ce comportement est susceptible de compromettre gravement la sécurité des personnes et des biens, à moins qu'il ne s'agisse d'une infraction punissable en vertu de la législation nationale de l'Etat où a été commise ladite infraction.

ARTICLE 85

Il est interdit de porter atteinte à la navigation sur le Fleuve et ses affluents en y jetant des objets, matériaux, végétaux, en y construisant, ou en y menant des activités de pêche et d'extraction de matériaux, sans autorisation délivrée par l'autorité compétente

Toute infraction à ces dispositions est sanctionnée par une amende d'un montant de 50.000 à 1.000.000 F CFA ou son équivalent en d'autres monnaies. En cas de récidive, le montant de la sanction initiale est doublé.

Sont punies de la même les personnes dont l'autorisation est expirée ou agissant au-delà des termes de leur autorisation.

ARTICLE 86

Toute activité portant indûment atteinte à la sécurité de la navigation est sanctionnée d'une amende de 20.000 à 200.000 F CFA ou son équivalent en d'autres monnaies..

ARTICLE 87

Toute entrave volontaire par un navire, un bateau ou une embarcation, à l'exploitation normale des barrages, des écluses, des appontements, et des ports est sanctionnée d'une amende de 20.000 à 100.000 FCFA ou son équivalent en d'autres monnaies et /ou une peine d'emprisonnement de un mois au plus.

ARTICLE 88

L'implantation sans autorisation expresse de l'Autorité compétente dans le Fleuve ou ses affluents de tout ouvrage ou canalisation, portant atteinte à l'exercice normale de la navigation, est punie d'une amende 100.000 à 1.000.000 FCFA ou son équivalent en d'autres monnaies et sa démolition peut être ordonnée sous peine d'une astreinte de 100.000 F CFA ou son équivalent en d'autres monnaies par semaine de retard dans l'exécution de cette obligation.

SECTION 2- LES INFRACTIONS A LA POLICE DE LA POLLUTION

ARTICLE 89

Tout capitaine de navire, bateau ou autre embarcation qui se sera rendu coupable d'une infraction aux dispositions des articles 74 à 80 du présent code, sera puni d'une peine d'amende de 200.000 à 1.000.000 F CFA ou son équivalent en d'autres monnaies et/ou d'emprisonnement de deux mois à

un an. En cas de récidive les peines d'amende et d'emprisonnement encourues seront portées au double.

ARTICLE 90

Tout capitaine de navire, bateau ou autre embarcation qui ne signale pas à l'Autorité compétente un accident dont il est victime sur le Fleuve est puni d'une amende de 50.000 à 300.000 FCFA ou son équivalent en d'autres monnaies et / ou d'une peine d'emprisonnement de un à six mois.

CHAPITRE II – DES COMPETENCE ET PROCEDURE

ARTICLE 91

Les infractions aux dispositions du présent code sont jugées par les juridictions des Etats riverains ou les juridictions de l'Etat de pavillon du navire, bateau ou embarcation et selon les règles de procédure en vigueur dans ceux-ci.

ARTICLE 92

Les Etats riverains prêtent leur concours pour l'exécution diligente des décisions de justice prononçant une condamnation pour infraction au présent code ou condamnant l'auteur d'un dommage au titre de la responsabilité civile.

ARTICLE 93

Les règles relatives à la responsabilité civile ou pénale de l'auteur d'un dommage occasionné lors de la navigation sur le Fleuve, ses affluents ou défluent sont celles en vigueur dans l'Etat dont les juridictions ont été saisies.

ARTICLE 94

Par dérogation aux dispositions législatives et réglementaires applicables dans les Etats membres le produit des amendes prononcées à l'encontre des contrevenants aux dispositions du présent code est versé au profit d'un fonds géré par le Haut Commissariat de l'O.M.V.S., destiné à financer les travaux d'entretien des profondeurs, de la signalisation et d'acquisition des moyens de secours.



ARTICLE 95

L'immobilisation d'un navire, d'un bateau ou d'une embarcation imposée par l'autorité chargée de la police de la navigation n'exonère pas leur propriétaire ou exploitant, des droits de navigation ou de port résultant de ce stationnement imposé.

ARTICLE 96

En aucun cas, le propriétaire ou l'exploitant d'un navire, d'un bateau ou d'une embarcation ne pourront faire abandon de leur bâtiment pour échapper à leur responsabilité civile ou pénale.

CHAPITRE III – DE LA TRANSACTION**ARTICLE 97**

Le principe de la transaction est admis dans la poursuite des infractions au présent code.

La transaction met fin à l'action publique.

ARTICLE 98

Le choix de transiger est laissé à l'appréciation de l'autorité poursuivante, après avis de l'autorité compétente de l'OMVS en charge de la police de la navigation du Fleuve.

LIVRE II DES TRANSPORTS SUR LE FLEUVE**TITRE I : CHAMP D'APPLICATION****ARTICLE 99**

Les dispositions du présent livre s'appliquent au transport régulier de passagers et de marchandises effectué sur le Fleuve.

Est considéré comme transport fluvial, le transport effectué en mer par les navires, bateaux et embarcations, lorsqu'il est l'accessoire de leur navigation principale pratiquée sur le Fleuve.

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

ARTICLE 100

Les dispositions du présent livre ne s'appliquent pas :

- Aux bateaux affectés aux services des ports et escales de ce fleuve ;
- Aux bateaux dont la capacité de charge est inférieure à dix tonneaux de jauge brute.

TITRE II - TRANSPORT DE PASSAGERS**CHAPITRE I - DU CONTRAT DE PASSAGE****ARTICLE 101**

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

Le billet de passage doit contenir les indications suivantes :

- Lieu de passage et d'émission du billet ;
- Port d'embarquement et Port de destination ;
- Nom et adresse du passager si le billet de passage est nominatif ;
- Nom et adresse du transporteur qui conclut le contrat de passage ;
- Nom du Navire ;
- Date d'embarquement et montant du prix de passage.

ARTICLE 102

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

Elles peuvent en outre être portées devant le Tribunal compétent du lieu d'embarquement.

CHAPITRE II – DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DE PASSAGERS**ARTICLE 103**

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

ARTICLE 104

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

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

ARTICLE 105

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

ARTICLE 106

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

ARTICLE 107

Le transporteur est responsable des dommages dus au retard liés à l'inobservation des dispositions de l'article 105 ou à la faute commerciale de ses préposés.

ARTICLE 108

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

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

CHAPITRE III – DES BAGAGES DES PASSAGERS**ARTICLE 109**

Le transporteur ou son préposé doit délivrer au passager récépissé des bagages enregistrés. Le transporteur en est responsable dans les limites établies en matière de transport de marchandises conformément à la réglementation dans chaque Etat riverain.

ARTICLE 110

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

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

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

ARTICLE 111

Le Capitaine peut interdire au passager d'embarquer à bord des bagages de nature dangereuse ou susceptibles de constituer un danger pour le navire ou les marchandises, ou pour l'équipage ou les autres passagers.

ARTICLE 112

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

Les dispositions de l'article 103 s'appliquent également à ces actions.

TITRE III – DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**CHAPITRE I – DES CONTRATS ET DOCUMENTS****ARTICLE 113**

Par le contrat de transport fluvial de marchandises le chargeur ou expéditeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer et délivrer dans un délai fixé une marchandise déterminée d'un lieu à un autre sur le Fleuve.

ARTICLE 114

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

ARTICLE 115

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

**CHAPITRE II - DE L'EXECUTION DU CONTRAT : OBLIGATIONS ET RESPONSABILITES
DES PARTIES****ARTICLE 116**

Le transporteur est responsable de marchandises entre le moment où il a reçu celles-ci pour les transporter et le moment où elles sont livrées au destinataire.

ARTICLE 117

Le transporteur doit, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 116, assurer de façon appropriée et soigneuse la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, le déchargement et la livraison des marchandises.

ARTICLE 118

Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes et dommages subis par les marchandises si l'évènement qui a causé la perte ou le dommage a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 117 à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences.

ARTICLE 119

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

ARTICLE 120

Est nulle et de nul effet, la clause du document de transport par laquelle le transporteur s'exonère de la responsabilité de ses fautes personnelles.

ARTICLE 121

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

ARTICLE 122

Dès qu'il est prêt à recevoir le chargement, le transporteur doit aviser le chargeur.
L'avis doit être donné au moins un jour ouvrable à l'avance.

ARTICLE 123

Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises aux heures et lieux convenus dans le contrat de transport.

ARTICLE 124

Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au document de transport.

Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications.

ARTICLE 125

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

ARTICLE 126

Dès qu'il est prêt à recevoir le chargement, le transporteur doit aviser l'expéditeur. L'avis doit être donné au moins un jour ouvrable à l'avance.

ARTICLE 127

Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises aux heures et lieux convenus.

ARTICLE 128

Au moment de la prise en charge pour embarquement le transporteur peut émettre des réserves sur les indications mentionnées à l'article 124.

En cas d'avaries ou de manquants, le destinataire ou son représentant peut émettre des réserves à la livraison.

Ces réserves doivent être émises au plus tard le 1^{er} jour ouvrable suivant le jour où les marchandises ont été remises en cas d'avaries apparentes.

En cas d'avaries non apparentes les réserves doivent être émises dans les 15 jours qui suivent la livraison.

ARTICLE 129

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

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

La confiscation de telles marchandises n'exonère pas le chargeur du paiement du fret.

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

CHAPITRE III- DES TRANSPORTS SUCCESSIFS**ARTICLE 130**

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

ARTICLE 131

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

ARTICLE 132

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

CHAPITRE IV – DES ACTIONS, COMPETENCE ET PRESCRIPTION**ARTICLE 133**

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

Elles sont portées devant le tribunal compétent du lieu du port de chargement, ou de déchargement, ou du lieu de signature du contrat de transport.

Ces actions se prescrivent par deux ans, à compter du jour prévu pour le déchargement, ou de celui prévu pour la livraison à destination.

TITRE IV – DES AVARIES COMMUNES

ARTICLE 134

Est considérée avarie commune, tout sacrifice ou toute dépense extraordinaire qui a été faite raisonnablement par le capitaine ou une autre personne à sa place pour sauver le navire, bateau ou embarcation, les marchandises à son bord et le fret, du danger commun.

Les dispositions des réglementations nationales relatives aux avaries communes s'appliquent au transport sur le fleuve.

TITRE V- DE L'ASSURANCE

ARTICLE 135

Toute personne physique ou morale exerçant même occasionnellement l'activité de transport sur le Fleuve Sénégal doit souscrire une police d'assurance pour couvrir sa responsabilité à l'égard des chargeurs ou des personnes transportées mais également les conséquences d'un échouement ou d'un naufrage ainsi que les frais engagés pour la lutte contre la pollution et pour le relèvement de l'épave du navire ou du bateau ou embarcation.

ARTICLE 136

Les infractions aux dispositions du Livre II sont punies par les dispositions des législations des Etats-membres concernés

TITRE VI – DES DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 137

Toutes les matières qui ne sont pas régies par le présent Code sont soumises à la réglementation des Etats membres.

ARTICLE 138

Le présent Code entrera en vigueur après le dépôt des instruments de ratification par tous les Etats contractants. Il sera ouvert à l'adhésion au lendemain de son entrée en vigueur pour tout autre Etat riverain du Fleuve.

Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République Islamique de Mauritanie qui en informera les autres Etats contractants et le Haut-Commissariat.

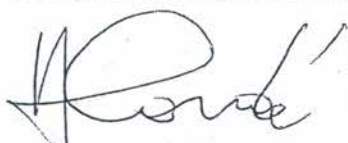
ARTICLE 139

Le Présent Code sera adressé pour enregistrement au Secrétariat Général des Nations Unies lors de son entrée en vigueur, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies. Il sera également adressé pour enregistrement à la Commission de l'Union Africaine.

ARTICLE 140

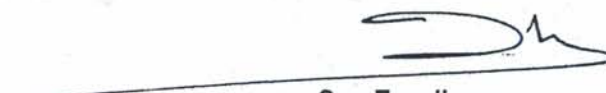
Tout différend qui pourrait surgir entre les Etats contractants, relativement à l'interprétation du Présent Code, ses avenants ou annexes sera résolu par la médiation et la conciliation. A défaut d'accord les Etats contractants devront saisir l'organe compétent de l'Union Africaine. En dernier recours la Cour Internationale de Justice est saisie.

En foi de quoi, nous Chefs d'Etat de la République de Guinée, de la République du Mali, de la République Islamique de Mauritanie et de la République du Sénégal, signons le Présent Code en cinq exemplaires en langue française.

POUR LA REPUBLIQUE DE GUINEE

Son Excellence
Alpha CONDE

Président de la République
Chef de l'Etat

POUR LA REPUBLIQUE DU MALI

Son Excellence
Ibrahim Boubacar KEITA

Président de la République
Chef de l'Etat

POUR LA REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE

Son Excellence
Mohamed OULD ABDEL AZIZ

Président de la République
Chef de l'Etat

**POUR LA REPUBLIQUE DU SENEGAL**

Son Excellence
Macky SALL

Président de la République
Chef de l'Etat



(VOIR CI-CONTRE LA RESOLUTION N° 00010/CCEG du 13 MARS 2006)