

Dakar, le 24 août 1977

REPUBLIQUE DU SENEGAL
MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES

=====

E X P O S E D E S M O T I F S

du projet de loi autorisant le Président
de la République à ratifier la Convention
internationale pour l'unification de certaines
règles en matière de connaissement, signée à
Bruxelles, le 25 août 1924.-

Le Gouvernement du Sénégal n'a pas adhéré à la Convention Internationale
citée en objet laquelle, modifiée en février 1968, définit et unifié les règles
commerciales en matière de transport Maritime de marchandises sous un connais-
sement.

L'essentiel de ces règles a déjà été repris dans la Loi 62-32 du
22 mars 1962 portant Code de la Marine Marchande Sénégalaise (Livre II - Chapi-
tre 3 - Section 2)

Toutefois, avec la création de la Société Sénégalaise de Navigation
Maritime (SENAM) et l'ouverture dès le mois de décembre 1976 de sa première
ligne régulière entre l'Europe et la Côte Occidentale d'Afrique (C.O.A.),
l'adhésion à cette convention devient une nécessité car, les transports de
marchandises se feront par connaissement, document au verso duquel doivent
figurer les dispositions de la convention de Bruxelles.

Telle est l'économie du texte que j'ai l'honneur de soumettre à
votre approbation, en vue de permettre à notre pays de respecter les normes
internationales en matière de connaissement.-/

131207

REPUBLIQUE DU SENEGAL

ASSEMBLEE NATIONALE

4ème LEGISLATURE

2ème SESSION ORDINAIRE DE 1977

IT (A P P O R T

fait au nom

de l'Intercommission constituée par les Commissions des Affaires
Etrangères, du Travail, de l'Education, des Travaux Publics, des
Finances et des Affaires Economiques

s u r

le Projet de Loi N° 52/77 autorisant le Président de la République
à apporter l'adhésion du Sénégal à la Convention Internationale
pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance
et protocole de signature, signée à Bruxelles le 25 AOUT 1924.

Par

Monsieur Amadou Babacar SAR

RAPPORTEUR.

Monsieur le Président,
Mes Chers Collègues,

L'adhésion du Sénégal à la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, même si l'essentiel de ces règles a déjà été repris dans la loi 62-32 du 22 Mars 1962 portant Code de la Marine Marchande Sénégalaise (Livre II - Chapitre 3 - Section 2) est devenue nécessaire, du fait de la création de la Société Sénégalaise de Navigation Maritime (SENAM) mais surtout du fait de l'ouverture en Décembre 1976 de sa première ligne régulière entre l'Europe et la Côte Occidentale d'Afrique (C.O.A.). En effet les Transports de marchandises se font par connaissance et le document doit porter, au verso, les dispositions de la convention de Bruxelles. Notre Pays se devait donc, de régulariser, rapidement, sa situation, en cette matière. C'est ce qu'à compris l'Intercommission des Affaires Etrangères, du Travail, de l'Education, des Travaux Publics, des Finances et des Affaires Economiques, qui vous demande, Monsieur le Président, mes chers Collègues, de bien vouloir autoriser Monsieur le Président de la République, à apporter l'adhésion du Sénégal à la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature, signée à Bruxelles le 25 AOUT 1924.

Je vous remercie.

REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple - Un But - Une Foi

N° 77.114

□ □ □ N°

autorisant le Président de la République
à apporter l'adhésion du Sénégal à la
Convention internationale pour l'unifica-
tion de certaines règles en matière de
connaissance et protocole de signature
signée à Bruxelles, le 25 août 1924.-

L'ASSEMBLEE NATIONALE a délibéré et adopté en sa séance
du jeudi 8 décembre 1977

Le Président de la République promulgue la loi dont la
teneur suit :

ARTICLE UNIQUE : Le Président de la République est autorisé à apporter l'adhé-
sion du Sénégal à la Convention internationale pour l'unification de certaines
règles en matière de connaissance et protocole de signature, signée à Bruxelles,
le 25 août 1924.

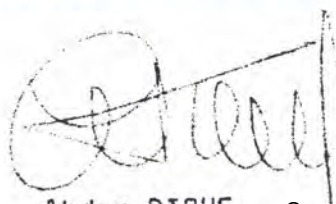
La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Dakar, le 26 décembre 1977

Par le Président de la République


Léopold Sédar SENGHOR

Le Premier Ministre


Abdou DIOUF

CONVENTION INTERNATIONALE
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES
EN MATIERE DE
CONNAISSEMENT ET PROTOCOLE DE
SIGNATURE

Article 1

Dans la présente convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

a) *"Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.*

b) *"Contrat de Transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou pour tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer, il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.*

c) *"Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.*

d) *"Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises en mer.*

e) *"Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.*

... / ...

...2/.

ARTICLE 2.

Sous réserve des dispositions de l'article 6 le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

ARTICLE 3.

1) - Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence, raisonnable pour

- a) Mettre le navire en état de navigabilité ;
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;
- c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire ou des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2) - Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4 procèdera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et déchargement des marchandises transportées.

3) Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

.../...

3.

- a) *Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage ;*
- b) *Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;*
- c) *L'état et le conditionnement apparent des marchandises.*

Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4°) - Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément aux paragra 3 a), b) et c).

5°) - Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

.../...

4.

4.

6°) - A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

7°) - Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé "Embarqué" pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement "Embarqué". Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms

... / ...

5.

du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 paragraphe 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissance libellé "Embarqué".

8°) - Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Article 4

1°) - Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3 paragraphe 1. Toutes les fois qu'une perte

.../...

6.

ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2°) - Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

- a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;
- b) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;
- c) des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- d) d'un "acte de Dieu"
- e) de faits de guerre ;
- f) du fait d'ennemis publics ;
- g) d'un arrêté ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;
- h) d'une restriction de quarantaine ;
- i) d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;
- j) de grèves ou lockouts ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- k) d'émeutes ou de troubles civils ;

.../...

7.

- l) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
- m) de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;
- n) d'une insuffisance d'emballage ;
- o) d'une insuffisance ou imperfection de marques ;
- p) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;
- q) de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3°) - Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4°) - Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5°) - Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou

.../...

8.

l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur ayant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fausse de leur nature ou de leur valeur.

6°) - Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelque-une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes s'il y a lieu.

.../...

Article 5.

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Article 6

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public ou concernant les soins ou diligence à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

.../...

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

Article 7

Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves, ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au déchargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Article 8

Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Article 9

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente convention s'entendent valeur or.

.../...

11.

Ceux des Etats contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

Article 10

Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissance créé dans un des Etats contractants.

Article 11

A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre les dits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, de notifications mentionnées à l'alinéa précédent,

... / ...

12.

ainsi que des instruments de ratifications qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, le dit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

Article 12

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence Internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives du dit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

Article 13

Les Hautes Parties contractantes peuvent au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas soit à certains soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'Outre-Mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou de l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires

.../...

13.

d'Outre-Mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente Convention séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'Outre-Mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

Article 14

A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratification la présente convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 13, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 11, alinéa 2, et à l'article 12, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

Article 15

S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulût dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir, la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'Etat seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

Article 16

Chaque Etat contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention.

.../...

...14/.

Celui des Etats qui ferait usage de cette faculté
aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres Etats,
par l'intermédiaire du Gouvernement Belge, qui se chargerait de
convoquer la conférence.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire

le 25 Août 1924.