

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL

PARAISANT LE SAMEDI DE CHAQUE SEMAINE

ABONNEMENTS ET ANNONCES	TARIF DES ABONNEMENTS				ANNONCES ET AVIS DIVERS
Pour les abonnements et les annonces s'adresser au Chef de l'Imprimerie Officielle à Rufisque. Les annonces doivent être remises à l'imprimerie au plus tard le mardi. Elles sont payables d'avance. Toute demande de changement d'adresse ainsi que les lettres demandant réponse devront être accompagnées de la somme de 25 francs.	VOIE NORMALE Six mois Un an		VOIE AÉRIENNE Six mois Un an		La ligne..... 65 francs Chaque annonce répétée..... Moitié prix (Il n'est jamais compté moins de 350 frs pour les annonces)
	Sénégal, États Union post. A. G.	1.400 frs	2.500 frs	2.200 frs	
États Communauté.....	1.400 frs	2.500 frs	2.400 frs	4.300 frs	Compte postal : 45-20 - DAKAR
France.....	1.400 frs	2.500 frs	3.200 frs	5.500 frs	
Étranger.....	1.900 frs	3.000 frs			
Prix du numéro : Année courante 60 frs - Année précédente : 65 frs Recommandé : Voie normale : 125 frs - Voie aérienne : 150 frs					

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

LOI

22 mars..... Loi n° 32 portant Code de la Marine mar-
 chande 787

PARTIE OFFICIELLE

LOI

LOI n° 62-32 du 22 mars 1962
portant Code de la Marine marchande

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté,
 Le Président de la République promulgue la loi dont la
 teneur suit :

GENERALITES

Article premier
Champ d'application

Les dispositions du présent Code sont applicables à tous
 les navires immatriculés au Sénégal, aux états-majors,
 équipages et aux passagers qui y sont embarqués, ainsi qu'à
 toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, qui
 bien que non présentes à bord, auraient commis une infrac-
 tion aux dispositions de la présente loi ou de ses textes
 d'application.

Article 2
Définitions

Pour l'application de la présente loi :

Par « Port d'immatriculation » d'un navire, il faut enten-
 dre le port où se trouve le service de la Marine marchande
 sur les registres duquel le navire est immatriculé.

Par « Port d'armement » d'un navire, il faut entendre le
 port où se trouve le service de la Marine marchande qui a
 procédé à l'établissement des titres de navigation du
 navire considéré.

Par « Quartier d'inscription ou d'immatriculation » d'un
 marin, le lieu où se trouve le chef de circonscription mari-
 time chargé de la tenue de l'article matriculaire et de l'admini-
 stration du marin considéré.

Les services de la Marine marchande à Dakar centralisent
 la totalité des opérations d'immatriculation d'armement ou
 d'inscription.

L'expression « Autorité maritime » au sens du présent
 Code désigne :

— Au Sénégal : le ministre chargé de la Marine mar-
 chande et les fonctionnaires d'autorité auxquels il est sus-
 ceptible de déléguer tout ou partie de ses pouvoirs;

— Hors du territoire national : les consuls du Sénégal ou
 à défaut, les services de l'ambassade;

Cependant :

— Dans les ports étrangers où il n'existe pas d'ambassade
 ou de consulat du Sénégal, l'autorité maritime locale,
 pourra, après accord du Gouvernement dont elle relève, se
 voir déléguer les pouvoirs dévolus en la matière, aux
 ambassades ou consulats du Sénégal.

LIVRE PREMIER

DE LA NAVIGATION MARITIME, DU NAVIRE ET DU MARIN DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES DISCIPLINAIRES ET PÉNALES

TITRE PREMIER

La navigation maritime

CHAPITRE PREMIER

DÉFINITION DE LA NAVIGATION MARITIME
 EAUX TERRITORIALES
 DOMAINE PUBLIC MARITIME

Article 3

Navigation maritime - Définition

La navigation maritime est la navigation qui s'effectue en
 mer et dans les parties des fleuves, rivières et canaux en
 principe jusqu'au premier obstacle permanent qui s'oppose
 au passage des navires de mer.

Est considérée comme maritime la navigation effectuée en eaux fluviales lorsqu'elle est l'accessoire d'une navigation principalement effectuée en eaux maritimes.

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

Article 4

Eaux territoriales - Zone contiguë Plateau continental

Les eaux territoriales, la zone contiguë et le plateau continental sont définis par la loi n° 61-51 du 21 juin 1961.

Article 5

Exercice de la pêche

L'exercice de la pêche dans les eaux territoriales et la zone contiguë est régi par la loi n° 61-46 du 21 juin 1961.

Article 6

Domaine public maritime

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

Il comprend :

- Le rivage de la mer;
- Les eaux territoriales;
- La partie maritime des fleuves et rivières et les lagunes ou étangs salés.

Sa délimitation reste fixée par les textes réglementaires en vigueur.

Cependant, aucune concession sur le domaine public maritime ne pourra être octroyée sans avis préalable du ministre chargé de la Marine marchande.

CHAPITRE II

POLICE DE LA NAVIGATION

Article 7

La police de la navigation dans les eaux maritimes telles que définies ci-dessus est réglementée par décret.

CHAPITRE III

ZONES DE NAVIGATION COMMERCIALE

Article 8

La navigation commerciale comprend cinq zones :

- Navigation côtière ou bornage;
- Cabotage national;
- Cabotage interafricain;
- Cabotage international;
- Long cours.

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

CHAPITRE IV

ZONES DE NAVIGATION - PÊCHE

Article 9

La navigation à la pêche comporte trois zones :

- Pêche côtière;
- Pêche au large;
- Grande pêche.

Des décrets définissent les limites de chacune de ces zones et les conditions d'exercice de la navigation correspondante.

CHAPITRE V

NAVIGATION RÉSERVÉE

Article 10

Des décrets pris en Conseil des ministres peuvent réserver aux navires battant pavillon sénégalais la navigation au cabotage national.

Sous réserve des dispositions des articles 196 et 197, aucune discrimination ne résultera pour le transport des marchandises d'un port sénégalais à un port étranger, ou vice-versa, du pavillon du navire.

TITRE II

Le navire

CHAPITRE PREMIER

DÉFINITION DU NAVIRE DE MER

Art. 11. — Pour l'application de la présente loi est considéré comme navire ou bâtiment de mer, quel que soit son tonnage ou sa forme, tout engin flottant destiné à une navigation maritime.

Sauf les exceptions prévues par des décrets, les bâtiments de mer doivent être immatriculés ainsi qu'il est dit au chapitre IV du présent titre.

CHAPITRE II

NATIONALITÉ DU NAVIRE

Article 12

Définition

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

Article 13

Obligation d'avoir à bord le titre de nationalité

Aucun navire sénégalais ne peut prendre la mer s'il n'a à son bord son titre de nationalité.

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

Article 14

Dégagements

Des décrets déterminent les catégories d'embarcations dispensées de titre de nationalité.

Article 15

Conditions d'obtention

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

— Appartenir soit pour moitié au moins à des nationaux sénégalais ou assimilés, soit à une société ayant :

- son siège social au Sénégal,
- un conseil d'administration ou de surveillance dont le président, et la majorité des membres soient des nationaux sénégalais ou assimilés,
- un directeur général, s'il y en a un, et un gérant, s'il y en a un, qui soient des nationaux sénégalais ou assimilés.

Pour les sociétés de personnes et les sociétés à responsabilité limitée, la moitié du capital social au moins, doit appartenir à des nationaux sénégalais ou assimilés.

Article 16

Jaugeage - Redevance

L'autorité administrative maritime fait procéder au jaugeage des navires pour lesquels la nationalité sénégalaise est demandée. Elle établit le certificat de jauge, contre paiement d'une redevance, dont le montant et l'imputation sont fixés par décret.

Les règles de jaugeage sont celles fixées par la Convention d'Oslo.

Article 17

Pièces à produire

Des décrets fixent la liste des formalités à accomplir et la liste des justifications et pièces à produire pour l'obtention du titre ou lettre de nationalité sénégalaise.

Article 18

Titres de nationalité provisoires

Les navires construits ou achetés hors du territoire national sont munis, pour se rendre au Sénégal, de lettres de nationalité provisoires délivrées par les consuls sénégalais dans les pays où il en existe, ou par les autorités qui les suppléent.

Article 19

Perte du titre - Modifications

Des décrets déterminent les formalités à accomplir en cas de perte du titre de nationalité, de même qu'en cas de modifications dans les caractéristiques du navire telles qu'elles y sont décrites.

CHAPITRE III

ACHATS ET VENTES DE NAVIRES

Article 20

Conditions de la vente - Forme des actes

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

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

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

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

Les ventes, achats ou constructions à crédit pourront faire l'objet de constitution d'hypothèque dans les conditions prévues aux articles 72 et suivants.

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

Article 21

Contrôle de l'autorité maritime

— Tout contrat d'achat de navires étrangers, tout contrat de construction d'un navire, soit à l'étranger, soit dans le territoire national;

— Tout contrat de vente de navires, soit entre nationaux sénégalais ou encore entre ces nationaux et des étrangers, doit obligatoirement être soumis au visa préalable de l'autorité administrative maritime autant que lesdits navires font partie intégrante de la flotte sénégalaise ou sont destinés à porter son pavillon.

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

Article 22

Radiation des navires

Les navires qui viendraient par suite de vente ou autre raison à ne plus respecter les conditions de l'article 15 seront radiés de la flotte sénégalaise.

Un certificat de radiation peut être délivré à la demande de la partie intéressée par l'autorité maritime.

CHAPITRE IV

IMMATRICULATION - NOM - MARQUES EXTÉRIEURES D'IDENTITÉ PAVILLON

Article 23

Conditions de l'immatriculation - Dispenses

Les navires sont immatriculés par les soins de l'autorité maritime.

Des décrets déterminent éventuellement les catégories d'embarcations non soumises à l'immatriculation.

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

Article 24

Publication

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

La publication mentionnera :

- Les noms, tonnage et port d'immatriculation du navire;
- Les noms et domiciles du vendeur et de l'acquéreur;
- La date de la mutation de propriété;
- L'élection de domicile de l'acquéreur au Sénégal.

Article 25

Nom

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

Article 26

Marques extérieures d'identité

Tout navire sénégalais doit porter de façon apparente :

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

Des décrets fixent les dimensions minima de ces inscriptions qui devront toujours être lisibles.

Article 27

Pavillon

Les navires sénégalais arborent à la poupe ou à la corne d'artimon le pavillon national.

Les commandants de ces bâtiments sont tenus d'arborer le pavillon national :

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

Dans les ports et rades, le pavillon national est arboré :

- Le dimanche, jours fériés et fêtes légales;
- Sur l'ordre de l'autorité maritime administrative.

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

CHAPITRE V

TITRES DE NAVIGATION MARITIME

Article 28

Différents titres de navigation - Dispenses

Sont astreints à la possession d'un titre de navigation maritime les navires ou engins pratiquant une navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance.

Le titre de navigation principal est le rôle d'équipage.

Les bâtiments de plaisance ou de servitude peuvent recevoir une carte de circulation.

Certains bâtiments peuvent être dispensés de l'obligation du titre de navigation par décret. Ce texte définira, par ailleurs, les catégories d'embarcations susceptibles de recevoir une simple carte ou permis de circulation.

Article 29

Rôle d'équipage - Mentions - Valeur probatoire

Le rôle d'équipage, établi en double exemplaire (rôle bord, rôle bureau), mentionne obligatoirement :

- Les caractéristiques du navire et le nom du propriétaire;
- Le nom et l'adresse de l'armateur responsable;
- Les noms et identité complète des membres de l'équipage avec l'indication de la fonction exercée à bord;
- L'engagement formel de se soumettre aux lois et règlements de la navigation pris par le capitaine.

Le rôle d'équipage mentionne les conditions d'engagement de l'équipage (celles-ci peuvent y être annexées). Ses énonciations font foi en justice. Il permet l'établissement éventuel des actes d'état-civil. Il fait la preuve de la navigation effectuée, tant pour l'obtention des pensions, que des prestations à caractère social ou familial.

Article 30

Renouvellement

Les titres de navigation sont renouvelés annuellement. Ce renouvellement donne lieu à paiement d'une redevance fixe, représentative des frais et dont le montant sera précisé par décret.

Lorsque le navire est en cours de voyage lors de l'échéance du titre de navigation, celui-ci peut être prorogé jusqu'au premier retour dans un port sénégalais.

Article 31

Embarquement - Débarquement - Mention au rôle

Tout embarquement, tout débarquement d'un homme de l'équipage doit faire l'objet d'une mention au rôle indiquant la date, le lieu et le motif du débarquement.

Mention y sera également portée du paiement, ou du non paiement des salaires, des réserves formulées, etc. Ces mentions sont portées au rôle sous la signature de l'autorité administrative maritime.

A l'étranger, les ambassadeurs et consuls du Sénégal ou les autorités qui les suppléent sont habilités à effectuer ces mouvements qu'ils signalent immédiatement au port d'armement du navire et au port d'immatriculation du marin débarqué.

CHAPITRE VI

CONDITIONS DE COMMANDEMENT
EXERCICE DES FONCTIONS D'OFFICIERS

Article 32

Nul ne peut commander un navire battant pavillon sénégalais, ou y exercer les fonctions de second capitaine, chef mécanicien et second mécanicien, ou officier chef de quart, s'il ne justifie préalablement d'un des brevets, diplômes, permis ou certificats visés à l'article 33, ainsi que d'un temps de navigation pratique dans les fonctions d'officier chef de quart.

Un décret pris sur proposition du ministre chargé de la Marine marchande déterminera la nature et les conditions de délivrance des brevets et diplômes ainsi que les prérogatives qui leur sont attachées.

Des dérogations peuvent être exceptionnellement accordées par l'autorité maritime compétente sur demande et sous la responsabilité de l'armateur, du capitaine ou du patron.

Article 33

Exercice des fonctions d'officier

Des décrets définiront pour chaque zone de navigation et pour chaque spécialité (pont, machine, service général et transmissions), les titres exigés tant pour l'exercice du commandement que pour l'exercice des fonctions d'officier.

Article 34

Brevets et diplômes - Programmes

Des décrets fixent :

- Le programme des connaissances exigées des candidats pour l'obtention de ces brevets, diplômes, permis ou certificats;
- Les conditions de formation des candidats;
- L'organisation et la notation des épreuves;
- Les conditions de délivrance de ces brevets, diplômes, permis ou certificats.

CHAPITRE VII

SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Article 35

Titres de sécurité

Tout navire ainsi que tout engin flottant immatriculé au Sénégal, tel que drague, porteur, citerne, chaland, effectuant une navigation maritime soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire doit être muni, selon la navigation effectuée et les installations du bord d'un ou plusieurs des titres de sécurité suivants :

- Permis de navigation pour tous les navires;
- Certificat de franc bord ou certificat d'exemption;
- Certificat de sécurité pour les navires à passagers;
- Certificat de sécurité pour le matériel d'armement;
- Certificat de sécurité radio;
- Certificat de navigabilité.

Article 36

Conditions de délivrance

Des décrets déterminent les règles générales auxquelles devront satisfaire les navires sénégalais pour obtenir les titres de sécurité prévus à l'article 35, notamment en ce qui concerne :

- La construction (cloisonnement et stabilité, installation électrique, etc.);

- Les appareils propulsifs et les appareils auxiliaires;
- Les moyens de sauvetage (embarcations, radeaux, engins);
- Les moyens de lutte contre l'incendie, l'épuisement et l'assèchement;
- L'habitabilité et l'hygiène à bord;
- Les moyens de transmissions (radiotélégraphie, radiotéléphonie, signaux optiques);
- Les instruments et documents nautiques;
- Les règles spéciales relatives au transport des passagers;
- L'embarquement et l'arrimage des grains et des marchandises dangereuses.

Ils définissent également la liste et la composition des commissions de visites et de contrôle devant être effectuées préalablement à la délivrance de ces titres.

Article 37

Commission centrale de sécurité

Il est créé auprès du ministre chargé de la Marine marchande une commission centrale de sécurité.

Cette commission est saisie par l'autorité maritime administrative de toute demande d'autorisation de construction, ou de toute demande d'achat d'un navire étranger. Elle émet un avis sur pièces d'après les plans et documents déposés par l'armateur intéressé à l'autorité maritime. Elle juge si le navire considéré répond aux conditions de sécurité exigées par la présente loi.

Sont dispensés de cet examen :

- Les demandes de construction ou d'achat concernant les navires d'un tonnage inférieur à 50 tonnes;
- Les navires classés par des sociétés de classification reconnues et justifiant de la première cote.

Des décrets fixent :

- La composition de la commission centrale;
- La liste des sociétés de classification reconnues;
- La liste des plans et documents devant être déposés en vue d'un examen par la commission pour les navires non classés.

Article 38

Titres de sécurité provisoires

Des titres de sécurité provisoires seront délivrés par les ambassadeurs et consuls du Sénégal pour les bâtiments construits ou acquis à l'étranger et expédiés pour un premier voyage sous un régime de nationalité provisoire.

Article 39

Visites de contrôle

Tous les navires sénégalais ou étrangers fréquentant les ports du Sénégal sont soumis à une visite de partance effectuée par l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes ou par le fonctionnaire ou l'expert désigné à cet effet par l'autorité administrative maritime. L'inspecteur de la navigation peut être assisté, en cas de nécessité, d'un ou plusieurs experts désignés par l'autorité maritime.

Les navires immatriculés dans d'autres Etats sont présumés satisfaire aux conditions de sécurité découlant des conventions internationales sur la sauvegarde de la vie humaine en mer si le capitaine présente des titres de sécurité réguliers délivrés par le Gouvernement d'un pays lié par ladite convention.

Ce titre est considéré comme suffisant sauf si l'état de navigabilité du bâtiment ne correspond pas aux indications qui y sont portées.

Article 40

Exécution des décisions de l'inspecteur de la navigation

L'inspecteur de la navigation peut interdire ou ajourner jusqu'à exécution de ses prescriptions le départ de tout navire qui par son état d'entretien, son défaut de stabilité,

les conditions de son chargement, ou tout autre motif lui semblerait ne pouvoir prendre la mer sans danger pour l'équipage ou les personnes embarquées.

L'autorité maritime prend dans ce cas toutes dispositions convenables pour empêcher le départ.

S'il s'agit d'un navire étranger, il informe par écrit l'ambassadeur ou le consul intéressé de la décision prise et des circonstances qui l'ont motivée.

Article 41

Recours

Les décisions de l'inspecteur de la navigation sont susceptibles de recours dans un délai de quinze jours suivant leur notification.

Sont habilités à formuler un recours :

— Le capitaine auquel l'autorisation de départ a été refusée;

— Le capitaine ou l'armateur qui juge excessives les prescriptions de l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes.

Le recours est formulé auprès du ministre chargé de la Marine marchande. Celui-ci prescrit une contre-visite du navire par une commission présidée par lui-même ou son délégué et dont la composition sera fixée par arrêté.

La commission entend l'inspecteur de la navigation, procède à toutes investigations utiles à bord ou à terre et dépose ses conclusions.

Le ministre chargé de la marine marchande statue conformément à ces conclusions.

Article 42

Rémunération des experts - Taxes de visite

Les experts appelés à concourir à la délivrance des titres de sécurité reçoivent une rétribution payée par le capitaine ou l'armateur, dont le montant sera fixé par décret.

La délivrance ou le renouvellement des titres de sécurité, les visites de contrôle et visites de partance donnent lieu à perception de taxes selon des modalités et des tarifs qui seront fixés par décret.

CHAPITRE VIII

RÉGLEMENTATION

POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER

Article 43

Tous les bâtiments de mer sénégalais doivent se conformer au règlement international en vigueur pour prévenir les abordages.

CHAPITRE IX

ASSISTANCE ET SAUVETAGE MARITIME

Article 44

Généralités

L'assistance et le sauvetage des navires, des choses se trouvant à bord, du frêt et du prix de passage ainsi que les services de même nature rendus entre navires et bateaux de navigation intérieure sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

Article 45

Rémunération - Principe

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

Aucune rémunération n'est due si le concours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Article 46

Absence de rémunération

N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Article 47

Différence entre remorquage et assistance

Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement d'un contrat de remorquage.

Article 48

Assistance entre navires d'une même compagnie

Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Article 49

Montant de la rémunération

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

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie, soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage des navires sauveteurs.

Si le navire sauveteur est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la loi nationale du navire.

Article 50

Annulation ou révision des contrats abusifs ou déloyaux

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

Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence, ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la partie intéressée.

Article 51

Calcul de la rémunération - Bases

La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances en prenant pour base :

a) En premier lieu :

— Le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers ou par son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant;

b) En second lieu :

— La valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 49, deuxième alinéa.

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

Article 52

Sauvetage de vies humaines

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

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

Article 53

Action en paiement - Prescription

L'action en paiement de la rémunération d'assistance ou de sauvetage est prescrite après deux ans à compter du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

Toutefois, ce délai ne court pas lorsque le navire assisté ou sauvé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales sénégalaises.

Article 54

Champ d'application

Les dispositions précédentes sont applicables aux navires de l'Etat même exclusivement affectés à un service public.

CHAPITRE X

ÉPAVES MARITIMES

Article 55

Définition

Constituent des épaves maritimes soumises à l'application du présent Code :

1° Les navires et les aéronefs échoués en état d'innavigabilité sur une partie du rivage dépendant du domaine public maritime, abandonnés sans espoir de retour par leurs équipages et sans que les propriétaires en assurent réellement la garde;

2° Les navires et aéronefs submergés dans les eaux territoriales sénégalaises, sous les mêmes réserves;

3° Les coques ou parties de coques des navires et les fragments d'aéronefs trouvés flottant en mer ou amenés par des sauveteurs;

4° Les cargaisons desdits bâtiments et aéronefs;

5° Les marchandises ou objets provenant de jet, bris ou naufrages tombés ou abandonnés en mer, trouvés sur les flots ou sur une partie du domaine public maritime.

Article 56

Sauvetage vies humaines

L'autorité maritime prête, dans toute la mesure des moyens dont il dispose, aide et assistance pour le sauvetage des vies humaines en danger, à tout bâtiment ou aéronef naufragé dont l'équipage est encore présent à bord. Il prend toutes mesures utiles au sauvetage et à la conservation de l'épave, en cas d'absence ou sur demande du propriétaire ou du gardien de la chose ou sur demande et aux frais de celui-ci.

Article 57

Droit de réquisition

L'autorité maritime peut réquisitionner, en vue du sauvetage et moyennant indemnité, toute personne physique ou morale capable d'y participer ainsi que tous moyens de transport ou autres et tous magasins.

Les propriétés privées pourront être occupées et traversées sur ordre de réquisition de l'autorité maritime moyennant indemnité.

Ces indemnités seront fixées par les représentants désignés par le ministre chargé de la Marine marchande et le ministre des finances, en accord avec le propriétaire. En cas de désaccord des parties, l'indemnité est fixée par le tribunal civil. Le règlement de cette indemnité incombe selon le cas, soit au propriétaire de l'épave, soit au trésor.

Article 58

Cas où le propriétaire est présent ou représenté

Toutefois, si le propriétaire est présent ou représenté, et réclame ses droits sur l'épave, l'autorité maritime ne peut procéder au sauvetage que dans les cas suivants :

1° Si l'épave constitue un obstacle à la navigation ou à la pêche;

2° Sur la demande du propriétaire pour le compte et aux frais de celui-ci, s'il ne dispose pas des moyens de sauvetage suffisants et s'il y a urgence à agir pour éviter la dépréciation ou la perte de l'épave;

3° Si la récupération présente un intérêt général.

Article 59

Epaves dangereuses ou gênantes

Lorsqu'un bâtiment de mer ou un aéronef échoué ou coulé ou une épave, forme écueil ou obstacle dans un port, dans une passe d'accès ou dans une rade, et dans ces cas seulement, le service public compétent peut mettre en demeure le propriétaire de procéder au relèvement ou à la démolition de l'épave dans un délai fixé, ne pouvant excéder trois mois. En cas de refus ou d'inaction du propriétaire dans le délai imparti, le service compétent peut procéder lui-même au relèvement ou à la démolition de l'épave, aux frais et risques du propriétaire. Le service susvisé doit tenir l'autorité maritime au courant de ces opérations.

Article 60

Administration des épaves

En attendant le résultat des recherches effectuées par les services de la marine marchande pour retrouver les propriétaires, les épaves sont entreposées sous le contrôle du service des douanes dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

Article 61

Vol d'épaves

En cas de vol ou de détournements d'épaves, des procès-verbaux de contravention seront établis par les agents habilités selon l'article 215 du présent Code. Des perquisitions domiciliaires pourront être ordonnées par l'autorité maritime.

Les procès-verbaux seront transmis au chef des services de la Marine marchande qui les transmet au procureur de la République compétent.

Article 62

Remise ou vente d'épaves

Un décret fixe les conditions dans lesquelles les épaves seront remises à leurs propriétaires, soit mises en vente.

Le délai imparti aux propriétaires pour faire valoir leurs droits est de trois mois. A l'expiration de ce délai lequel pourra être réduit pour les marchandises périssables, les épaves seront remises aux services des domaines aux fins d'aliénation.

Article 63

Ventes d'épaves

Le produit de la vente des épaves, déduction faite des frais de gestion et de vente, de la rémunération du sauveteur, des droits de douane et autres taxes, est versé en dépôt au trésor, où il peut être réclamé pendant trois ans par les propriétaires ou leurs ayants droit. A l'expiration du délai de trois ans, il est acquis à l'Etat.

Article 64

Concession d'épaves

Lorsque le propriétaire d'une épave complètement immergée n'a pu être identifié ou a été déchu de ses droits, l'autorité maritime en liaison avec le service des domaines, a la possibilité de passer un contrat de concession, soit par priorité avec l'inventeur de l'épave, soit, à défaut, avec toute autre entreprise. Les conditions de ce contrat sont arrêtées de concert par le ministre chargé de la Marine marchande et le ministre des finances.

Article 65

Rémunération à l'inventeur

La rémunération due à l'inventeur par le propriétaire d'une épave est fixée par accord entre les parties.

S'il y a désaccord, l'affaire est soumise à l'arbitrage de l'autorité maritime. Si ces propositions sont rejetées, le différend est tranché par le juge du lieu où l'épave a été soit trouvée, soit amenée.

Article 66

Fixation de la rémunération

Si le propriétaire n'a pas réclamé l'épave ou n'a pas présenté sa réclamation dans les délais impartis, le ministre chargé de la Marine marchande propose avec l'accord du ministre des finances une rémunération en tenant compte :

a) En premier lieu :

— Du succès obtenu, des efforts et du mérite de ceux qui ont prêté secours, du danger couru par les sauveteurs, du temps employé, des frais et dommages subis et des risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, de la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire sauveteur;

b) En second lieu :

— De la valeur des choses sauvées. S'il y a plusieurs sauveteurs, cette rémunération est calculée entre eux d'après les mêmes bases.

Si les propositions du ministre chargé de la Marine marchande ne sont pas acceptées, la rémunération est fixée par le juge.

Article 67

Participation de l'équipage à la rémunération

Lorsqu'un navire a contribué au sauvetage, la rémunération est partagée entre l'armateur et l'équipage sur la base des deux tiers à l'armateur et un tiers à l'équipage.

Entre les membres de l'équipage, le partage a lieu au prorata des salaires de base.

Article 68

Rémunération forfaitaire

Toutefois, par dérogation aux dispositions qui précèdent, le ministre chargé de la Marine marchande, d'accord avec la ou les administrations intéressées, peut, soit fixer une rémunération forfaitaire pour les objets sauvés qui appartiennent à l'Etat, soit interdire leur relèvement.

Article 69

Privilège du sauveteur

La rémunération du sauveteur est privilégiée sur l'épave sauvée. Le propriétaire qui la réclame n'en obtiendra la restitution qu'après paiement de la rémunération ou éventuellement consignation d'une somme suffisante pour en assurer le paiement. Ce privilège aura même rang que celui des frais engagés pour la conservation de la chose.

Le droit du sauveteur à rémunération est prescrit par un délai de deux ans à compter du jour de sauvetage.

Article 70

Application

Les dispositions ci-dessus s'appliquent, sous réserve des clauses des conventions internationales en vigueur, aux épaves de navires et aéronefs de nationalité étrangère et aux marchandises en provenant, trouvées ou amenées sur le domaine public maritime.

CHAPITRE XI

PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES

Article 71

Contrat hypothécaire

Les navires et autres bâtiments de mer sont des meubles. Ils sont susceptibles d'hypothèques, ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties. Le contrat par lequel l'hypothèque est consentie doit être rédigé par écrit. Il peut être fait par acte sous signatures privées.

Article 72

Privilèges

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

- 1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix;
- 2° Les droits de tonnage de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port;
- 3° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes employées à bord;
- 4° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;
- 5° Les indemnités pour abordage et autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art, des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de la cargaison ou de bagages;
- 6° Les créances des contrats passés ou d'opération effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

Article 73

Rang des privilèges et hypothèques

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

Article 74

Définition des accessoires et du fret

Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 72 sont :

- Les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés ou pour perte de fret;
- Les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des parts de fret;
- Les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et aux personnes au service du navire.

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

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

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

Article 75

Rang des créances privilégiées

Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 72, les créances comprises dans le cadre d'un même privilège viennent en concurrence au marc le franc en cas d'insuffisance des prix.

Toutefois, les créances visées aux 4° et 6° de l'article 72 sont, dans chacune de ces catégories, payées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

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

Article 76

Rang des créances privilégiées - Notion de voyage

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

Article 77

Montant des créances

Les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leur créance, sans tenir compte des règles relatives de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Toutefois, le dividende leur revenant, ne doit pas dépasser la somme due en vertu desdites règles.

Article 78

Droit de suite

Les privilèges prévus à l'article 72 suivent le navire en quelque main qu'il passe.

Ils s'éteignent à l'expiration du délai d'un an pour toutes les créances autres que celles de fournitures visées au 6° dudit article, dans ce dernier cas le délai est réduit à six mois.

Article 79

Délai

Les délais prévus à l'article précédent courent :

- Pour les privilèges garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents, et pour lésions corporelles, du jour où le dommage est causé;
- Pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage à partir du jour où les opérations sont terminées;
- Pour les privilèges garantissant les créances pour petites avaries de cargaison ou de bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages, ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés;
- Pour les privilèges garantissant les créances pour réparations et fournitures et autres cas visés au 6° de l'article 72 à partir du jour de la naissance de la créance.

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

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

Article 80

Extinction des privilèges

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

1° Par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté;

2° Par la vente du navire en justice faite dans les formes prévues par le Code du commerce ou pour les dispositions relatives aux hypothèques maritimes;

3° En cas de vente ou de transfert volontaire de la propriété deux mois après la publication de la vente faite dans les formes prévues à l'article 24.

Article 81

Privilège sur le fret

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

Article 82

Champ d'application

Les dispositions qui précèdent s'appliquent aux navires exploités soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit par un affrèteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite, et que en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Article 83

Qui peut hypothéquer un navire ?

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

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

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

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

Article 84

Etendue du gage hypothécaire

L'hypothèque consentie sur le navire ou une portion de navire, s'étend sauf convention contraire au corps du navire et à tous les accessoires, machine, agrès ou autres appareils.

Article 85

Navires en construction

L'hypothèque maritime peut être constituée sur un navire en construction. Dans ce cas, elle devra être précédée d'une déclaration faite à l'autorité maritime indiquant la longueur de la quille du navire, ses autres dimensions, ainsi que son tonnage présumé. Elle mentionnera le chantier sur lequel est construit le navire.

Article 86

Publicité de l'hypothèque

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

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

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

Article 87

Formalités d'inscription de l'hypothèque

Pour opérer l'inscription, il est présenté au chef de la circonscription maritime, un des originaux du titre constitutif d'hypothèque lequel y reste déposé s'il est sous seing privé, ou reçu en brevet, ou une expédition s'il en existe minute.

Il est joint deux bordereaux signés par le requérant, dont l'un peut être porté sur le titre présenté. Ils contiennent :

— Les noms, prénoms et domicile du créancier et du débiteur, et leur profession s'ils en ont une;

— La date et la nature du titre;

— Le montant de la créance exprimée dans le titre;

— Les conventions relatives aux intérêts ou au remboursement;

— Le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date de l'acte de nationalité ou de la déclaration de mise en construction;

— Election de domicile par le créancier, dans le lieu de résidence du chef de la circonscription maritime intéressée.

Le chef de la circonscription maritime fait mention sur son registre du contenu des bordereaux, et remet au requérant l'expédition du titre s'il est authentique, et l'un des bordereaux au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription.

Toutes les fois que des inscriptions seront prises, ou renouvelées, une copie du bordereau signée par le requérant sera adressée au ministère chargé de la Marine marchande.

En cas de changement de domicile, mutation, subrogation, radiation, saisies, etc., un extrait des réquisitions ou procès-verbaux y relatifs devra être également adressé au ministre chargé de la Marine marchande.

Les copies ou extraits accompagnés d'une ampliation de l'acte de nationalité seront certifiés par le chef de la circonscription maritime qui les revêtira selon le cas des indications relatives au numéro des inscriptions, à la date d'enregistrement des inscriptions, changement de domicile, subrogations et radiations. Ces pièces seront conservées pendant dix ans pour permettre la reconstitution des dossiers d'hypothèques en cas de destruction des registres de la circonscription maritime.

Article 88

Rang des hypothèques

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

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

Article 89

Garantie hypothécaire

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

Article 90

Titres hypothécaires à ordre

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

Article 91

Radiation des hypothèques

Les inscriptions sont rayées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

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

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

Article 92

Etat des inscriptions hypothécaires

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

Article 93

Droit de suite

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

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

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

Toutefois, si la licitation s'est faite en justice, dans les formes déterminées par les articles 101 et suivants du présent Code, le droit des créanciers n'ayant une hypothèque que sur une partie du navire sera limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué.

Article 94

Purge des hypothèques

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

1° Un extrait de son titre indiquant seulement la date et la nature de l'acte, le nom du vendeur, le nom de l'espèce et le tonnage du navire, et les charges faisant partie du prix;

2° Un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers, la troisième le montant des créances inscrites. L'acquéreur déclarera par le même acte qu'il est prêt à acquitter sur-le-champ les dettes hypothécaires, jusqu'à concurrence de son prix, sans distinction des dettes exigibles et non exigibles.

Article 95

Surenchères du dixième

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

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

Article 96

Ventes aux enchères

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

Article 97

*Vente frauduleuse**Validité des hypothèques à l'égard du tiers*

La vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèque à un étranger, soit au Sénégal, soit à l'étranger, est interdite. Tout acte fait en fraude de ces dispositions est nul et rend le vendeur passible des peines prévues à l'article 408 du Code pénal.

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

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

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

Article 98

Navires susceptibles d'hypothèques

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

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

Article 99

Mesures d'application

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

Article 100

Responsabilités de l'administration

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

CHAPITRE XII

SAISIE ET VENTE DES NAVIRES

Article 101

Principe

Tous bâtiments de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de justice.

Cependant, le bâtiment de mer prêt à appareiller n'est pas saisissable si ce n'est à raison des dettes contractées pour le voyage qu'il va faire. Même dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie.

Le navire est censé prêt à appareiller lorsque, la cargaison étant entièrement chargée, le bâtiment ayant à bord ses vivres et ses soutes, le capitaine est muni de ses expéditions pour le voyage.

Le privilège des créanciers sera purgé selon les formalités ci-après.

Article 102

Formalités préalables à la saisie

Il ne pourra être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement à payer.

Article 103

Commandement à payer

Le commandement devra être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile, s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui.

Le commandement pourra être fait au capitaine du navire, si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles de privilèges sur le navire au terme de l'article 72.

Article 104

Procès-verbal de saisie

L'huissier énonce dans le procès-verbal :

— Les noms, profession et demeure du créancier pour qui il agit;

— Le titre en vertu duquel il procède;

— La somme dont il poursuit le paiement;

— L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré;

— Les noms du propriétaire et du capitaine;

— Le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment.

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, apparaux et provisions. Il établit un gardien.

Article 105

Notification de la saisie

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

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal, les significations et citations lui seront données en la personne du capitaine du bâtiment saisi ou en son absence en la personne de celui qui représentera le propriétaire ou le capitaine, et le délai de trois jours sera augmenté d'un jour par 50 kilomètres de la distance de son domicile sans que le délai puisse dépasser trente jours.

S'il est étranger, hors du Sénégal et non représenté, les citations et significations seront données ainsi qu'il est prescrit en matière de procédure civile.

Article 106

Transcription du procès-verbal de saisie

Le procès-verbal de saisie sera transcrit au bureau du chef de la circonscription maritime du lieu où le navire est en construction ou immatriculé dans des délais prévus à l'article ci-dessus avec augmentation d'un jour par 50 kilomètres de la distance du lieu où se trouve le tribunal qui doit connaître de la saisie et des suites.

Dans la huitaine, le chef de la circonscription maritime délivrera un état d'inscription et dans les trois jours qui suivront (avec augmentation de délai en raison des distances comme il est dit ci-dessus), la saisie sera dénoncée aux créanciers inscrits, aux domiciles élus dans leurs inscriptions avec l'indication du jour de la comparution devant le tribunal de première instance.

Le délai de comparution sera calculé à raison d'un jour par 50 kilomètres de distance entre le lieu où le navire est immatriculé et le lieu où siège le tribunal, dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée sans qu'en aucun cas le délai puisse excéder trente jours.

Article 107

Conditions de la vente - Mise à prix

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

La vente se fera à l'audience de criées du tribunal civil quinze jours après une apposition d'affiche et une insertion de cette affiche dans un journal publié au Sénégal, sans préjudice de toutes autres publications qui pourraient être autorisées par le tribunal.

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

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

Article 108

Publicité

Les affiches seront apposées au grand mât, ou sur la partie la plus apparente du bâtiment saisi, à la porte principale du tribunal, devant lequel on procédera, dans la place publique ou sur le quai du port où le bâtiment sera amarré, à la chambre de commerce et à la circonscription maritime.

Les annonces et affiches devront indiquer :

— Les nom et profession et demeure du poursuivant;

— Les titres en vertu desquels il agit;

— Le montant de la somme qui lui est due;

— L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal civil et dans le lieu où se trouve le bâtiment;

— Les nom, profession et domicile du propriétaire du bâtiment saisi;

— Le nom du bâtiment, et s'il est armé ou en armement, le nom du capitaine;

— Le mode de propulsion du bâtiment, son tonnage brut et net, sa puissance motrice en cas de propulsion mécanique;

— Le lieu où il se trouve;

— La mise à prix et les conditions de la vente;

— Les jour, lieu et heure de l'adjudication.

Article 109

Demandes en distraction

Les demandes en distraction seront formées et notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication.

Si les demandes en distraction ne sont formées qu'après l'adjudication, elles seront converties de plein droit en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente.

Article 110

Délais de la demande ou de l'opposition

Le demandeur ou l'opposant aura trois jours francs pour fournir ses moyens.

Le défendeur aura trois jours francs pour contredire.

La cause sera portée à l'audience sur simple citation.

Pendant trois jours francs après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues; passé ce temps elles ne seront plus admises.

Article 111

*Modalités de la vente
Paiement et répartition du prix*

La surenchère n'est pas admise en cas de vente judiciaire.

L'adjudicataire sur saisie comme l'adjudicataire par suite de surenchère, sera tenu de verser son prix, sans frais à la caisse des dépôts et consignations et dans les vingt-quatre heures de l'adjudication à peine de folle enchère.

A défaut de paiement ou de consignation, le bâtiment sera remis en vente et adjugé trois jours après une nouvelle publication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires qui seront également tenus pour le paiement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais.

L'adjudicataire devra dans les cinq jours suivants présenter requête au président du tribunal civil pour faire commettre un juge devant lequel il citera les créanciers par acte signifié aux domiciles élus à l'effet de s'entendre à l'amiable sur la distribution du prix.

L'acte de convocation sera affiché dans l'auditoire du tribunal et inséré dans l'un des journaux imprimés au Sénégal.

Le délai de convocation sera de quinzaine sans augmentation à raison de la distance.

Article 112

Production des titres de créance des opposants

Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créance dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur en est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi; faute de quoi il sera procédé à la distribution du prix de la vente sans qu'ils y soient compris.

Article 113

Litiges et voies de recours

Dans le cas où les créanciers ne s'entendraient pas sur la distribution du prix, il sera donné procès-verbal de leurs prétentions et contredits.

Dans la huitaine chacun des créanciers devra déposer au greffe une demande de collocation avec titre à l'appui.

A la requête du plus diligent, les créanciers seront par simple acte extrajudiciaire, appelés devant le tribunal qui statuera à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés.

Le jugement sera signifié dans les trente jours de la date. Ce jugement ne sera pas susceptible d'opposition.

Le délai d'appel sera de dix jours à compter de la signification du jugement, outre les délais de distance prévus en matière de procédure civile.

L'acte d'appel contiendra assignation et l'énonciation des griefs à peine de nullité.

Il sera procédé ainsi qu'il est de règle en matière de procédure civile.

Dans les huit jours qui suivront l'expiration du délai d'appel et s'il y a appel dans les huit jours de l'arrêt, le juge déjà désigné dressera l'état des créances colloquées en principal intérêt et frais. Les intérêts des créances utilement colloquées cesseront de courir au détriment de la partie saisie. L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine; sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.

Article 114

*Collocation des créanciers
Distribution des deniers
Radiation des inscriptions hypothécaires*

La collocation des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers privilégiés et hypothécaires dans l'ordre prescrit au titre II, chapitre II du présent Code et entre les autres créanciers au marc le franc de leurs créances. Tout créancier colloqué l'est, tant pour son principal que pour les intérêts et frais.

Les dépens des contestations ne pourront être pris sur les deniers à distribuer, sauf les frais de l'avocat le plus ancien.

Sur ordonnance rendue par le juge commissaire, le greffier délivrera les bordereaux de collocation exécutoires contre la caisse des dépôts et consignations, comme il est prévu en matière de saisie immobilière.

La même ordonnance autorisera la radiation par le chef de la circonscription maritime des inscriptions des créanciers non colloqués. Il sera procédé à cette radiation sur demande de toute partie intéressée.

TITRE III

Le marin

CHAPITRE PREMIER

LE MARIN ET L'ARMATEUR - DÉFINITIONS

Article 115

Marin

Est considéré comme marin pour l'application de la présente loi, quiconque s'engage envers l'armateur ou son représentant pour servir à bord d'un navire.

Article 116

Armateur

Est considéré comme armateur, tout particulier, toute société, tout service public pour le compte duquel un navire est armé ou exploité.

CHAPITRE II

STATUT PROFESSIONNEL DU MARIN

A. — CONDITIONS D'EXERCICE DE LA PROFESSION DE MARIN.

Article 117

Qualité de marin - Nationalité

La qualité de marin sénégalais est réservée aux nationaux sénégalais.

La qualité de marin sénégalais est constatée par l'inscription du marin sur les matricules des gens de mer par les soins de l'autorité maritime. Le marin, reçoit selon le cas, un livret ou une carte professionnelle de navigateur.

Article 118

Conditions à remplir

Pour pouvoir être inscrit sur les matricules des gens de mer, le marin sénégalais doit répondre aux quatre catégories de conditions suivantes :

- Age minimum;
- Aptitude physique;
- Aptitude professionnelle;
- Absence de condamnation.

Article 119

Mineurs

L'embarquement à titre professionnel sur les bâtiments de mer armés au Sénégal est interdit aux enfants de moins de 15 ans révolus.

Article 120

Aptitude physique

Un décret fixe, après avis de la commission consultative du travail, les conditions d'aptitude physique requises pour l'exercice de la profession de marin en distinguant selon les différentes spécialités (pont, machine, service général) d'une part et la navigation effectuée d'autre part. Il fixera en outre les modalités d'application et de contrôle.

Article 121

Absence de condamnation

Toute condamnation à une peine criminelle ou correctionnelle ayant entraîné privation de liberté pour une durée supérieure à six mois fait obstacle à l'attribution de la qualité de marin. Il peut cependant être dérogé par l'autorité maritime à cette règle si la condamnation prononcée n'entache ni l'honneur ni la probité.

Le marin immatriculé qui ferait l'objet d'une condamnation telle que définie ci-dessus peut être radié et définitivement exclu de la profession.

Article 122

Formation professionnelle

Tout marin embarquant sur un bâtiment de mer reçoit, selon la formation professionnelle dont il fait preuve, soit un livre professionnel de marin, soit une carte spéciale valable uniquement pour le cabotage, la navigation côtière ou la pêche locale.

Peuvent recevoir directement un livret professionnel maritime, les candidats titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle maritime; un décret du ministre chargé de la Marine marchande fixera éventuellement la liste des autres certificats d'aptitude professionnelle ou des brevets de spécialités de la Marine nationale qui seront assimilés au certificat d'aptitude professionnelle maritime.

Ces marins peuvent indifféremment embarquer sur tous navires quel que soit le genre de navigation pratiqué.

Reçoivent la carte spéciale prévue au paragraphe 1^{er} du présent article, les débutants sans qualification professionnelle. Ces marins ne pourront recevoir un livret professionnel maritime qu'autant qu'ils justifieront de trois ans de pratique sur des unités locales armées au cabotage, à la pêche ou à la navigation côtière et de connaissances professionnelles suffisantes au cours d'un examen pratique subi devant l'inspecteur de la navigation.

Des décrets fixent les modalités de délivrance des livrets professionnels et cartes d'identité de marin, la contenance de ces documents ainsi que les connaissances professionnelles pratiques exigées des titulaires de cartes sollicitant la délivrance d'un livret professionnel.

Article 123

Mentions des titres professionnels

Le livret professionnel maritime et la carte d'identité spéciale mentionnent les embarquements et les débarquements du marin. Ils ne doivent contenir aucune appréciation des services rendus.

La délivrance de ces titres professionnels donne lieu à la perception d'une redevance au profit du budget national dont le montant sera fixé par décret.

Article 124

Trafic de titres professionnels

Tout marin sénégalais convaincu d'avoir vendu ou prêté son livret professionnel ou sa carte d'identité maritime est radié d'office des matricules sans préjudice de poursuites pénales s'il y échet.

Article 125

Radiation des matricules

Hors les cas prévus par les articles 121 et 124, peuvent être radiés des matricules :

- Tout marin qui en ferait la demande;
- Tout marin qui, sauf cas de force majeure justifiée, reste cinq ans sans naviguer;
- Tout marin qui en cours de carrière aurait fait l'objet de trois débarquements pour faute disciplinaire ou faute grave dans l'exercice de la profession.

Dans ce dernier cas, la radiation entraîne exclusion définitive de la profession.

CHAPITRE III

COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE - EFFECTIFS MINIMA

Article 126

Nationalité de l'équipage

L'embarquement en qualité de membre de l'équipage d'un navire sénégalais doit, dans une proportion qui sera fixée par décret, être réservé aux nationaux sénégalais. Il en sera de même pour le commandant ainsi que ses officiers embarqués à bord.

Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité maritime lorsqu'il est impossible de recruter sur place les techniciens nécessaires.

Les dispositions de l'article 466 sont applicables en la matière.

Article 127

Effectifs

Sur tout navire sénégalais, l'effectif du personnel doit être tel que :

— Du point de vue sécurité de la navigation, il soit suffisant en nombre et en qualité;

— Du point de vue travail, il n'entraîne pas pour l'équipage un temps de service consécutif ou non supérieur à la durée maxima du travail prévue à l'article 147.

L'effectif de chaque bâtiment est fixé par l'inspecteur de la navigation. Il peut être fait appel de ses décisions devant la commission centrale de sécurité dans les conditions prévues à l'article 41.

CHAPITRE IV

LE CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

B. — GENERALITES.

Article 128

Principe

Par dérogation à la loi n° 61-34 du 15 juin 1961 portant Code du travail et compte tenu des nécessités inhérentes au métier de marin, tout contrat d'engagement conclu entre un marin et un armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire est soumis aux dispositions de la présente loi et de ses textes d'application.

Article 129

Services à terre - Gardiennage

En dehors des périodes d'embarquement du marin, le contrat de louage de services conclu entre lui et l'armateur ou son représentant reste régi par les dispositions du Code du travail.

Article 130

Champ d'application

La présente loi est applicable à tous les engagements conclus pour tout service à accomplir sur un navire battant pavillon sénégalais. Elle n'est pas applicable aux marins engagés au Sénégal pour servir sur un navire ne battant pas pavillon national. Elle est applicable aux marins étrangers embarqués sous pavillon sénégalais.

Article 131

Placement des marins

L'engagement maritime est libre. Le capitaine d'un navire conserve en toute circonstance le libre choix de son équipage. Aucune opération de placement ne peut donner lieu à une rémunération quelconque de la part du marin.

Toute infraction à cette règle sera justiciable des sanctions pénales prévues à l'article 249 du Code du travail.

Article 132

Capacité de contracter

En matière maritime, la capacité de contracter est soumise aux règles de droit commun, sous réserve de l'application des articles 119 et 173 du présent Code.

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

Article 133

Inscription des clauses au rôle d'équipage

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

Article 134

Des conventions collectives et des accords d'établissement

Des conventions collectives conclues entre les représentants qualifiés des armateurs et des marins peuvent déterminer dans le cadre des dispositions légales et réglementaires les obligations réciproques des armateurs et des marins (travail, salaires et avantages divers).

Ces conventions font l'objet d'un dépôt au greffe du tribunal du travail. Elles sont publiées au *Journal officiel*. Elles doivent être affichées dans les locaux ou postes d'équipage.

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

Ces accords doivent être déposés entre les mains du chef de la circonscription maritime qui n'accepte de les viser qu'autant qu'ils sont conformes aux dispositions légales ou réglementaires, ou découlent des conventions collectives en vigueur.

Article 135

Rédaction du contrat

Le contrat d'engagement doit être rédigé en termes clairs, de manière à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et obligations réciproques. Les marins peuvent s'en faire expliquer et traduire la teneur lors de l'armement du bâtiment ou l'embarquement administratif au rôle d'équipage.

Article 136

Durée du contrat

Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, il doit mentionner l'indication de cette durée. S'il est conclu au voyage, il doit mentionner le port où le voyage prendra fin et apprécier la durée maxima du voyage envisagé.

S'il est conclu pour une durée indéterminée, il fixe obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation. Ce délai doit être le même pour les deux parties intéressées et ne pas être inférieur à vingt-quatre heures.

Le contrat à l'essai ne peut être conclu pour une période supérieure à trois mois. Si l'essai n'est pas concluant, les frais éventuels de rapatriement sont à la charge de l'armateur.

Article 137

Nature des services

Le contrat d'engagement doit mentionner le service pour lequel le marin s'engage et la fonction qu'il doit exercer, le montant des salaires et accessoires ou les bases de calcul des parts ou profits. Le lieu et la date d'embarquement du marin doivent être portés au rôle d'équipage et au titre professionnel de l'intéressé.

Article 138

Visa des contrats

Le contrat d'engagement est visé par l'autorité maritime.

Celle-ci ne peut régler les conditions de l'engagement, mais elle peut refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions de la présente loi.

C. — OBLIGATIONS DU MARIN ENVERS L'ARMATEUR
TRAVAIL A BORD DES NAVIRES.

Article 139

Principe

Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, les lois, règlements et usages en vigueur.

Article 140

Prise de services

Il est tenu de se rendre à bord du navire sur lequel il embarque au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur ou son représentant, par le capitaine ou l'officier dont il relève.

Article 141

Fonctions à bord

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

Article 142

Permission à terre

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

Article 143

Obéissance

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

Article 144

Propreté des postes

Le marin est tenu, en dehors des heures de service, au travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste, des objets de couchage et de plat, sans que ce travail puisse donner lieu à allocations supplémentaires.

Article 145

Naufrage

Le marin est tenu de travailler au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

Article 146

Transport de marchandises personnelles

Sauf autorisation du capitaine, le marin ne peut charger dans le navire aucune marchandise pour son compte personnel. En cas d'infraction à cette règle, il peut être tenu de payer le fret. En outre, le capitaine peut ordonner le jet à la mer des marchandises indument chargées si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou la cargaison, ou à faire encourir des amendes ou confiscations pour infraction aux lois douanières ou autres.

Article 147

*Durée du travail - Heures supplémentaires
Travaux exigibles - Organisation du travail à bord*

Le travail à bord des navires est organisé sur la base de huit heures par jour pendant six jours ou de quarante-huit heures par semaine ou de manière équivalente sur une période autre que la semaine.

Des heures supplémentaires peuvent en outre être faites pour tenir compte des nécessités de l'exploitation des navires. Hors le cas de force majeure, lorsque le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, la durée effective du travail ne peut, en aucun cas, dépasser douze heures par jour sauf le jour d'arrivée ou

de départ dans un port et dans ce dernier cas sous réserve des dispositions du décret prévu ci-après. A la mer et sur rades foraines, le service est organisé par bordées et par quarts.

Un décret, après consultation des organisations syndicales et patronales, fixera l'organisation du travail à bord en fonction de la navigation effectuée, et pour les différentes spécialités, de même que les travaux exigibles du personnel.

D. — OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR ENVERS LE MARIN.

1° SALAIRES ET ACCESSOIRES :

Article 148

Salaires

Le marin est rémunéré, soit à salaires fixes, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

Tout contrat à la part ou au profit doit déterminer les dépenses et charges communes à déduire du produit brut pour former le produit net ainsi que le nombre de parts revenant à chacun.

Un décret fixera les lieux, époques de liquidation et de paiement des salaires en fonction des différents types de contrats et de la navigation effectuée.

Article 149

Fonctions supérieures

Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été engagé et comportant un salaire plus élevé que le sien, a droit au salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie pendant toute la période où il l'exerce effectivement.

Article 150

Suspension ou rétention de salaires

Le marin qui étant de service s'absente sans autorisation ou qui se trouve absent sans autorisation au moment où il aurait dû prendre son service perd le droit aux salaires pendant son temps d'absence.

En cas de rupture du contrat d'engagement par suite d'absence irrégulière du marin, le montant des salaires dû est déposé au compte de dépôt gens de mer prévu au titre VI, chapitre premier du présent Code par le canal de l'autorité maritime.

L'inexécution des obligations du marin ne peut donner lieu, ni à amende, ni à retenue de salaires par l'armateur. Le chef des services de la Marine marchande peut cependant faire prélever sur les salaires le montant des amendes disciplinaires qu'il aurait infligées au marin.

Article 151

Avances et acomptes - Délégation de salaires

Aucune avance de salaires ne peut être faite au marin qu'en présence et sous le contrôle de l'autorité maritime.

Aucun acompte ne peut être payé en cours de voyage s'il n'est préalablement mentionné au livre de bord, sous la signature du marin, ou à défaut de deux des principaux de l'équipage.

Le capitaine est seul juge de l'opportunité de la demande d'acompte et du montant de celui-ci.

Les avances et acomptes sont mentionnés au rôle d'équipage.

Le marin peut, lors de l'embarquement, déléguer ses salaires et accessoires, parts ou profits, en faveur des personnes de sa famille légalement à sa charge. Le montant des délégations, qui ne peut excéder les deux tiers des salaires et accessoires, est mentionné au rôle d'équipage, de même que le nom du bénéficiaire et les époques de paiement.

L'armateur est tenu de verser à la date prévue le montant des dites délégations.

Article 152

Dettes des marins - Saisie et cession des salaires

Les salaires, parts, profits ou autres rémunérations des marins sont saisissables ou cessibles dans les conditions prévues par les articles 129 et suivants du Code du travail.

Sont insaisissables, pour quelque cause que ce soit, en dehors des biens, sommes et valeurs prévus par les dispositions en matière de procédure civile :

- a) Les vêtements sans exception des marins;
- b) Les instruments ou autres objets servant à l'exercice de leur profession;
- c) Les sommes qui leur sont dues pour frais médicaux ou pharmaceutiques ou pour rapatriement.

2° HEURES SUPPLEMENTAIRES - ALLOCATIONS SPECIALES :

Article 153

Rémunération des heures supplémentaires

Lorsqu'il y aura lieu à heures supplémentaires dans le cadre des dispositions de l'article 147, les contrats, conventions, ou accords d'établissement fixeront les modalités et le taux de rémunération des heures supplémentaires.

La rémunération horaire normale correspond à 1/208^e du salaire mensuel.

Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être prévu par convention ou accord d'établissement sous réserve d'homologation par le chef des services de la Marine marchande.

Les contrats, conventions ou accord d'établissement fixeront également les modalités de paiement et le taux des allocations spéciales payées aux marins exécutant des travaux non exigibles du personnel.

3° REPOS HEBDOMADAIRE :

Article 154

Principe

Un repos complet d'une journée par semaine, en principe le dimanche, doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime a une durée supérieure à six jours.

Toutes les fois que le repos hebdomadaire n'a pu être donné à sa date, il doit être remplacé par un repos de vingt-quatre heures consécutives, soit au retour du navire au port d'attache, tête de ligne ou de retour habituel, soit par accord mutuel dans un port d'escale.

Tout repos hebdomadaire non donné à sa date et non compensé ainsi qu'il est dit ci-dessus donne droit à un jour de congé payé s'ajoutant au congé annuel. Il pourra, selon accord préalable des parties être compensé, ou payé.

Article 155

Déroptions

Tout travail exécuté le jour du repos hebdomadaire en suspend l'effet sauf s'il est nécessité par un cas fortuit et si sa durée n'excède pas 2 heures.

Tous travaux nécessités par des circonstances de force majeure mettant en péril le navire, les personnes embarquées ou la cargaison, circonstances dont le capitaine est seul juge, ou par des opérations d'assistance, sont obligatoires et ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire. Il n'y a pas lieu à compensation.

4° CONGES :

Article 156

Les marins ont droit à un congé payé à la charge de l'armateur, calculé à raison de deux jours par mois d'embarquement.

Le congé est proportionnel à la durée du service.

La mise en congé du marin est décidée par le capitaine en fonction des intérêts du navire. Le marin peut exiger sa mise en congé après un an d'embarquement. Si le navire est en voyage, la mise en congé, sauf accord particulier, ne peut être effectuée qu'au retour du navire au Sénégal.

5° NOURRITURE ET COUCHAGE :

Article 157

Nourriture

Les marins ont droit à la nourriture ou à une allocation équivalente pendant toute la durée de leur inscription au rôle d'équipage.

Les aliments fournis doivent être sains, de bonne qualité, et en quantité suffisante. L'autorité maritime fixe les rations minima devant être distribuées à bord.

Article 158

Couchage - Matériel de plat

Les marins ont droit à la fourniture de matériel de couchage et de plat.

6° MALADIES ET BLESSURES DES MARINS :

Article 159

Principe

Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais du navire, s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant son embarquement dans les conditions prévues à l'article ci-après. En cas de décès, les frais funéraires sont à la charge du navire.

Article 160

Malade ou blessé débarqué à l'étranger

Le marin débarqué pour cause d'accident ou de maladie hors d'un port du Sénégal conserve ses droits aux soins et aux salaires jusqu'au jour de son rapatriement quelle que soit l'origine de la blessure ou de la maladie, sous réserve des dispositions de l'article 162.

Article 161

Malade ou blessé débarqué au Sénégal

Le marin blessé ou malade débarqué non encore guéri dans un port sénégalais est soumis au régime découlant du décret n° 245 du 24 février 1957 relatif à la prévention et à la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles, sous réserve des dispositions spéciales du présent Code.

Sous les mêmes réserves, la garantie du décret n° 245 du 24 février 1957 est expressément étendue aux maladies contractées en service par le marin, qu'elles aient, ou non, le caractère de maladie professionnelle.

Article 162

Fait intentionnel de l'intéressé

Ne donnent lieu à aucune indemnité les blessures ou maladie résultant d'un fait intentionnel de l'intéressé. Les salaires ne sont plus assurés du jour de la cessation du travail. Il conserve le droit à la nourriture.

Le capitaine est cependant tenu de faire donner au marin tous les soins que nécessite son état jusqu'à son débarquement.

Lorsque ce débarquement a lieu hors d'un port du Sénégal, le capitaine doit prendre toutes dispositions pour faire assurer les soins et le rapatriement du marin, sauf recours ultérieur de l'armement à l'encontre de ce dernier.

7° RAPATRIEMENT :

Article 163

Principe

Sauf les exceptions prévues aux articles ci-après, le marin sénégalais débarqué en fin de contrat hors d'un port sénégalais doit être rapatrié aux frais du navire.

Les marins étrangers qui auraient été embarqués dans un Etat autre que le Sénégal sont rapatriés dans cet Etat, sauf s'il a été stipulé par contrat que l'intéressé serait ramené au Sénégal. La présente loi ne fait pas obstacle aux lois et règlements concernant l'immigration. Le marin malade ou blessé rapatrié dans ces conditions conserve le droit aux prestations dans les conditions prévues par la loi.

Le capitaine de tout navire sénégalais est tenu, dans la limite de ses possibilités de logement, de déférer aux réquisitions de rapatriement ou de passage délivrées par l'autorité maritime au profit des marins.

Article 164

Contenu de l'obligation de rapatriement

Le rapatriement comprend le transport, le logement et la nourriture du marin rapatrié.

Article 165

Charge du rapatriement

Est à la charge de l'employeur :

— Le rapatriement du marin débarqué en congé après un an d'embarquement en cas d'accord entre les parties pour le débarquement en congé hors d'un port sénégalais;

— Le rapatriement du marin originaire d'un autre Etat à l'expiration du contrat à durée déterminée;

— En cas de rupture de contrat ou de l'engagement à l'essai du fait de l'armateur ou faute lourde de celui-ci;

— En cas de rupture du contrat par cas fortuit (nauffrage, innavigabilité, vente du navire, etc.).

Sont à la charge du marin :

— Les frais de rapatriement du marin débarqué par suite de condamnation ou faute disciplinaire;

— Les frais de rapatriement du marin absent irrégulièrement au moment de l'appareillage.

Sont réglés par les deux parties, au prorata du temps de service du marin, les frais de rapatriement en cas de rupture par la volonté commune des deux parties du contrat à durée déterminée.

E. — FIN DU CONTRAT D'ENGAGEMENT.

Article 166

Principes

Le contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée ou pour un voyage prend fin à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu, ou à la fin du voyage, sauf interruption volontaire ou forcée du voyage.

Lorsque le terme du contrat à durée déterminée vient à échoir en cours de voyage, l'engagement du marin prend fin à l'arrivée du navire au premier port d'escale où le bâtiment effectue une opération commerciale. Toutefois, l'engagement est prolongé jusqu'au premier port d'escale au Sénégal si le navire doit y faire retour dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du contrat.

Le contrat d'engagement peut encore prendre fin quelle que soit sa nature :

— Par le décès du marin;

— Par la mise à terre consécutive à une blessure ou à une maladie, sous réserve de l'application des articles 160 et suivants;

— Par le débarquement pour un motif disciplinaire ou pénal;

— Par le débarquement résultant du consentement mutuel des deux parties;

— Par suite de la vente, de la prise, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire. Dans ce cas, le marin reçoit de l'armateur une allocation de chômage de deux mois de salaires. Il peut en outre bénéficier d'une indemnité de perte d'effets dont le montant sera fixé forfaitairement par décret.

Article 167

Congédiement du marin

Dans les ports sénégalais, le capitaine a le droit de congédier le marin.

Hors des ports sénégalais, le capitaine ne peut congédier le marin qu'avec l'accord de l'autorité maritime qualifiée.

Dans tous les cas, le motif du congédiement du marin doit être porté au rôle d'équipage et notifié par écrit au marin s'il en fait la demande.

Article 168

Conséquences du congédiement

Le marin congédié pour faute lourde n'a droit à aucune indemnité.

Hors ce cas, le marin licencié a droit à une indemnité de licenciement fixées par la convention collective ou le contrat, en tenant compte de la nature et de la durée des services et du préjudice causé.

Cette disposition n'exclue pas la possibilité d'obtenir des dommages et intérêts selon le droit commun.

Article 169

Inexécution des obligations des parties

Le marin peut demander la résiliation du contrat d'engagement pour inexécution des obligations de l'armateur. Dans les ports sénégalais, l'autorité maritime peut autoriser, pour motifs graves, le débarquement immédiat du marin. La résiliation peut, dans ces mêmes ports, toujours intervenir par la volonté d'un seul des contractants à l'expiration du délai de préavis prévu à l'article 136.

Il peut y avoir lieu à indemnité ou à dommages et intérêts soit en cas d'inobservation du préavis, soit en cas d'abus du droit de résiliation. Le droit à la résiliation ne peut avoir d'effet lorsque le délai de préavis tombe en cours de voyage, avant l'arrivée du navire à son poste d'amarrage, ou moins de vingt-quatre heures avant l'appareillage.

F. — DISPOSITIONS SPECIALES A CERTAINES CATEGORIES DE MARINS.

I. — CAPITAINE.

Article 170

Fonction commerciale du capitaine

Les conventions passées entre l'armateur et son représentant relativement à la fonction commerciale du capitaine en qualité de mandataire de l'armateur peuvent être valablement constatées sans intervention de l'autorité maritime.

Article 171

Débarquement du capitaine

Tout capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever à peine de tous dommages et intérêts envers les propriétaires et affréteurs.

Article 172

Congédiement du capitaine

En dehors du cas prévu à l'article 171 ci-dessus, le contrat qui lie l'armateur au capitaine peut toujours cesser par la volonté de l'armateur. Cependant, en cas de renvoi injustifié, l'armateur peut être condamné au paiement des dommages et intérêts.

Le congédiement du capitaine n'est pas subordonné hors des ports sénégalais à l'autorisation de l'autorité maritime.

II. — MINEURS.

Article 173

*Embarquement des marins mineurs
Capacité de contracter*

L'embarquement du marin mineur est subordonné à l'autorisation de celui qui détient la puissance paternelle.

L'autorisation donnée au premier embarquement confère au mineur capacité de contracter en matière maritime et de percevoir ses salaires. L'autorisation ne peut être retirée quand le marin a atteint 18 ans.

Article 174

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

Un décret fixe les conditions spéciales d'embarquement des mineurs.

III. — ETRANGERS.

Article 175

Rapatriement des marins étrangers

L'armateur est considéré comme ayant satisfait à l'obligation de rapatriement prévue à l'article 163 si les marins étrangers embarqués à bord sont ramenés à leur port d'embarquement, sauf convention spéciale du contrat les concernant.

H. — LITIGES.

Article 176

Litiges individuels - Principes

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'immatriculation du marin.

Article 177

Différends collectifs

Tout différend collectif est immédiatement notifié par les parties intéressées au chef de la circonscription 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 des marins. L'inspecteur de la navigation et du travail maritime assiste à la réunion.

En cas d'échec de la 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 ministère 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 titre VIII, chapitre II, section II du Code du travail concernant l'arbitrage.

CHAPITRE V

STATUT SPÉCIAL DU MARIN

1° PRESTATIONS FAMILIALES :

Article 178

Prestations familiales

Les marins embarqués sur les navires sénégalais ont droit aux prestations familiales du régime général sénégalais. La perception des cotisations, la constitution des dossiers et le paiement desdites prestations seront effectués par les services de la Marine marchande pour le compte et en qualité de correspondant de la caisse de compensation des prestations familiales et des accidents du travail.

2° PENSIONS DE RETRAITES :

Article 179

Les armateurs sénégalais qui les embarquent devront affilier les marins sénégalais au régime des retraites de l'Institut de Prévoyance et des Retraites de l'Afrique Occidentale (I.P.R.A.O.).

Un décret détermine les conditions de recouvrement des cotisations, le mode de validation des services et la constitution des dossiers de pensions.

Article 180

La section pensions I.P.R.A.O. marine des services de la Marine marchande récupère les cotisations pour le compte de la caisse, et établit les dossiers de proposition de pensions pour le compte des marins.

3° PROTECTION CONTRE LES ACCIDENTS DU TRAVAIL ET MALADIES CONTRACTÉES EN SERVICE :

Article 181

Principes

Les marins sont protégés contre les accidents du travail et contre les maladies contractées en service dans les conditions prévues aux articles 159 et suivants.

Article 182

Définition accident professionnel

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, soit la nécessité de soins médicaux.

Article 183

Définition de la maladie contractée en service

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

La maladie contractée en service est couverte par la caisse de compensation des prestations familiales et des accidents du travail. La responsabilité de la caisse et des armateurs est cependant limitée à douze semaines.

Article 184

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.

Un décret fixe le contenu de ce document qui mentionne de la façon la plus précise possible :

- La date et le lieu de la constatation de l'accident ou de la maladie;
- Les mesures d'urgence prises par le bord;
- Les circonstances exactes de l'accident ou les faits ayant pu occasionner la maladie constatée;
- La durée de l'incapacité prévue.

A ce document établi en triple exemplaire, sont obligatoirement joints les certificats médicaux du premier médecin ayant visité le malade, ou le résultat des consultations par radio ayant pu être prises. La procédure de déclaration et d'enquête est également fixée par ce décret.

Article 185

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 la Marine marchande pour éviter le double paiement.

Article 186

Recouvrements et paiements

Les services de la Marine marchande recouvrent les cotisations et constituent pour le compte des marins ou des armateurs subrogés, les dossiers de remboursement devant être présentés à la caisse. Les paiements sont effectués par le canal de ce service.

CHAPITRE VI

STATUT MILITAIRE DU MARIN SÉNÉGALAIS

Article 187

Pouvoir de réquisition

Tout marin sénégalais peut, en période d'hostilité, être requis à son poste à bord d'un navire battant pavillon sénégalais.

Toutefois, les réservistes des forces armées qui seraient du fait de leur spécialité revendiqués par celle-ci, seront mis à sa disposition.

Le pouvoir de réquisition appartient au ministre chargé de la Marine marchande qui peut en faire usage dès mise en vigueur de l'état d'urgence.

Les réquisitions sont notifiées individuellement au marin sénégalais par les services de la Marine marchande.

Le ministre chargé de la Marine marchande peut, si nécessaire, requérir en vue d'un embarquement sous pavillon sénégalais des marins régulièrement inscrits et non embarqués.

CHAPITRE VII

STATUT POLITIQUE DU MARIN SÉNÉGALAIS

Article 188

Vote par procuration

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions dans lesquelles les marins sénégalais embarqués à bord des navires sénégalais, ou autres, peuvent, s'ils sont régulièrement inscrits sur des listes électorales, voter par procuration.

Le texte mentionne la forme de ces procurations et fixe les conditions de leur établissement et de leur acheminement.

CHAPITRE VIII

SUCCESIONS MARITIMES

Article 189

Principes

Le capitaine du navire est tenu de faire, dès le décès, l'inventaire des biens, vêtements, valeurs ou autres, des marins ou passagers décédés en mer au cours d'un voyage maritime.

Ces biens sont immédiatement mis sous scellés, enfermés dans des locaux fermant à clé et où leur conservation peut être assurée sans risque. Les valeurs sont déposées dans le coffre du bord dans une enveloppe scellée.

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.

Un décret fixe les conditions dans lesquelles lesdites successions sont administrées, remises aux héritiers, s'il s'en trouve.

Le délai maximum de recherche par les services de la Marine marchande est fixé à un an. A l'issue de ce délai, les biens et valeurs sont remis au curateur aux biens vacants.

CHAPITRE IX ÉTAT-CIVIL EN MER

Article 190 *Principes*

Sur les 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, la qualité d'officier instrumentaire 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, pourvu qu'il soit âgé de plus de 21 ans.

Article 191 *Pouvoir de l'officier instrumentaire*

L'officier instrumentaire est habilité à dresser lorsque le navire est en mer ou qu'il ne peut communiquer avec l'officier d'état-civil compétent à terre :

— Des actes publics, actes de naissance, acte de reconnaissance d'un enfant naturel, acte de décès, acte de déclaration d'un enfant sans vie, testaments, etc.);

— Des actes administratifs (procès-verbal de disparition).

Article 192 *Forme et énonciation des actes*

L'officier instrumentaire doit se conformer pour la rédaction des actes aux dispositions du Code civil. Les actes d'état-civil établis devront être transcrits sur des feuillets *ad hoc* annexés 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.

Article 193

Une instruction déterminera les limites de compétence des officiers instrumentaires à bord des navires et les modes de rédaction des différents actes.

TITRE IV Transports maritimes

CHAPITRE PREMIER

ORGANISATION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS MARITIMES

Article 194

L'organisation générale des transports maritimes et en particulier des mesures de coordination qui peuvent être imposées aux armements sénégalais pour favoriser l'économie nationale font l'objet, en tant que de besoin, d'un décret.

Article 195

Les armements sénégalais sont tenus d'assurer les transports présentant un intérêt essentiel pour la République du Sénégal.

CHAPITRE II CONTROLE DES AFFRÈTEMENTS

Article 196 *Principe*

Les opérations d'affrètements par qui que ce soit des navires de plus de 500 tonnes de port en lourd, s'ils sont de pavillon sénégalais, de tout tonnage, s'ils sont de pavillon étranger, sont soumis à l'autorisation du ministre chargé de la Marine marchande.

Article 197 *Change*

Les affrètements des navires de pavillon étranger sont autorisés après consultation du ministre des finances, et leurs opérations sont soumises, pour ce qui concerne la délivrance des moyens de paiements, à la réglementation des changes.

CHAPITRE III REMORQUAGE - PILOTAGE

Article 198 *Remorquage*

Le remorquage portuaire et le remorquage côtier, dans les limites du cabotage national, peuvent, dans les conditions prévues à l'article 10 du présent Code, être réservés aux bâtiments battant pavillon sénégalais, compte tenu des accords passés avec d'autres Etats.

Article 199 *Pilotage*

Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, rades et autres eaux maritimes. Le statut organique de chaque station est établi par l'autorité maritime qui fixe les conditions du pilotage et le statut des pilotes.

TITRE V Régime disciplinaire et pénal

CHAPITRE PREMIER DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 200 *Champ d'application*

Sont soumis à toutes les dispositions du présent titre :

1° 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;

2° 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 proprement dit, soit en vue d'effectuer le voyage, pendant tout le temps de leur présence sur le bâtiment;

3° 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;

4° 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 personnes 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 sénégalaise, 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 un 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 201

Définitions

Pour l'application des dispositions contenues dans le présent titre :

L'expression « capitaine » désigne le capitaine ou le patron, ou à défaut, la personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandant du navire.

L'expression « officier » désigne le second, les lieutenants, le chef mécanicien, le mécanicien chef de quart, les radiotélégraphistes ayant rang d'officier, le commissaire, les médecins, les marins titulaires du diplôme d'élève-officier de la Marine marchande ou du brevet d'élève-officier mécanicien et embarqués comme élèves-officiers, ainsi que toutes personnes portées comme officiers sur le rôle d'équipage.

L'expression « maître » désigne les maîtres d'équipage, les premiers chauffeurs ou assimilés, les radiotélégraphistes n'ayant pas rang d'officier, ainsi que toutes personnes portées comme maîtres ou chefs de service sur le rôle d'équipage.

L'expression « homme d'équipage » désigne toutes les autres personnes de l'équipage, quel que soit leur sexe, qui sont inscrites sur le rôle d'équipage, soit pour le service du pont ou de la machine, soit pour le service général.

L'expression « passager » désigne les passagers proprement dits ainsi que toutes les personnes qui se trouvent en fait à bord du navire en vue d'effectuer le voyage.

L'expression « personnes embarquées » désigne l'ensemble des personnes énumérées aux alinéas premier et deuxième du paragraphe premier de l'article 1^{er}.

L'expression « chef des services de la Marine marchande » désigne au Sénégal la personne chargée de la direction des services maritimes. Le chef de la circonscription maritime est le délégué de droit du chef des services de la Marine marchande.

— Dans les ports et rades étrangers, l'ambassade ou le consulat du Sénégal, là où il en existe, ou les autorités qui le suppléent.

L'expression « bord » désigne le navire, ses embarcations et ses moyens de communications fixes avec la terre.

Article 202

Prescriptions

En ce qui concerne les crimes et délits prévus par le présent titre, 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.

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.

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

Article 203

Circonstances atténuantes - Sursis - 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 204

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, sous réserve, en cas de condamnation, qu'elle ait subi ou prescrit sa peine ou obtenu sa grâce.

Article 205

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, au compte dépôt gens de mer prévu à l'article 275 d'un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations et dont il fixe le montant. En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement est acquis au budget du Sénégal, déduction faite des frais et des réparations civiles.

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

CHAPITRE II

DES FAUTES CONTRE LA DISCIPLINE

Article 206

Pouvoirs du capitaine

Le capitaine a, dans l'intérêt commun, sur toute 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 la bonne exécution de l'expédition entreprise.

Il peut employer à ces fins, tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées de 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 ci-après.

Les personnes qui auraient été 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 207

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.

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.

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 208

Liste des fautes contre la discipline

Sont réputées fautes contre la discipline :

1° La désobéissance ou le refus d'obéir à tout ordre concernant le service, ou la résistance à un tel ordre;

2° L'ivresse à bord, avec ou sans désordre, et en dehors du service;

3° Toute faute dans l'exercice de la profession susceptible de nuire à la sécurité du bâtiment;

4° Le manque de respect envers un supérieur ou les insultes directement adressées à un inférieur à bord ou à terre;

5° Les querelles ou disputes sans voies de fait;

6° La négligence dans le service de quart ou de garde;

7° Le fait d'avoir allumé du feu sans permission ou de fumer dans un endroit interdit;

8° L'emploi non autorisé, sans perte et sans dégradation ou abandon d'une embarcation, radeau ou annexe, ou la dégradation volontaire de matériel du bord;

9° L'absence irrégulière du bord lorsque cette absence n'a pas pour résultat de lui faire manquer le départ du navire;

10° Les larcins ou filouteries dont l'importance ne justifierait pas aux yeux de l'autorité maritime le dépôt d'une plainte pour vol.

Article 209

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 :

— La nature de la faute;

— Le nom et les déclarations des témoins;

— 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 210

Interrogatoire par l'autorité maritime

Lorsque l'autorité qualifiée pour en connaître est saisie par le capitaine d'une plainte concernant une faute contre la discipline, elle convoque immédiatement l'intéressé, le capitaine et 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 211. La punition est mentionnée au livre de discipline du bâtiment 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 211

Sanctions

Toute faute contre la discipline entraîne les sanctions suivantes :

1° Pour les officiers et les passagers, amende de 1.000 à 20.000 francs;

2° Pour les maîtres et hommes d'équipage, amende de 500 à 10.000 francs.

Le paiement des amendes infligées est effectué immédiatement ou par le prélèvement sur le salaire dans les conditions prévues à l'article 150.

En cas d'insolvabilité de récidive, ou de refus de paiement de l'amende, il sera infligé un emprisonnement disciplinaire à raison d'un jour d'emprisonnement par 2.000 francs d'amende encourus.

Le montant des amendes est versé à un fond de secours en faveur des gens de mer. Le taux des amendes pourra si besoin est être modifié par décret.

Article 212

Conseil d'enquête

Le ministre chargé de la Marine marchande peut, pour faute contre l'honneur, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour incapacité physique, prononcer contre tout marin ou pilote, breveté ou diplômé, soit directement, dans le cas de condamnation devenue définitive à une peine afflictive ou infamante, soit dans tous les autres cas, sur l'avis d'un conseil d'enquête, le retrait temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits ou prérogatives afférents à la nature du brevet, diplôme, commission de pilotage, permis ou certificat dont il est titulaire.

Lorsque le marin diplômé est titulaire de brevets délivrés, soit dans un autre Etat, soit par un Gouvernement étranger, il perd le droit d'exercer le commandement ou les fonctions d'officier sur les navires sénégalais.

Les règles relatives à la constitution et au fonctionnement du conseil d'enquête et au mode d'exécution des décisions intervenues seront déterminées par décret.

Tout marin breveté ou diplômé qui est renvoyé devant un conseil d'enquête, 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 d'enquête, maintenir l'intéressé à titre provisoire dans la possession partielle ou totale des droits et prérogatives dont il est titulaire.

Article 213

Interdiction de fonctions

Le ministre chargé de la Marine marchande peut, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour incapacité physique, interdire à toute personne, soit définitivement soit temporairement l'exercice de toute fonction de bord qui serait incompatible avec l'incapacité professionnelle ou physique de l'intéressé.

Cette interdiction est prononcée après une enquête contradictoire dans laquelle l'intéressé est entendu.

CHAPITRE III

DÉLITS ET CRIMES MARITIMES

I. — COMPÉTENCE ET PROCÉDURE.

Article 214

Tribunaux compétents

La connaissance des délits et des crimes commis par les personnes visées à l'article 200 appartient aux juridictions de droit commun.

Toute condamnation pour crime ou délit prévu par la présente loi 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 matricielle du condamné.

Article 215

Recherches et constatations

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

- 1° Par les officiers de police judiciaire;
- 2° Par le chef de la circonscription maritime, les officiers et officiers-mariniers commandant les bâtiments ou embarcations de l'Etat, 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. 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;
- 3° Par les capitaines des navires à bord desquels les crimes et délits ont été commis.

Article 216

Procès-verbaux

Les procès-verbaux, dûment signés, établis par les officiers et agents énumérés à l'article ci-dessus, font foi jusqu'à preuve contraire. Ils ne sont pas soumis à l'affirmation.

Ils sont transmis par leurs auteurs au chef des services de la Marine marchande.

Article 217

Obligations et pouvoirs du capitaine

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

En cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement l'inculpé. L'emprisonnement préventif est subordonné à l'observation des règles prévues par l'article 206 ci-dessus. L'imputation de la détention préventive sur la durée de la peine est de droit, sauf décision contraire de la juridiction compétente.

Le capitaine adresse sa plainte et les pièces de l'enquête préliminaire au chef de la circonscription maritime.

Article 218

Instructions et procédure

Au Sénégal, le chef des services de la Marine marchande, saisi par le capitaine ou par l'un des officiers ou agents énumérés à l'article 215 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 le délit ou le 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 bâtiment 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 aborder 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, soit en qualité de marin gagnant son passage, soit comme passager, soit en état d'incarcération.

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 sur le navire où il était 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 peine disciplinaire.

Article 219

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 son bord, avec le dossier de la procédure sous pli fermé et scellé, tout prévenu de crime ou délit 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 220

Crime ou délit commis par le capitaine ou avec sa complicité

Lorsque 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 procède, dès qu'il a connaissance de l'infraction à une enquête préliminaire.

Le chef des services de la Marine marchande saisi directement ou recevant le dossier de l'officier transmis sous pli scellé par l'autorité consulaire ou maritime, transmet l'enquête effectuée au procureur de la République.

Si la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire ou des passagers lui semblent l'exiger, le chef des services de la Marine marchande, ou à défaut, l'autorité consulaire ou maritime compétente, peut prononcer l'incarcération provisoire du capitaine et son renvoi dans un port sénégalais et il prend alors, autant que possible d'accord avec l'armateur, les mesures nécessaires afin de pourvoir à son remplacement.

Article 221

Poursuites des crimes ou délits

Il appartient au procureur de la République de poursuivre, s'il y a lieu, les crimes et délits prévus par le présent Code.

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 huit jours après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée.

Le chef des services de la Marine marchande doit s'il le demande être entendu par le tribunal.

Article 222

Action civile

La partie lésée a, pour tout crime ou délit, le droit de se porter partie civile devant les juridictions de droit commun, conformément aux dispositions du Code d'instruction criminelle. Toutefois, par dérogation à l'article 182 dudit Code, la partie lésée ne peut donner citation directement devant le tribunal correctionnel au prévenu et aux parties civilement responsable, mais doit saisir le juge d'instruction.

La juridiction compétente est celle, soit de la résidence de l'inculpé, soit du port où il a été débarqué, soit du lieu où il a été appréhendé, soit enfin du port d'immatriculation du navire.

II. — CRIMES ET DELITS TOUCHANT LA POLICE INTERIEURE DU NAVIRE.

Article 223

Absence irrégulière et abandon de poste

Est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois et d'une amende de 6.000 à 60.000 francs, 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 224

Abandon du navire par le capitaine

Tout capitaine qui, hors le cas de force majeure, rompt son 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 jours à deux ans, et si le navire était en rade foraine ou en mer, d'un emprisonnement de un à deux ans.

Article 225

Capitaine - Entrée, sortie ports, havres ou rivières

Est puni d'une amende de 18.000 à 180.000 francs tout capitaine qui ne se tient pas en personne dans son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

Article 226

*Abus d'autorité**Outrages ou 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 9.000 à 90.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à six 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 206, a usé ou fait user de violence dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, est puni conformément aux dispositions des articles 186 et 198 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 227

Inexécution des obligations du capitaine

Est puni, pour chacune des infractions visées ci-après, d'une amende de 9.000 à 90.000 francs, tout capitaine qui refuse ou néglige, sans motif légitime :

1° De faire les constatations requises en cas de crime ou de délits commis à bord;

2° De rédiger : soit les actes de l'état-civil, les procès-verbaux de disparition et les testaments, dans les cas prévus par les articles 32, 35, 64 et 65 de la loi n° 61-55 du 23 juin 1961 tendant à la création d'un état-civil unique et des articles 988 et 989 du Code civil, soit les rapports détaillés de constatation de blessures ou de maladie dans les conditions prévues à l'article 184 du présent Code;

3° De tenir régulièrement le journal de bord, le livre de discipline et autres documents réglementaires.

Article 228

Inscription frauduleuse sur les papiers du bord

Est puni de la peine prévue par l'article 147 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 229

Usurpation de commandement

Est puni d'un emprisonnement de six jours 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 18.000 à 360.000 francs est prononcée contre toute personne qui a pris indûment le commandement d'un navire et contre l'armateur qui serait son complice.

Article 230

Fraude ou contrebande

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

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

Article 231

*Détournement du navire**Fausse route intentionnelle**Destruction des vivres et de la cargaison*

Est puni de cinq à dix ans de travaux forcés 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 232

Vente illicite du navire

Est puni de la peine prévue à l'article précédent tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, se rend coupable d'un des faits visés à l'article 294 du présent Code, ou qui vend, hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le navire dont il a le commandement.

Article 233

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 six jours à trois mois, ou d'une amende de 9.000 à 90.000 francs.

Article 234

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 387 du Code pénal.

Article 235

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 six jours 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 est résulté pour une ou plusieurs personnes une maladie grave, la peine est celle de réclusion, s'il en est résulté la mort sans intention de la donner, la peine est celle des travaux forcés à temps.

Article 236

*Détérioration d'objets utiles à la navigation
Détournement de vivres*

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

Article 237

Vols à bord

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

Toutefois, les circonstances aggravantes prévues par les paragraphes 3 et 4 de l'article 386 du Code pénal ne modifient pas la nature de l'infraction qui reste un simple délit puni par des peines prévues par l'article 401 du Code pénal.

Les dispositions précédentes ne font pas obstacle à l'application de l'article 208 de la présente loi.

Article 238

Dissipation d'avances 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 à l'article 406 du Code pénal relatif à l'abus de confiance.

Article 239

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 240

Ivresse pendant le quart - Ivresse habituelle

Est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois, tout capitaine qui s'est trouvé en état d'ivresse à bord de son navire, et tout officier, maître ou homme d'équipage qui s'enivre habituellement ou qui s'est trouvé en état d'ivresse pendant le quart.

Le double de la peine est prononcé contre tout capitaine qui s'enivre habituellement, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'article 212 de la présente loi.

Article 241

Outrages envers un supérieur

Est puni d'une amende de 9.000 à 90.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à six 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 242

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 voies 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 309 et suivants du Code pénal.

Article 243

Refus formel d'obéissance après sommation

Est puni d'un emprisonnement de six jours à six 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 maître, la peine prévue au paragraphe précédent est portée au double.

Article 244

Violences contre le capitaine - Rebellion

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

- Les officiers ou maîtres, des travaux forcés à temps;
- Les autres personnes embarquées, de la réclusion.

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

Dans les 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 231 s'ajoutent de droit à celles prévues au présent article s'il y a détournement du navire par l'autorité de fait.

Article 245

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 :

- Les officiers ou maîtres, de la peine des travaux forcés à temps;
- Les autres personnes embarquées de la peine de réclusion, sans préjudice de l'application éventuelle des peines prévues aux articles 231 et 244.

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

Article 246

Répétition de fautes contre la discipline

La troisième faute et les fautes subséquentes contre la discipline commises au cours du même embarquement sont considérées comme délit et punies d'un emprisonnement de six jours à six 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 211 ci-dessus.

III. — DELITS CONCERNANT LA NAVIGATION.

Article 247

Police de la 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 six jours à six mois et d'une amende de 9.000 à 90.000 francs 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 donnée par un consul ou un ambassadeur du Sénégal ou par une autorité maritime qualifiée, ou par le commandant d'un bâtiment de guerre sénégalais.

Lorsque la personne ayant commis une des infractions prévues aux deux paragraphes 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. Un décret fixe les conditions d'application de cette disposition.

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

Article 248

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 aux articles 219 et 163 qui, sans motif légitime, refuse de se charger du dossier de l'enquête ou des pièces à conviction, ou d'assurer le transport du prévenu dans les conditions prévues à l'article 219, 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 18.000 à 180.000 francs 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 237 à 243 du Code pénal.

Article 249

Refus par le 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 250

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

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

Article 251

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 9.000 à 180.000 frs et d'un emprisonnement de six jours à deux 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, ne donne pas avis de cette mesure à l'autorité consulaire du pays auquel appartient le passager débarqué, ou à défaut à l'autorité locale.

Article 252

Infractions à certaines dispositions du Code (Travail - Nourriture - Couchage)

Est puni d'une amende de 18.000 à 180.000 francs pour chaque infraction constatée, tout armateur ou propriétaire de navire qui ne se conforme pas aux prescriptions du présent Code relatives aux réglementations du travail, de

la nourriture et du couchage à bord des navires et aux prescriptions des règlements d'administration publique rendus pour leur application.

Est puni de la même peine, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'article 212 tout capitaine qui commet personnellement, ou d'accord avec l'armateur ou propriétaire du navire, les infractions prévues par le paragraphe 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 deux paragraphes précédents peuvent être portées au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsque le contrevenant a subi, dans les douze mois qui précèdent, une condamnation pour des faits réprimés par le présent article.

Article 253

Infractions aux règles sur le commandement

Toute personne qui, sur un navire sénégalais, exerce sans l'autorisation du chef des services de la Marine marchande et hors le cas de force majeure, soit le commandement du bâtiment, soit toute autre fonction du bord, sans satisfaire aux conditions exigées par les lois et règlements maritimes, est punie d'un emprisonnement de six jours à un an et d'une amende de 18.000 à 180.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 254

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, ou qui n'exhibe pas son rôle ou permis à la première réquisition de l'autorité maritime, est punie d'une amende de 36.000 à 90.000 francs si le bâtiment a une jauge brute dépassant 25 tonneaux, de 9.000 à 36.000 francs dans le cas contraire.

Article 255

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 9.000 à 54.000 frs si le bâtiment a une jauge brute dépassant 25 tonneaux, de 3.000 à 9.000 francs dans le cas contraire.

Les mêmes peines sont encourues pour chaque passager admis à bord sans avoir été inscrit à la suite du rôle d'équipage.

Ils peuvent cependant être embarqués sur un manifeste de passagers sous réserve que copie de celui-ci soit déposée à l'autorité maritime avant le départ du navire. Les infractions à ces dispositions seront punies d'une amende de 3.000 à 6.000 francs.

Article 256

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 six jours à six mois. La peine est doublée en cas de récidive.

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

Article 257

Infractions aux règlements sur la sécurité de la navigation

Tout armateur ou propriétaire qui enfreint les prescriptions du titre II chapitre VII 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 50.000 à 1 million de francs.

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 du navire qui ferait naviguer son bâtiment avec un titre de sécurité périmé ou dont le titre de sécurité aurait été refusé ou 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 trois à six jours de prison et de 5.000 à 25.000 francs 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 inexactes.

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 258

Accès des bords - Embarquement clandestin

Toute personne autre que les fonctionnaires et agents des services publics qui pénètre à bord d'un navire 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 3.000 à 90.000 francs.

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 3.000 à 90.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, l'amende sera de 90.000 à 180.000 frs et l'emprisonnement de six mois à deux ans.

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 18.000 à 540.000 francs et d'un emprisonnement de six jours 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 540.000 à 1.800.000 francs 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 259

Embarquement clandestin de marchandises

Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine, introduit sur un navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie d'une amende de 3.000 à 90.000 francs et d'un emprisonnement de six jours 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 146 du présent Code, les marchandises indûment chargées sur le bâtiment, et ceci indépendamment des pénalités prévues par les règlements de douane.

Article 260

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 bâtiment doit séjourner plus de vingt-quatre heures dans le port (jours fériés exclus), soit dès son arrivée, si le bâtiment doit séjourner moins de vingt-quatre heures dans le port, est puni d'une amende de 3.000 à 54.000 francs.

Article 261

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 bâtiment de guerre du Sénégal alors qu'il y a été convoqué pour raison de service, est puni d'une amende de 3.000 à 54.000 francs.

Article 262

Marques extérieures d'identité

Tout capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions fixées par décret sur les marques extérieures d'identité des navires, ou qui efface, altère, couvre ou masque lesdites marques, est puni d'une amende de 10.000 à 180.000 francs.

Article 263

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'une amende de 1.000 à 10.000 francs.

Toute personne qui a détourné, ou tenté de détourner ou recélé une épave maritime est punie des peines prévues aux articles 401 et 460 du Code pénal.

IV. — PERTES DE NAVIRES - ABORDAGES - ECHOUEMENTS ET AUTRES ACCIDENTS DE LA NAVIGATION.

Article 264

Perte ou destruction volontaire de 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 434 et 435 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 265

Infraction aux règlements pour prévenir les abordages

Est puni de six jours à trois mois d'emprisonnement et d'une amende de 3.000 à 18.000 francs 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 bâtiment.

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

Article 266

Abordage - Ecouement par négligence

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 six jours à trois mois d'emprisonnement, et d'une amende de 3.000 à 90.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'inavigabilité 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 9.000 à 108.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 267

Négligence - Défaut de vigilance du chef de quart ou du pilote

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 punie d'un emprisonnement de six jours à deux mois et d'une amende de 3.000 à 18.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'inavigabilité 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 six jours à huit mois d'emprisonnement et d'une amende de 3.000 à 36.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 268

Négligence du capitaine après abordage

Est puni d'une amende de 36.000 à 540.000 francs 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 bâtiment, 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 plus longue assistance est inutile à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers et si le bâtiment a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés. Si une ou plusieurs personnes ont péri par suite de la non exécution des obligations visées au présent paragraphe, 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, le départ et de destination de celui-ci est puni d'une amende de 9.000 à 90.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à trois mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 269

Abandon du navire par le capitaine

Est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois 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 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 de la peine portée au paragraphe précédent le capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne reste pas à bord le dernier.

Article 270

Assistance à la mer

Tout capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre, est punie d'une amende de 9.000 à 540.000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 271

Procédure

En ce qui concerne les délits prévus par les articles 264 et suivants le chef du service de la Marine marchande ne peut saisir le procureur de la République, qu'au vu d'une enquête contradictoire effectuée par ses soins dans les conditions qui seront déterminées par un décret.

Article 272

Navires étrangers

dans les eaux territoriales sénégalaises

Les dispositions des articles 264 et suivants sont applicables aux personnes même 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 de l'article 262 sont également applicables aux personnes qui se trouvent sur un navire ou engin muni d'un permis de circulation. Est alors 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 264 et suivants a été commise par une personne exerçant le commandement dans les conditions irrégulières, la peine est portée au double.

Article 273

Instigateurs de délits maritimes

Est punie de la peine de un an à cinq ans d'emprisonnement et d'une amende de 3.000 à 540.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, 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.

V. — INFRACTION A L'ORGANISATION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS.

Article 274

Est puni d'une amende de 100.000 à 5.000.000 de francs tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions du titre IV, chapitre premier du présent Code.

TITRE VI

Organisation financière et dispositions transitoires

CHAPITRE PREMIER ORGANISATION FINANCIÈRE

Article 275

Ouverture de différents comptes

Il sera ouvert dans les écritures du trésor du Sénégal les comptes suivants :

— Un compte des dépôts gens de mer sénégalais auquel seront inscrites les sommes revenant aux marins sénégalais absents ou à leurs ayants droit, ainsi que les sommes versées à titre de cautionnement par les navires étrangers;

— Un compte d'affectation spéciale des amendes disciplinaires au fonds de secours gens de mer;

— Un compte d'avance de rapatriement des marins délaissés hors du Sénégal ainsi qu'il est dit à l'article 219;

Le chef des services de la Marine marchande est ordonnateur de ces comptes.

— Un compte de dépôt qui constatera les opérations en recettes et dépenses relatives à la curatelle des successions maritimes;

Ce compte est géré par le curateur aux successions et biens vacants territorialement compétent.

— Un compte de dépôt des épaves maritimes qui retracera les opérations en recettes et dépenses effectuées soit par les services de la Marine marchande, soit par le service des domaines, après remise des épaves à ce dernier dans les conditions prévues à l'article 62;

Ce compte est géré par le receveur des domaines territorialement compétent.

Un décret en fixera les conditions de fonctionnement desdits comptes.

Article 276

Avances rapatriement

L'Etat fera l'avance des fonds nécessaires au rapatriement sous réquisition des marins sénégalais qui auraient été délaissés sans ressources à l'étranger.

Il en sera de même pour le rapatriement des naufragés ou des prévenus.

Les frais ainsi engagés pourront être recouverts par toutes voies de droit à l'encontre des armateurs ou du marin défaillants.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Article 277

Statut personnel

Nonobstant les dispositions de l'article 1^{er} les inscrits maritimes français peuvent autant que les règlements régissant leur statut le leur permettent, continuer à bénéficier des avantages qui leur sont propres.

Dans ce cas, l'armateur et le marin sont dispensés des versements aux organismes sociaux sénégalais concernant la retraite et la protection contre les accidents du travail et maladies professionnelles.

Article 278

Dispenses

Pour permettre la mise en place progressive de l'armement sénégalais, le Gouvernement pourra, pendant un délai de cinq ans à compter de la mise en application du présent Code, déroger :

— Soit aux conditions de nationalité du conseil d'administration ou de surveillance ou du directeur général lorsqu'il s'agit de sociétés;

— Soit aux conditions de nationalité des capitaux prévus au dernier alinéa de l'article 15.

Ces dérogations seront pour chaque cas particulier accordées par décret pris en conseil des ministres.

Article 279

Organisation des services de la Marine marchande

Un décret pris en conseil des ministres sur proposition du ministre chargé de la Marine marchande fixe l'organisation des services de la Marine marchande et détermine les conditions dans lesquelles sont désignés les représentants de ces services dans les différents ports et de ses correspondants dans les différentes escales du territoire.

Ce décret prévoit notamment le fonctionnement des services chargés, dans le cadre de l'administration de la Marine marchande, des prestations familiales, des accidents de travail ou maladies contractées en service, des pensions des retraites ainsi qu'il est dit aux articles 178, 179 et 186 du présent Code.

LIVRE II

DES OBLIGATIONS COMMERCIALES EN MATIÈRE MARITIME

CHAPITRE PREMIER

DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRE

Article 280

Responsabilité - Abandon du navire et du fret

Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

Il peut dans tous les cas s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret sous les réserves ci-après.

La faculté de faire abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine, propriétaire ou copropriétaire du navire.

Lorsque le capitaine ne sera que copropriétaire, il ne sera responsable des engagements contractés par lui pour ce qui est relatif au navire ou à l'expédition que dans la proportion de son intérêt.

Article 281

Abandon vis-à-vis de l'Etat

« En cas du naufrage du navire dans un port de mer ou havre, dans un port maritime ou dans les eaux qui leur servent d'accès, comme aussi en cas d'avaries causées par le navire aux ouvrages d'un port, le propriétaire du navire peut se libérer, même envers l'Etat, de toutes dépenses d'extraction ou de réparation, ainsi que de tous dommages-intérêts, par l'abandon du navire et du fret des marchandises à bord.

« La même faculté appartient au capitaine qui est propriétaire ou copropriétaire du navire, à moins qu'il ne soit prouvé que l'accident a été occasionné par sa faute ».

Article 282

Copropriété

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires de navire, l'avis de la majorité est suivi.

La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur.

Article 283

Cas du capitaine copropriétaire

Si le capitaine copropriétaire du navire est congédié, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui la représente.

Le montant de ce capital est déterminé par des experts convenus ou nommés d'office.

CHAPITRE II

DE LA RESPONSABILITÉ DU CAPITAINE

Article 284

Responsabilité du capitaine - Généralités

Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de mer, est garant de ses fautes même légères dans l'exercice de ses fonctions.

Article 285

Responsabilité du capitaine vis-à-vis des chargeurs

Le capitaine est responsable des marchandises dont il se charge. Il en fournit une reconnaissance appelée connaissance.

Article 286

Formation de l'équipage

Il appartient au capitaine de former l'équipage du navire, de choisir les marins et autres gens de l'équipage et d'arrêter les conditions de leur engagement.

Il ne le fera cependant que de concert avec les armateurs lorsqu'il procédera à cette opération au port d'armement du navire.

Article 287

Journal de bord

Le capitaine tient un registre coté et paraphé soit par le chef des services de la Marine marchande du Sénégal, soit par l'autorité maritime compétente hors du territoire national.

Ce registre contient :

- Les résolutions prises pendant le voyage;
- La recette et la dépense concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre ou à une demande à formuler.

Article 288

Documents obligatoires à bord

Le capitaine est tenu d'avoir à bord :

- L'acte de nationalité du navire;
- Le rôle d'équipage;
- Les connaissements et chartes-parties;
- Les procès-verbaux de visite de sécurité;
- Les acquits de paiement ou à caution des douanes, sans compter les documents nautiques et autres exigés par les règlements en vigueur.

Article 389

Responsabilité du capitaine

En cas de contravention aux obligations imposées aux deux articles précédents, le capitaine est responsable de tous les événements envers les intéressés au navire et au chargement.

Article 290

Chargements en pontée

Le capitaine répond également de tout dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées en pontée sans le consentement par écrit du chargeur.

Cette disposition n'est point applicable au petit cabotage.

Article 291

Limites de la responsabilité du capitaine

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

Article 292

Réparations du navire - Emprunts

La capitaine ne peut jamais faire travailler au radoub ou aux réparations du navire, dans un port sénégalais, sans autorisation spéciale des propriétaires, des armateurs ou de leurs fondés de pouvoirs.

Hors d'un port sénégalais, il peut en cas de nécessité faire procéder au radoub ou aux réparations. Un procès-verbal rédigé et signé par lui, contresigné des principaux de l'équipage constatera la nécessité des réparations effectuées. Copie de ce procès-verbal sera transmise sans délai à l'armateur.

Le capitaine ne peut jamais emprunter sur le corps du navire ou sur la marchandise embarquée à bord, ou encore vendre celle-ci, sauf cas de force majeure constatée comme il est dit à l'alinéa précédent ou s'il n'obtient l'autorisation spéciale et expresse des propriétaires, des armateurs ou de leurs fondés de pouvoirs.

Article 293

Comptes d'escales

« Si le navire n'est pas consigné ou représenté sur place, le commandant doit, avant son départ d'un port étranger, envoyer à ses propriétaires armateurs ou à leur fondé de pouvoirs, un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement et tous comptes de dépenses et recettes effectuées par lui au cours de l'escale. »

Article 294

Responsabilité du capitaine

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 responsable envers l'armement, et personnellement tenu au remboursement de l'argent ou du paiement des objets sans préjudice de la poursuite criminelle s'il y a lieu.

Article 295

Vente du navire par le capitaine

Hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le capitaine ne peut, à peine de nullité de la vente, vendre le navire sans un pouvoir spécial des propriétaires.

Article 296

Cas du capitaine navigant à la part

En cas de contravention aux dispositions qui précèdent, sur le chargement ne peut faire aucun trafic pour son compte particulier s'il n'y a convention contraire.

En cas de contravention aux dispositions qui précèdent les marchandises embarquées par le capitaine pour son compte particulier sont confisquées au profit des autres intéressés.

Article 297

Abandon du navire par suite de danger

Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage; et en ce cas il est tenu de sauver avec lui l'argent, les papiers de bord et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses de son chargement, sous peine d'en répondre en son propre nom.

Si les objets ainsi tirés du navire sont perdus par quelque cas fortuit, le capitaine en demeurera déchargé.

Article 298

Rapport de mer

Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son journal de bord et de faire son rapport.

Le rapport doit énoncer :

- Le lieu et le temps de son départ;
- La route qu'il a tenue;
- Les hasards qu'il a connus;
- Les désordres arrivés dans le navire et toutes les circonstances remarquables de son voyage.

Le rapport est fait devant le président du tribunal de première instance, ou à défaut devant le magistrat du lieu. Ce dernier est tenu de l'envoyer sans délai au tribunal de première instance. Le dépôt en est fait au greffe de ce tribunal.

Article 299

Rapports de mer à l'étranger

Si le capitaine aborde dans un port étranger, il est tenu de se présenter au consul ou à l'ambassadeur du Sénégal s'il y en a un, de lui faire un rapport et de joindre un certificat constatant la date de son arrivée et celle de son départ, l'état et la nature de sa cargaison.

Article 300

Relâches forcées

Si pendant le voyage le capitaine est obligé de relâcher dans un port sénégalais ou étranger, il est tenu d'en faire déclaration en mentionnant les causes de cette relâche, soit au président du tribunal de première instance, ou à défaut, au magistrat du lieu, soit au consul du Sénégal le plus proche si la relâche forcée a lieu dans un port étranger.

Article 301

Naufrage du navire

Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec une partie de son équipage, est tenu de se présenter devant le juge du lieu, ou à défaut de juge, devant toute autorité civile; d'y faire son rapport, de le faire affirmer par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec lui, et d'en lever expédition.

Article 302

Vérification du rapport de mer en cas de naufrage

Pour vérifier le rapport du capitaine, le juge procède à l'interrogatoire des gens de l'équipage, et s'il est possible des passagers, sans préjudice des autres preuves.

Article 303

Valeur probante des rapports non vérifiés

Les rapports non vérifiés ne sont pas admis à la décharge du capitaine et ne font pas foi en justice, excepté dans le cas où le capitaine naufragé est seul rescapé dans le lieu où il a fait son rapport.

La preuve des faits contraires est réservée aux parties.

Article 304

Pouvoirs spéciaux du capitaine

Si les vivres manquent pendant le voyage, le capitaine peut, en prenant l'avis des autres membres de l'équipage, contraindre ceux qui auront des vivres en particulier, de les mettre en commun, à charge de leur en payer la valeur.

CHAPITRE III

DU CONTRAT DE TRANSPORT ET DE LA RESPONSABILITÉ
DU TRANSPORTEUR MARITIME

SECTION PREMIÈRE. — DES CHARTES-PARTIES OU AFFRETEMENTS.

Article 305

Définition - Mentions obligatoires

La charte-partie ou contrat d'affrètement est la convention de louage d'un navire.

Elle doit être rédigée par écrit.

Elle énonce :

- Le nom et le tonnage du navire;
- Le nom du capitaine;
- Les noms du frèteur et de l'affrèteur;
- Le lieu et le temps convenus pour le chargement et le déchargement du navire;
- Le prix du fret;
- Si l'affrètement est total ou partiel;
- L'indemnité convenu pour les cas de retard.

Article 306

Temps de chargement et de déchargement

Si le temps de chargement et de déchargement du navire n'est pas fixé par la convention des parties, il est réglé selon l'usage des lieux.

Article 307

Affrètement à temps

Si le navire est affrété à temps, et s'il n'y a convention contraire, le fret court du jour où le navire a appareillé.

Article 308

Résolutions de l'affrètement par interdiction de commerce

Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages et intérêts de part ni d'autre.

Le chargeur est tenu des frais de chargement et de déchargement de ses marchandises.

Article 309

Cas de force majeure

S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent et il n'y a pas lieu à dommages et intérêts à raison du retard.

Elles subsistent également et il n'y a lieu à aucune augmentation du fret, si la force majeure arrive pendant le voyage.

Article 310

Déchargement et chargement en cours de voyage

Le chargeur peut pendant l'arrêt du navire faire décharger ses marchandises à ses frais à condition de les recharger ou d'indemniser le capitaine.

Article 311

Blocus du port de destination

Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné le capitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins de la même puissance où il lui sera permis d'aborder.

Article 312

Affectation

Le navire, les agrès, les appareils, le fret et les marchandises chargées sont spécialement affectés à l'exécution des conventions des parties.

SECTION 2. — DES TRANSPORTS SOUS CONNAISSEMENT
ET DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME.

Article 313

Généralités

Pour l'application de la présente section, les mots suivants sont employés, dans le sens précis indiqué ci-dessous :

a) Transporteur comprend le propriétaire du navire ou l'affrèteur, 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 par 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 de 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 par mer;

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

Sous réserve des dispositions de l'article 317, le transporteur, dans tous les contrats de transport de 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 314

Obligations du transporteur

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 320, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

Article 315

Délivrance des connaissements

Après avoir reçu et pris en charge les marchandises le transporteur devra sur demande du chargeur lui délivrer un connaissement.

Chaque connaissement est établi en quatre originaux au moins :

- Un pour le chargeur;
- Un pour celui à qui les marchandises sont adressées;
- Un pour le capitaine;
- Un pour l'armateur du bâtiment.

Si le capitaine établit lui-même les connaissements, les quatre originaux sont signés par lui et par le chargeur dans les vingt-quatre heures après le chargement des marchandises.

Dans le cas contraire, le récépissé délivré au chargeur par le capitaine ou son représentant avant l'embarquement des marchandises sera échangé sur la demande du chargeur contre un connaissement régulier après leur embarquement.

Article 316

Forme et mentions des connaissements

Le connaissement ainsi délivré mentionnera entre autres choses :

- Le nom du chargeur;
- Le nom et l'adresse du destinataire;
- Le nom et le domicile du capitaine;
- Le nom et le tonnage du navire;
- Le lieu de départ et celui de la destination;
- Le prix du fret convenu.

Le connaissement peut cependant être à ordre, au porteur ou à personne dénommée.

Il mentionne en outre :

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises selon les indications fournies par écrit par le chargeur avant leur embarquement.

Ces marques doivent être, soit imprimées, soit apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses et emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de manière qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage.

b) Selon le cas le nombre de colis, pièces ou objets ou bien la quantité, la qualité ou le poids de la marchandise, selon les indications données par écrit par le chargeur avant leur embarquement;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Pendant 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 raison sérieuse de soupçonner qu'il ne représente pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu de moyens raisonnables de vérifier.

Mention spéciale de ces raisons et de cette impossibilité doit alors être portée au connaissement.

Article 317

Valeur probante du connaissement - Réserves

Un connaissement délivré dans les conditions ci-dessus mentionnées vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, conformément aux paragraphes a), b) et c) de l'article ci-dessus.

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'inexactitude 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.

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 du 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, jours fériés non compris.

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 toutes responsabilités 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 pertes ou dommages 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.

Le connaissement rédigé dans la forme mentionnée à l'article ci-dessus fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement, et entre elles et leurs assureurs.

En cas de diversité entre les connaissements d'un même chargement, celui qui sera entre les mains du capitaine fera foi, s'il est rempli de la main du chargeur ou de son commissionnaire. Celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire sera suivi s'il est rempli de la main du capitaine.

Article 318

Connaissance libellé « Embarqué »

Lorsque les marchandises auront été chargées le connaissance délivré par le transporteur au chargeur, sera, si ce dernier le demande, un connaissance libellé « Embarqué ».

Cependant si le capitaine a reçu auparavant quelque document donnant droit à ces marchandises, il devra restituer ce document contre remise du connaissance « Embarqué ».

Cependant, le transporteur, le capitaine ou l'agent aura la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu :

— Le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées;

— La ou les dates de l'embarquement.

Lorsque ce document ainsi annoté contiendra les indications mentionnées à l'article 316 ci-dessus, il sera considéré comme constituant un connaissance libellé « Embarqué ».

Article 319

Interdiction des clauses contractuelles d'irresponsabilité

Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport, exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommages concernant des marchandises provenant d'une négligence, faute ou manquement aux droits ou obligations édictés ci-dessus, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente loi, 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 320

Cas d'irresponsabilité légale

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 les 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 314. Toutes les fois qu'une perte 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 des pertes ou dommages 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 arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuples, 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 troubles civils;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens de 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 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 autre cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés;

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

Article 321

Limitation de la responsabilité du transporteur

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 140.000 francs C. F. A. par colis ou unité ou 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 avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissance.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissance 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 conventionnelle ne sera pas inférieure au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsable pour pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur.

Article 322

Cas des marchandises inflammables, explosives ou dangereuses

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 quelqu'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 des avaries communes s'il y a lieu.

Article 323

Abandon par le transporteur de tout ou partie de ses droits et exonérations

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 les présentes dispositions pourvu que cet abandon ou son augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition du présent texte 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 des présentes dispositions.

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 324

Contrats spéciaux

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur ou du chargeur seront libres pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque 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 son obligation 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 de ses préposés ou agent quant au chargement, à la manutention, 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 325

Liberté de convention concernant la responsabilité du transporteur avant chargement ou après déchargement

Aucune disposition du présent chapitre 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 et du navire pour la perte et le dommage survenant aux marchandises ou concernant leur garde, soin et manutention antérieure au chargement ou postérieure au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées en mer.

Article 326

Modification du taux plafond de la responsabilité

Le montant maximum de la responsabilité du transporteur peut être modifié par décret.

Article 327

Les présentes dispositions s'appliquent à tout connaissement créé au Sénégal.

CHAPITRE IV

DU FRET

Article 328

Définition

Le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer est appelé fret.

Le fret est réglé par la convention des parties. Il est constaté par la charte-partie ou le connaissement. Il a lieu pour la totalité ou pour partie du bâtiment pour un voyage entier ou pour un temps limité, au tonneau, au quintal, à forfait ou à la cueillette, avec désignation du tonnage du navire.

Article 329

Affrètement total

Si le navire est loué en totalité et que l'affrèteur ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affrèteur.

L'affrèteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a complètement affrété.

Article 330

Charoement partiel - Chargement en excédent Rupture du voyage avant le départ

L'affrèteur qui n'a pas chargé la quantité de marchandises prévues par la charte-partie, est tenu de payer le fret en entier et pour le chargement complet auquel il s'est engagé.

S'il en charge davantage il paye le fret de l'excédent sur le taux réglé par la charte-partie.

Si cependant l'affrèteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il paiera en indemnité au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire.

Si le navire a reçu une partie de son chargement et qu'il parte à non charge, le fret entier sera dû au capitaine.

Article 331

Fausse déclaration du capitaine

Le capitaine qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est, est tenu des dommages et intérêts envers l'affrèteur.

Il n'est réputé y avoir erreur en la déclaration du tonnage d'un navire si l'erreur n'excède un quarantième, ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge.

Article 332

Chargement partiel

Si le fret est chargé à la cueillette, soit au quintal, ou tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses marchandises avant le départ du navire en payant le demi-fret.

Il supportera les frais de chargement ainsi que ceux de déchargement et de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer, ainsi que ceux du retard.

Article 333

Marchandises non déclarées

Le capitaine peut faire mettre à terre dans le lieu du chargement les marchandises trouvées dans son navire si elles ne lui ont pas été déclarées, ou en prendre le fret au plus haut prix payé dans le même lieu pour les marchandises de même nature.

Article 334

Retrait des marchandises en cours de voyage

Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret en entier et tous les frais de déplacement occasionnés par le déchargement. Si les marchandises sont retirées pour cause des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci est responsable de tous les frais.

Article 335

Retards par le fait de l'affrèteur

Si le navire est arrêté au départ, pendant le voyage ou au lieu de son déchargement par le fait de l'affrèteur, les frais découlant du retard sont dûs par l'affrèteur.

Si ayant été frété pour l'aller et le retour le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine ainsi que l'intérêt de retard.

Article 336

Retards par le fait du capitaine

Le capitaine est tenu à des dommages et intérêts envers l'affrèteur, si par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant le voyage ou au lieu de son déchargement. Ces dommages et intérêts sont réglés par des experts.

Article 337

Nécessité de réparations pendant le voyage

Si le capitaine est tenu de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affrèteur est tenu d'attendre ou de payer le fret.

Dans le cas où le navire ne pourrait être réparé, le capitaine est tenu d'en louer un autre.

Si le capitaine n'a pu louer un autre navire le fret n'est dû qu'à proportion de l'état d'avancement du voyage.

Article 338

Cas du navire innavigable au départ

Le capitaine perd son fret et répond des dommages et intérêts de l'affrèteur, si celui-ci prouve que, lorsque le navire a appareillé, il était hors d'état de naviguer.

La preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

Article 339

Fret concernant des marchandises vendues

Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine aurait été contraint de vendre dans les conditions prévues à l'article 292 déduction faite cependant de leur valeur au prix que le reste ou autre marchandise de même genre sera vendu au lieu de déchargement si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur la base de leur prix de vente, en retenant également le fret porté aux connaissements sauf toutefois dans ces deux cas, le droit d'abandon du navire et du fret reconnu au propriétaire ainsi qu'il est dit à l'article 281.

Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises auront été vendues ou mises en gage, elle sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à destination ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

Article 340

Interdiction de commerce

S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est en route et qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au capitaine que le fret de l'aller quoique le navire ait été affrété pour l'aller et le retour.

Article 341

Arrêt du navire par ordre d'une puissance

Si le navire est arrêté par ordre d'une puissance pendant le cours de son voyage, il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention si le navire est affrété au mois, ni augmentation de fret s'il est loué au voyage.

La nourriture et les salaires de l'équipage pendant la détention du navire sont réputés avaries.

Article 342

Marchandises jetées à la mer pour le salut commun

Le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge des contributions.

Article 343

Marchandises perdues, pillées ou prises

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées ou prises par les ennemis.

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé s'il n'y a convention contraire.

Article 344

Marchandises sauvées du naufrage

Si les marchandises sont sauvées du naufrage le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu du naufrage. Il est payé du fret entier s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination.

Article 345

Refus des marchandises par le consignataire

Si le consignataire refuse de recevoir des marchandises le capitaine peut, par autorité de justice, ou faire vendre pour le paiement de son fret et faire ordonner le dépôt du surplus.

S'il y a insuffisance il conserve son recours contre le chargeur.

Article 346

Rétention des marchandises par le capitaine

Le capitaine peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement du fret.

Il peut pendant le déchargement, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement de son fret.

Article 347

Privilège

Le capitaine est préféré, pour son fret sur les marchandises de son chargement, pendant quinze jours francs après leur délivrance si elles n'ont passé en mains tierces.

Article 348

Faillite des chargeurs ou réclamateurs

En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration du délai de quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avances qui lui sont dues.

Article 349

Prix du fret

En aucun cas le chargeur ne peut demander de diminution du prix du fret.

Article 350

Abandon des marchandises pour le fret

Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit.

Si toutefois des futailles contenant du vin, du miel, de l'huile ou autres liquides ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

CHAPITRE V

Des avaries

Article 351

Définition et classement

Sont réputées avaries toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises conjointement ou séparément, tout dommage qui arrive au navire et aux marchandises depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

Les avaries sont de deux classes :

- Les avaries simples ou particulières;
- Les avaries grosses ou avaries communes.

Article 352

Règlement des avaries - Clause « Franc d'avaries »

A défaut de conventions spéciales les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après :

— La clause « Franc d'avaries » affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent lieu au délaissement. Dans ces cas les assureurs ont l'option entre le délaissement et l'action d'avarie.

SECTION PREMIERE. — DES AVARIES PARTICULIERES.

Article 353

Définition énumération

Sont avaries particulières en général les dépenses faites et le dommage souffert pour ou par le navire seul, ou encore pour ou par les marchandises seules, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour ou déchargement et notamment :

- 1° Le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre, par tempête, naufrage ou échouement;
 - 2° Les frais faits pour les sauver;
 - 3° La perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages causée par la tempête ou autre accident de mer.
- Les dépenses résultant de toutes relâches occasionnées soit par la perte fortuite de ces objets, soit par le besoin d'avitaillement, soit par voie d'eau à réparer;
- 4° La nourriture et le loyer des équipages pendant la détention quand le navire est arrêté en cours de voyage par ordre d'une puissance et pendant les réparations qu'on est obligé d'y faire, si le navire est affrété au voyage;
 - 5° La nourriture et le loyer des équipages pendant la quarantaine, que le navire soit loué au voyage ou au mois.

Article 354

Charge des avaries particulières

Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la dépense.

Article 355

Faute ou négligence du capitaine ou de l'équipage

Les dommages arrivés aux marchandises faute par le capitaine d'avoir bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages et par tous autres accidents provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage sont également des avaries particulières supportées par le propriétaire des marchandises, mais pour lesquelles il a son recours contre le capitaine, le navire et le fret.

Article 356

Frais divers

Les droits de lamanage, pilotage pour entrer dans les ports, havres ou rivières, ou pour en sortir, les droits de congé, visites, rapports, tonnes, balises, ancrages et tous autres droits de navigation ne sont pas des avaries. Ce sont de simples frais à la charge du navire.

Article 357

Recevabilité

Une demande pour avarie n'est pas recevable si l'avarie particulière n'excède par 1 % de la valeur de la chose endommagée.

SECTION 2. — AVARIES COMMUNES.

Article 358

Définition - Principes

Il y a avarie commune, quand et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour la sécurité commune dans le but de protéger d'un péril les propriétés engagées dans une aventure commune.

Article 359

Répartition des dépenses et sacrifices

Les sacrifices et dépenses d'avarie commune seront supportés par les divers intérêts contribuables sur les bases déterminées ci-après.

Article 360

Nature des dépenses faites ou dommages pouvant être admis en avarie commune

Seront seuls admis en avarie commune les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune.

Les pertes ou dommages occasionnés au navire ou à la cargaison par la prolongation de la durée du voyage, pendant le voyage ou après, tels que ceux résultant de chômage, et toute perte indirecte quelconque, telle que différence de cours ne sera pas admis en avarie commune.

Article 361

Cas où l'événement est la conséquence d'une faute

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y en aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours pouvant être ouverts contre cette partie à raison d'une telle faute.

Article 362

Charge de la preuve

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

Article 363

Dépense supplémentaire substituée

Toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise à ce titre, sans tenir compte de l'économie éventuelle réalisée pour les autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée.

Article 364

Estimation des pertes et de la contribution

Le règlement des avaries commune doit être établi tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure.

Cette règle est sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi.

Article 365

Jet de cargaison

Aucun jet de cargaison ne sera bonifié en avarie commune à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce.

Article 366

Domage causé par jet et sacrifice pour la sécurité commune

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison ou à l'un d'eux par un sacrifice ou en conséquence d'un sacrifice fait pour la sécurité commune,

et par l'eau qui pénètre dans la cale par les écoutes ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet pour la sécurité commune.

Article 367

Extinction d'incendie à bord

Sera bonifié en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en échouant ou en sabordant le navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord; toutefois aucune bonification ne sera faite pour dommages causés à toutes parties du navire et du chargement en vrac ou à tous colis de marchandises qui ont été en feu.

Article 368

Coupage de débris

La perte ou le dommage résultant de coupage de débris ou restant d'espars ou autres objets qui ont été antérieurement enlevés par fortune de mer ne sera pas bonifié en avarie commune.

Article 369

Échouement volontaire

Quand un navire est intentionnellement mis à la côte et que les circonstances sont telles que, si cette mesure n'était pas adoptée, il serait inévitablement drossé à la côte ou sur les rochers, aucune perte ou avarie résultant pour le navire, le chargement et le fret ou pour l'un d'eux, de cet échouement intentionnel ne sera admise en avarie commune, mais toute perte ou avarie en renflouant un navire ainsi échoué sera admise en avarie commune.

Mais dans tous les autres cas où un navire est intentionnellement mis à la côte pour la sécurité commune, la perte ou le dommage qui en résulte sera admis en avarie commune.

Art. 370

Forcement de voiles - Avarie ou perte de voiles

L'avarie ou la perte de voiles et d'espars, ou de l'un d'eux ayant pour cause les efforts faits pour renflouer un navire échoué ou l'amener sur un plus haut fond en vue de la sécurité commune sera admis en avarie commune; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée au navire, au chargement et au fret ou à l'un d'eux par forcement de voiles, ne sera bonifiée en avarie commune.

Article 371

Dommages aux machines en renflouant un navire

Le dommage causé aux machines de propulsion et aux chaudières d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer sera admis en avarie commune, lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour la sécurité commune au risque d'un tel dommage.

Mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement des machines de propulsion et chaudières, y compris toute perte ou avarie due au fait que les machines auront été mises en compound ou à des mesures de ce genre, ne sera en aucune circonstance bonifiée en avarie commune.

Article 372

Dépenses pour alléger un navire échoué et dommage résultant de cette mesure

Lorsqu'un navire est échoué et que la cargaison ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire ou l'un d'eux, sont déchargés dans des circonstances telles que cette mesure constitue un acte d'avarie commune, les dépenses supplémentaires d'allègement, de location des allèges et le cas échéant celles du rembarquement, ainsi que la perte ou le dommage en résultant, seront admis en avarie commune.

Article 373

Objets du navire et approvisionnements brûlés comme combustible

Les objets et approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, qu'il aura été nécessaire de brûler comme combustible pour la sécurité commune en cas de péril seront admis en avarie commune quand et seulement quand le navire aura été pourvu d'un ample approvisionnement de combustible; mais la quantité estimative de combustible qui aurait été consommée, calculée au prix courant du dernier port de départ du navire et à la date de ce départ, sera portée au crédit de l'avarie commune.

Article 374

Dépenses au port de refuge, etc.

a) Quand un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou qu'il sera retourné à son port ou lieu de chargement, par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront rendu cette mesure nécessaire pour la sécurité commune, les dépenses encourues pour entrer dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune; et quand il sera reparti avec tout ou partie de sa cargaison primitive les dépenses correspondantes pour quitter ce port ou lieu qui auront la conséquence de cette entrée ou de ce retour seront de même admises en avarie commune.

Lorsqu'un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque et qu'il doit nécessairement relever vers un autre port ou lieu parce que les réparations ne peuvent pas être exécutées dans le premier port ou lieu, les dispositions de la présente règle s'appliqueront au second port ou lieu comme s'il était un port ou lieu de refuge. Les dispositions de l'article 375 seront appliquées à la prorogation du voyage occasionné par ce relèvement.

b) Les frais faits pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements, soit à un port, soit à un lieu de chargement d'escale ou de refuge, seront admis en avarie commune si la manutention ou le déchargement était nécessaire pour la sécurité commune ou pour permettre de réparer les avaries au navire causées par sacrifice ou par accident si ces réparations étaient nécessaires pour permettre de continuer le voyage en sécurité;

c) Toutes les fois que les frais de manutention ou de déchargement de la cargaison, du combustible ou des approvisionnements seront admissibles en avarie commune, les frais de rechargement et de leur arrimage à bord du navire ainsi que tous les frais de leur magasinage (y compris l'assurance si elle a été effectuée raisonnablement) seront également admis. Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, aucun frais de magasinage encouru après la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ne seront admis en avarie commune. En cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant l'achèvement du déchargement de la cargaison les frais de magasinage dont il est question ci-dessus seront admis en avarie commune, jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement;

d) Si un navire en état d'avarie se trouve dans un port ou lieu où il serait pratiquement possible de le réparer de manière à lui permettre de poursuivre son voyage avec toute sa cargaison, et que, en vue de réduire les dépenses ou pèche le parti, soit de le remorquer jusqu'à un autre port ou lieu de réparation ou jusqu'à son port de destination, soit de transborder la cargaison en tout ou en partie sur un autre navire ou de la réexpédier de toute autre manière, en pareil cas, la dépense supplémentaire de ces remorquages, transbordement et réexpédition, ou de l'un d'eux (jusqu'à concurrence du montant de la dépense supplémentaire épargnée) sera supportée par les divers intéressés dans l'aventure proportionnellement à la dépense extraordinaire épargnée.

Article 375

Soldes et entretiens de l'équipage et autres dépenses en faisant route vers un port de refuge et dans un port de refuge, etc.

a) Les soldes et entretiens du capitaine, des officiers et équipage raisonnablement engagés et le combustible et les approvisionnements consommés pendant la prolongation du voyage occasionnée par le fait qu'un navire entre dans un port ou lieu de refuge ou retourne à son port ou lieu de chargement, seront admis en avarie commune lorsque les frais d'entrée dans ce port ou lieu sont bonifiables en avarie commune conformément à l'article 374, paragraphe a;

b) Lorsqu'un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou lieu par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires, que rendent cela nécessaire pour la sécurité commune, ou pour permettre la réparation d'avaries causées au navire par sacrifice ou accident, si les réparations étaient nécessaires pour la poursuite sûre du voyage, les soldes et entretiens du capitaine, des officiers et de l'équipage, raisonnablement engagés pendant la période supplémentaire d'immobilisation dans ce port ou lieu, jusqu'à ce que le navire ait été mis ou aurait dû être mis en état de poursuivre son voyage seront admis en avarie commune.

Lorsque le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, la période supplémentaire d'immobilisation ne sera pas réputée aller au-delà de la date de condamnation du navire ou de l'abandon du voyage, ou, si le déchargement de la cargaison n'est pas alors terminé, au-delà de la date de l'achèvement du déchargement de la cargaison.

Le combustible et les approvisionnements consommés pendant la période supplémentaire d'immobilisation seront admis en avarie commune; toutefois les combustibles et approvisionnements qui seront consommés pour effectuer les réparations ne seront pas bonifiables en avarie commune;

c) Pour l'application de la présente règle et des autres soldes comprendront tous les paiements faits au capitaine, aux officiers et à l'équipage ou pour le bénéfice de ceux-ci que ces paiements soient imposés par la loi aux armateurs, ou soient faits en vertu des termes ou des articles du contrat d'emploi;

d) Lorsque des heures supplémentaires sont payées au capitaine, officiers ou à l'équipage pour l'entretien du navire ou pour des réparations, dont le coût n'est pas bonifiable en avarie commune, ces heures supplémentaires ne seront admises en avarie commune que jusqu'à concurrence de l'économie sur la dépense qui aurait été exposée et admise en avarie commune s'il n'avait pas été travaillé en heures supplémentaires.

Article 376

Dommage causé à la cargaison en la déchargeant

Le dommage ou la perte subi par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, rechargement et arrimage sera bonifié en avarie commune, lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ce cas seulement.

Article 377

Coût des réparations admis en avarie commune déduction du vieux au neuf

Dans le règlement des réclamations en avarie commune les réparations admissibles en avarie commune seront sujettes à des déductions pour différence du « vieux » au « neuf » conformément aux dispositions suivantes, lorsque les matières premières ou parties vieilles seront remplacées par des neuves.

Les déductions seront conditionnées par l'âge du navire depuis la date de l'enregistrement primitif jusqu'à la date de l'accident; toutefois pour les provisions et approvisionnements, l'isolement, les canots de sauvetage et similaires,

l'équipement de compas gyroscopiques, la télégraphie sans fil, les appareils de repérage de direction, de sondage par écho et similaires, les machines et chaudières, les déductions seront conditionnées par l'âge des parties respectives auxquelles elles s'appliquent.

Aucune déduction ne devra être faite pour des provisions, approvisionnements et appareils qui n'auront pas été utilisés.

Les déductions seront faites sur le coût des matières premières ou des parties neuves y compris main-d'œuvre et frais d'établissement, mais non compris le coût d'ouverture des machines. Le nettoyage et la peinture de la coque ne seront pas bonifiés si la coque n'a pas été peinte dans les six mois qui ont précédé la date de l'accident.

A. — *Première année :*

Toutes les réparations seront admises en entier, excepté le grattage, le nettoyage et la peinture ou l'enduit de la carène dont un tiers sera déduit.

B. — *De un à trois ans :*

Déduction sur grattage, nettoyage et peintures de la carène comme le paragraphe A ci-dessus.

Déduction du tiers sur les voiles, gréages, cordages, écoutes et aussières (autres qu'en fil métallique et chaîne), tentes, prélaris, provisions et approvisionnement et peinture.

Un sixième sera déduit des parties en bois de la coque, y compris vaigrage de la cale, mâts et espars et canots en bois, meubles, capitonnage, faïencerie, objets en métal et en verre, gréage, cordages et aussières en fil métallique, équipement de compas gyroscopique, appareil de télégraphie sans fil, de repérage de direction, de sondage par écho et similaire, câbles-chaînes et chaînes, isolateurs, machines auxiliaires, appareils à gouverner et connexions, guindeaux et grues et connexions et machines électriques et connexions autres que les machines de propulsion électriques. Les autres réparations seront admises en entier.

Le doublage en métal pour navires en bois et composites sera traité en allouant en entier le coût d'un poids égal au poids brut du doublage en métal retiré du navire sous déduction du produit de vente du vieux métal. Les clous, le feutre et la main-d'œuvre pour appliquer le nouveau doublage métallique subiront une déduction d'un tiers.

C. — *De trois à six ans :*

Les déductions seront faites comme indiqué au paragraphe B ci-dessus excepté qu'un tiers sera déduit des œuvres en bois de la coque, y compris vaigrage de la cale, mâts, espars et canots en bois, meubles, capitonnage, et un sixième sera déduit des parties en fer des mâts et espars et de toutes les machines (y compris les chaudières et leurs accessoires).

D. — *De six à dix ans :*

Les déductions seront faites comme au paragraphe C, excepté qu'un tiers sera déduit de tous les gréages, cordages, écoutes et aussières, parties en fer des mâts et espars, équipement de compas gyroscopique, appareil de télégraphie sans fil, de repérage de direction, de sondage par écho et similaires, isolateurs, machines auxiliaires, appareils à gouverner, guindeaux, grues et accessoires et toutes autres machines (y compris chaudières et leurs accessoires).

E. — *De dix à quinze ans :*

Un tiers sera déduit de tous les renouvellements excepté des parties en fer de la coque, du cimentage et des chaînes-câbles dont il sera déduit un sixième et des ancres qui seront admises en entier.

F. — *Au-delà de quinze ans :*

Un tiers sera déduit de tous les renouvellements, excepté pour les chaînes-câbles dont un sixième sera déduit et pour les ancres qui seront admises en entier.

Article 378

Réparations provisoires

Lorsque des réparations provisoires sont effectuées à un navire dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, pour la sécurité commune, ou pour des avaries causées par un sacrifice d'avarie commune, le coût de ces réparations sera bonifié en avarie commune.

Lorsque des réparations provisoires de dommages fortuits seront effectués simplement pour permettre l'achèvement du voyage, le coût de ces réparations sera admis en avarie commune, sans tenir compte de l'économie éventuelle réalisée pour les autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence de la somme épargnée sur les dépenses qui auraient été encourues et bonifiées en avarie commune si lesdites réparations n'avaient pas été effectuées dans ce port.

Aucune déduction pour différence du vieux au neuf ne sera faite du coût des réparations provisoires admissibles en avarie commune.

Article 379

Perte de fret

La perte de fret résultant d'une perte ou d'un dommage subi par la cargaison, sera bonifiée en avarie commune, tant si elle est causée par un acte d'avarie commune, que si cette perte ou ce dommage est ainsi bonifié.

Devront être déduites du montant du fret brut perdu les dépenses que le propriétaire de ce fret aurait encourues pour le gagner mais qu'il n'a pas exposées par suite du sacrifice.

Article 380

Valeur à bonifier pour la cargaison perdue ou avarie par sacrifice

Le montant à bonifier en avarie commune pour dommage ou perte de marchandises sacrifiées sera le montant de la perte que le propriétaire des marchandises aura éprouvée de ce fait, en prenant pour base le prix du marché au dernier jour du déchargement du navire ou à la fin de l'aventure lorsqu'elle se termine à un autre lieu que celui de la destination primitive.

Quand des marchandises ainsi avariées sont vendues et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte à bonifier en avarie commune sera la différence entre le produit net de la vente et la valeur nette à l'état sain au dernier jour de déchargement du navire ou à la fin de l'aventure lorsque celle-ci se termine en un autre lieu que celui de la destination primitive.

Article 381

Valeurs contributives

La contribution à l'avarie commune sera établie au marc le franc sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage auxquelles sera ajouté le montant admis en avarie commune des propriétés sacrifiées s'il n'y est pas déjà compris.

Du fret et du prix du passage seront déduits les frais et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus pour gagner le fret et la cargaison si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune et qui n'ont pas été admis en avarie commune.

De la valeur des propriétés seront également déduits tous frais postérieurs relatifs à l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune, mais pour autant seulement qu'ils n'auront pas été admis en avarie commune.

Les bagages des passagers et les effets personnels pour lesquels il n'est pas établi de connaissance ne contribueront pas à l'avarie commune.

Article 382

Avarie au navire

Le montant à bonifier en avarie commune pour dommage ou perte subi par le navire, ses machines ou ses appareils, lorsqu'ils ont été réparés ou remplacés, sera le coût réel et raisonnable des réparations ou du remplacement de ces dommages ou pertes sous réserve de déduction conformément à l'article 377. Lorsqu'il n'y a pas eu de réparations il devra être alloué une dépréciation raisonnable n'excédant pas le coût estimatif des réparations.

Lorsqu'il y a perte totale effective ou perte réputée totale du navire, le montant à allouer en avarie commune sera la valeur estimative du navire à l'état sain, sous déduction du coût estimatif des réparations du dommage, n'ayant pas le caractère d'avarie commune, ainsi que le produit de la vente, s'il y a lieu.

Article 383

Marchandises non déclarées ou faussement déclarées

La perte ou le dommage causé aux marchandises chargées à l'insu de l'armateur ou de son agent ou à celles qui ont fait l'objet d'une désignation volontairement fautive au moment de l'embarquement ne sera pas admis en avarie commune mais ces marchandises seront tenues de contribuer si elles sont sauvées.

La perte ou le dommage causé aux marchandises qui ont été faussement déclarées à l'embarquement pour une valeur moindre que leur valeur réelle sera admis sur la base de leur valeur déclarée, mais ces marchandises devront contribuer sur leur valeur réelle.

Article 384

Avances de fonds

Une commission de 2 % sur les débours d'avarie commune autres que les soldes et l'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage et le combustible et les approvisionnements non remplacés pendant le voyage sera admise en avarie commune, mais lorsque les fonds n'auront pas été fournis par l'un des intérêts contributives, les frais nécessairement encourus pour obtenir les fonds nécessaires au moyen d'un prêt, de même que la perte subie par les propriétaires des marchandises vendues dans ce but, seront admis en avarie commune.

Les frais d'assurance de l'agent avancé pour payer les dépenses d'avarie commune sont également admis en avarie commune.

Article 385

Intérêt sur les pertes bonifiées en avarie commune

Un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifice et bonifications classés en avarie commune, au taux de 5 % l'an jusqu'à la date du règlement d'avarie commune en tenant compte toutefois des remboursements qui ont été faits dans l'intervalle par les intérêts contributives ou prélevés sur les fonds des dépôts d'avarie commune.

Article 386

*Traitement des dépôts en espèces**(Contributions provisoires)*

Lorsque les dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux ces dépôts (contributions provisoires) devront être versés sans délai à un compte-joint spécial aux noms solidaires d'un représentant nommé pour compte de l'armateur et d'un représentant nommé pour compte des déposants, dans une banque à approuver par les deux parties.

Les sommes ainsi déposées, augmentées s'il y a lieu des intérêts, seront conservées à titre de garantie pour le paiement aux parties y ayant droit, des frais d'avarie commune, de sauvetage ou des frais spéciaux payables à la cargaison en vue desquels les dépôts (contributions provisoires) ont été perçus.

Des versements d'acomptes ou des remboursements de contributions provisoires pourront être faits sur autorisation écrite du dispatcheur.

Ces dépôts, paiements ou remboursements seront effectués sans préjudice de la responsabilité pécuniaire définitive des parties.

Article 387

Recevabilité des demandes en avarie commune

Une demande en avarie commune n'est point recevable si l'avarie commune n'excède pas 1% de la valeur cumulée du navire et des marchandises.

Article 388

Formalités

Le capitaine est tenu avant toute décision concernant le salut commun du navire ou de la cargaison de prendre l'avis des principaux de l'équipage. Il est tenu de rédiger cette délibération dans son journal de bord dès qu'il en a les moyens.

Devront y être mentionnés :

- Les dates, lieux et heures de l'événement;
- Les motifs qui l'ont amené à décider de l'acte constitutif de l'avarie commune;
- Les mesures prises à cet effet;
- Tous éléments d'appréciation permettant de juger du danger couru par l'expédition et de l'utilité de la décision prise dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison.

La délibération ainsi transcrite est signée des délibérants. En cas de refus de leur part, le capitaine mentionnera les motifs de ce refus.

Au premier port où le navire abordera le capitaine est tenu dans les vingt-quatre heures de son arrivée d'affirmer les faits contenus dans la délibération transcrite sur le journal de bord.

Article 389

Etats des pertes et dommages - Nomination d'experts

L'état des pertes et dommages est fait ainsi qu'il est dit à l'article 364 à la diligence du capitaine et par des experts. Les experts sont nommés par le tribunal de première instance si le déchargement se fait dans un port sénégalais.

Si le déchargement se fait à l'étranger ils sont nommés par l'ambassadeur ou le consul du Sénégal s'il en existe ou à défaut par le magistrat du lieu. Les experts prêtent serment avant d'opérer.

Article 390

Homologation des décisions des experts

Les experts nommés comme il est dit à l'article ci-dessus font la répartition des pertes et dommages.

La répartition est exécutoire par l'homologation du tribunal.

Dans les ports étrangers la répartition est rendue exécutoire par l'ambassadeur ou le consul du Sénégal s'il en existe, ou à son défaut par tout tribunal compétent sur les lieux.

CHAPITRE VI DE L'ABORDAGE

Article 391

Dispositions générales

En cas d'abordage survenu entre navires de mer sénégalais, ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sénégalais les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou aux personnes se trouvant à bord, sont réglées conformément aux dispositions suivantes sans qu'il y ait lieu de tenir compte des eaux ou l'abordage s'est produit.

L'abordage entre un navire sénégalais et un navire étranger est réglé selon les dispositions de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910.

Article 392

Abordage fortuit

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

Article 393

Abordage fautif

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

Article 394

Abordage par faute commune

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

Les dommages causés, soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens de l'équipage, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par la mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que conformément à l'alinéa précédent du présent article, il doit définitivement supporter.

Article 395

Faute du pilote

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote même lorsque celui-ci est obligatoire.

Article 396

Faute de manœuvres - Inobservation des règlements

Les dispositions qui précèdent sont applicables à la réparation des dommages qui, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causé soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Article 397

Tribunal compétent

En cas d'abordage, le demandeur pourra à son choix assigner devant le tribunal du domicile du défendeur ou devant celui du port du Sénégal dans lequel, en premier lieu, soit l'un soit l'autre des deux navires s'est réfugié.

Si l'abordage est survenu dans la limite des eaux soumises à la juridiction sénégalaise, l'assignation pourra également être donnée devant le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite.

CHAPITRE VIII DES ASSURANCES

SECTION PREMIÈRE. — DU CONTRAT D'ASSURANCE DE SA FORME ET DE SON OBJET.

Article 398

Définition - Forme et mentions du contrat

L'assurance maritime est un contrat aléatoire écrit par lequel l'assureur consent à indemniser l'assuré des préjudices ou pertes réelles subies à l'occasion d'une expédition maritime moyennant le paiement d'une prime et jusqu'à concurrence d'une indemnité qui ne peut dépasser le montant de la perte ou du préjudice subi.

Le contrat d'assurance est rédigé par écrit.

Il est daté du jour où il est souscrit.

Il y est mentionné si c'est avant ou après-midi.

Il peut être fait sous signature privée.

Il ne peut contenir aucun blanc.

Il mentionne en principe et sous réserve des dispositions contraires du présent Code :

— Le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire;

— Le nom et la désignation du navire;

— Le nom du capitaine;

— Le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées;

— Le port d'où ce navire a dû ou doit partir;

— Les ports et rades dans lesquels il doit charger ou décharger;

— Ceux dans lesquels il doit entrer;

— La nature et la valeur ou estimation des marchandises ou objets que l'on fait assurer;

— Le temps auquel les risques doivent commencer et finir;

— La somme assurée;

— La prime et le coût de l'assurance;

— La soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation si elle a été convenue;

— Et généralement toutes les autres conditions dont les parties sont convenues.

Article 399

Pluralité d'assurances dans une même police

La même police peut contenir plusieurs assurances, soit à raison des marchandises, soit à raison du taux de la prime, soit à raison des différents assureurs.

Article 400

Qui peut s'assurer ?

Toute personne intéressée peut faire assurer le navire et ses accessoires, les frais d'armement, les victuailles, les loyers des gens de mer, le fret net, les sommes prêtées et le profit maritime, les marchandises chargées à bord et le profit espéré de ces marchandises, le coût de l'assurance et généralement toutes choses estimables à prix d'argent sujettes aux risques de la navigation.

Toute assurance cumulative est interdite.

Dans tous les cas d'assurances cumulatives, s'il y a dol ou fraude de la part de l'assuré, l'assurance est nulle à l'égard de l'assuré seulement; s'il n'y a eu ni dol ni fraude l'assurance sera réduite de toute la valeur de l'objet deux fois assuré. S'il y a eu deux ou plusieurs assurances successives, la réduction portera sur la plus récente.

Article 401

Modalités de l'assurance

L'assurance peut être faite sur le tout ou sur une partie desdits objets conjointement ou séparément.

Elle peut être faite en temps de paix et en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du bâtiment.

Elle peut être faite pour l'aller et le retour ou seulement pour l'un des deux pour le voyage entier ou pour un temps limité.

Elle peut également couvrir tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables.

Article 402

Fraude dans l'estimation des effets assurés

En cas de fraude dans l'estimation des effets assurés en cas de supposition ou de falsification, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation des objets sans préjudice de toutes autres poursuites, soit civiles, soit criminelles.

Article 403

Polices flottantes - Police à ordre

Les chargements effectués en quelque pays que ce soit et quelle que soit la destination peuvent être assurés, sur quelque navire qu'ils aient lieu, sans désignation du navire ni du capitaine.

Les marchandises elles-mêmes peuvent, en ce cas, être assurées sans désignation de leur nature et espèce.

Mais la police doit indiquer celui à qui l'expédition est faite ou doit être consignée, s'il n'y a convention contraire dans la police d'assurance.

Article 404

Stipulation en monnaie étrangère

Tout effet dont le prix est stipulé dans le contrat en monnaie étrangère est évalué selon le cours de cette monnaie en monnaie sénégalaise à l'époque de la signature de la police.

Article 405

Estimation de la valeur des marchandises

Si la valeur des marchandises n'est pas fixée par le contrat elle peut être justifiée par les factures ou par les bons. A défaut, l'estimation en est faite selon le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais déboursés jusqu'à bord.

Article 406

Estimation d'une marchandise échangée par troc

Si l'assurance est faite pour une marchandise acquise sur la base du troc, elle sera réglée sur le pied de la valeur des marchandises qui lui ont été données en échange en y joignant les frais de transport.

Article 407

Détermination du temps des risques

Si le contrat d'assurance ne règle pas le temps des risques, ceux-ci commencent :

— Pour le navire, les agrès, appareils et approvisionnements, du jour où le bâtiment a appareillé au jour où il est ancré ou amarré au port du lieu de destination;

— Pour les marchandises, du jour où elles ont été chargées dans le navire ou dans les gabarres pour les y porter au jour où elles sont délivrées à terre.

Article 408

Réassurance

L'assureur est tenu de faire réassurer par d'autres les effets qu'il a assurés au-delà d'un plafond qui sera fixé par décret tant pour les assureurs sur corps de navire que sur marchandises ou facultés.

L'assureur peut faire assurer le coût de l'assurance.

La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance.

Article 409

Augmentation de prime pour le temps de guerre

L'augmentation de prime qui aura été stipulée en temps de paix pour un temps de guerre éventuel et dont le taux n'aura pas été déterminé par les contrats d'assurance, est réglée par les tribunaux en tenant compte des risques, des circonstances et des stipulations de chaque police d'assurance.

Article 410

Marchandises chargées pour le compte du capitaine

En cas de perte des marchandises assurées et chargées pour le compte du capitaine sur le navire qu'il commande, le capitaine est tenu de justifier aux assureurs l'achat des marchandises et d'en fournir un connaissement signé par l'agent ou deux des officiers du bord.

Article 411

Marchandises transportées par l'équipage ou les passagers

Tout homme d'équipage et tout passager qui apportent de l'étranger des marchandises assurées au Sénégal sont tenus d'en laisser un connaissance entre les mains du consignataire du navire dans les lieux où le chargement s'effectue, ou à défaut entre les mains du consul du Sénégal ou d'un magistrat du lieu.

Article 412

Faillite de l'assureur ou de l'assuré

Si l'assureur tombe en faillite lorsque le risque n'est pas encore fini, l'assuré peut demander caution ou résiliation. L'assureur a le même droit en cas de faillite de l'assuré.

Article 413

Réticence ou fausse déclaration

Toute réticence ou fausse déclaration de la part de l'assuré, toute différence entre le contrat d'assurance et le connaissance qui diminueraient l'opinion du risque ou en changeraient le sujet, annulent l'assurance.

L'assurance est nulle même dans le cas où la réticence, la fausse déclaration ou la différence, n'auraient pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré.

Article 414

Obligation d'assurance

L'assurance sur corps de navire et contre la perte totale seulement pourra être exigée concernant certaines catégories de bâtiments.

SECTION 2. — DES OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURÉ.

Article 415

Rupture du voyage par l'assuré

Si le voyage est rompu avant le départ du navire par le fait de l'assuré, l'assurance est annulée. L'assureur reçoit à titre d'indemnité 1/2 % de la somme assurée.

Article 416

Risques couverts par l'assureur

Sont aux risques des assureurs, toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de navire par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles et généralement pour toutes les autres fortunes de mer.

Article 417

Pertes et dommages du fait de l'assuré

Tout changement de route, de voyage ou de navire et toutes pertes ou dommages provenant du fait de l'assuré ne sont pas à la charge de l'assureur; et même la prime lui est acquise s'il a commencé à courir les risques.

Article 418

Pertes et dommages par vice propre de la chose ou faute des propriétaires affrêteurs ou chargeurs

Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affrêteurs ou chargeurs ne sont pas à la charge des assureurs.

Article 419

Baraterie de patron

L'assureur n'est pas tenu des prévarications et faute du capitaine et de l'équipage connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire.

Article 420

Droits et taxes sur le navire

L'assureur n'est pas tenu du pilotage ou lamanage ni d'aucune espèce de droits imposés sur le navire et les marchandises.

Article 421

Marchandises sujettes à détériorations particulières, à freinte ou à coulage

Il sera fait désignation dans la police des marchandises sujettes par leur nature, à détériorations particulières ou diminution, comme blé ou sel, ou marchandises susceptibles de coulage; sinon les assureurs ne répondront pas des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police.

Article 422

Absence de fret de retour ou fret de retour incomplet

Si l'assurance a pour objet des marchandises pour l'aller et le retour, et si le navire étant parvenu à sa première destination, il ne se fait pas de chargement au retour, ou si ce dernier n'est pas complet, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, s'il n'y a stipulation contraire.

Article 423

Assurance dépassant la valeur des objets

Un contrat d'assurance consenti pour une somme excédant la valeur des objets chargés est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de sa part.

Article 424

Bonne foi de l'assuré

S'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des objets chargés d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

En cas de perte, les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun dans la proportion des sommes par eux assurées.

Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédent de valeur, mais seulement l'indemnité de 1/2 %.

Article 425

Pluralité de contrats d'assurance

S'il existe plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur le même chargement et que le premier contrat assure l'entière valeur des objets chargés, il subsistera seul.

Les assureurs qui ont signé les contrats subséquents sont libérés. Ils ne reçoivent qu'un 1/2 % de la somme assurée.

Si l'entière valeur des objets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédent, en suivant l'ordre de la date des contrats.

Article 426

Pluralité d'assureurs

S'il y a des effets chargés pour le montant des sommes assurées, en cas de perte d'une partie, elle sera payée par tous les assureurs de ces effets au marc le franc de leur intérêt.

Article 427

Modification du plan de chargement

Si l'assurance a lieu séparément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs navires désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun d'eux, et si le chargement entier est mis sur un seul navire ou sur un moindre nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le navire ou sur les navires qui ont reçu le chargement nonobstant la perte de tous les navires désignés; et il recevra 1/2 % des sommes dont les assurances se trouvent annulées.

Article 428

Escales

Si le capitaine a la liberté d'entrer dans différents ports pour compléter ou échanger son chargement, l'assureur ne court les risques des effets assurés que lorsqu'ils sont à bord, s'il n'y a convention contraire.

Article 429

Assurance à temps limité

Si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assureur est libre après l'expiration du temps, et l'assuré peut faire assurer les nouveaux risques.

Article 430

Accroissement et raccourcissement du voyage

L'assureur est déchargé des risques et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le navire en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route.

L'assurance a son entier effet si le voyage est raccourci.

Article 431

Assurance tardive

Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés est nulle, s'il y a présomption qu'avant la signature du contrat l'assuré a pu être informé de la perte ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés.

Article 432

Présomption d'information

La présomption existe si, sans préjudice des autres preuves, il est établi que de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du navire, ou du lieu où la première nouvelle en est arrivée, elle a pu être transmise dans le lieu où le contrat d'assurance a été passé, avant la signature du contrat.

Article 433

Assurance sur bonnes et mauvaises nouvelles

Si cependant l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, la présomption mentionnée dans les articles précédents n'est pas admise.

Le contrat n'est annulé que sur la preuve que l'assuré savait la perte ou l'assureur l'arrivée du navire avant la signature du contrat.

Article 434

Pénalités

En cas de preuve contre l'assuré celui-ci paie à l'assureur une double prime.

En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paie à l'assuré une somme double de la prime convenue.

Celui d'entre eux contre lequel la preuve est faite est poursuivi correctionnellement.

CHAPITRE VIII

DU DÉLAISSEMENT

Article 435

Cas de délaissement

Le délaissement des objets assurés peut être fait :

- En cas de prise;
- De naufrage;
- D'échouement avec bris, ou de disparition du navire;
- D'innavigabilité par fortune de mer;
- En cas d'arrêt par une puissance étrangère;
- En cas de perte ou de détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte atteint au moins les trois quarts.

Il peut être fait en cas d'arrêt de la part du Gouvernement après le voyage commencé.

Article 436

Interdiction de délaissement

Le délaissement ne peut être fait avant le voyage commencé.

Article 437

Autres avaries

Tous autres dommages sont réputés avaries et se règlent entre les assureurs et les assurés, à raison de leurs intérêts.

Article 438

Champ d'application du délaissement

Le délaissement des objets assurés ne peut être partiel ni conditionnel.

Il ne s'étend qu'aux effets qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

Article 439

Délais

Le délaissement doit être fait aux assureurs 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.

Ce délai passé, les assurés ne seront plus recevables à faire le délaissement.

Article 440

Délais de notification du sinistre

Dans le cas où le délaissement peut être fait et dans les cas de tous autres accidents au risque des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus.

La signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis.

Article 441

Perte sans nouvelles - Disparition du navire

Si après six mois expirés à compter du jour du départ du navire ou du jour auxquelles se rapportent les dernières nouvelles reçues, l'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire délaissement à l'assureur et demander le paiement de l'assurance sans qu'il soit besoin d'attestation de la perte.

Après l'expiration de ce délai de six mois, l'assuré a pour agir le délai mentionné à l'article 439.

Article 442

Assurance à temps limité

Dans le cas d'une assurance pour temps limité, après l'expiration des délais établis comme il est dit à l'article 441, la perte est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.

Article 443

Droits de l'assuré

L'assuré par la signification mentionnée à l'article 440, ou faire le délaissement avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le délai fixé par le contrat, ou se réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par la loi.

Article 444

Devoirs de l'assuré

L'assuré est tenu en faisant le délaissement de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, même celles qu'il a ordonnées et l'argent qu'il a emprunté soit sur le navire soit sur les marchandises, faute de quoi, le délai du paiement qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

Article 445

Déclaration frauduleuse

En cas de déclaration frauduleuse l'assuré est privé des effets de l'assurance; il est tenu de payer les sommes empruntées nonobstant la perte ou la prise du navire.

Article 446

Sauvegarde des intérêts des assureurs

En cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assuré doit, sans préjudice du délaissement à faire en temps et en lieu, travailler au recouvrement des effets naufragés.

Sur son affirmation, les frais de recouvrement lui seront alloués jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouverts.

Article 447

Epoque du paiement

Si l'époque du paiement n'est pas fixée par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement.

Article 448

Justification du chargement et de la perte

Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées.

Article 449

Preuve

L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations.

L'admission à la preuve ne suspend pas les condamnations de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à charge par l'assuré de donner caution.

L'engagement de la caution est éteint après quatre années révolues s'il n'y a pas eu de poursuite.

Article 450

Effets du délaissement

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les effets assurés appartiennent à l'assureur.

L'assureur ne peut, sous prétexte de retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée.

Article 451

Délaissement par suite d'arrêt d'une puissance

En cas d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur dans les trois jours de la réception de la nouvelle.

Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de six mois du jour de la signification, quel que soit le lieu de l'arrêt.

Dans le cas où les marchandises seraient périssables le délai ci-dessus est réduit à un mois.

Article 452

Devoirs des parties intéressées

Pendant le délai mentionné à l'article précédent, les assurés sont tenus de faire toute diligence qui peuvent dépendre d'eux, dans le but d'obtenir la mainlevée des effets arrêtés.

Les assureurs pourront de leur côté, ou de concert avec les assurés ou séparément, faire toutes démarches à même fin.

Article 453

Délaissement à titre d'innavigabilité

Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait si le navire échoué peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.

Dans ce cas l'assuré conserve son recours contre les assureurs pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.

Article 454

Innavigabilité du bâtiment

Si le navire a été déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle.

Article 455

Obligations du capitaine

Le capitaine est tenu en cas d'innavigabilité de son bâtiment de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises en leur lieu de destination.

Article 456

Obligations de l'assureur

L'assureur court les risques des marchandises chargées sur un autre navire, dans le cas prévu par l'article précédent jusqu'à leur arrivée et leur déchargement.

L'assureur est tenu en outre, des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédent de fret et de tous les autres frais qui auront dû être faits pour sauver les marchandises, jusqu'à concurrence de la somme assurée.

Article 457

Non réexpédition des marchandises

Si dans le délai prescrit par l'article 451 le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire à leur lieu de destination, l'assuré peut en faire le délaissement.

CHAPITRE IX

DES PRESCRIPTIONS

Article 458

Interdiction de prescrire

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

Article 459

Prescription de l'action en délaissement

L'action en délaissement est prescrite dans les délais prévus à l'article 439.

Article 460

Prescription des actions nées d'un contrat d'assurance

Toute action dérivant d'une police d'assurance est prescrite après cinq ans, à compter de la date de ce contrat.

Article 461

Prescriptions diverses

Sont prescrites :

Toutes actions en paiement pour fret de navire, gage et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, un an après le voyage fini;

— Pour nourriture fournie aux officiers et à l'équipage par l'ordre du capitaine, un an après la livraison;

— Pour fourniture de bois et autres choses nécessaires aux constructions, équipement et avitaillement du navire, un an après ces fournitures faites;

— Pour les salaires d'ouvriers et pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages;

— Toute demande en délivrance de marchandises ou en dommages-intérêts pour avaries ou retard dans leur transport, un an après l'arrivée du navire.

La même prescription est opposable à l'action des passagers contre le capitaine et les propriétaires du navire ayant pour cause un dommage ou retard éprouvé pendant le voyage.

Article 462

Interruption de la prescription

La prescription ne peut avoir lieu s'il y a, cédula, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire.

CHAPITRE X

FINS DE NON RECEVOIR

Article 463

Actions non recevables

Sont non recevables :

— Toutes actions contre le capitaine et les assureurs pour dommage arrivé à la marchandise si elle a été reçue sans protestation;

— Toutes actions contre l'affrèteur pour avaries si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté.

Ces protestations sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les formes et délais prévus à l'article 317, et si dans l'année de leur date, elles ne sont suivies d'une action en justice.

Article 464

Action d'abordage

Toutes actions en indemnité pour dommages aux biens ou aux personnes causés par l'un des faits prévus aux articles 391 et suivants concernant l'abordage sont prescrites après deux ans à compter du jour de l'accident.

Toutefois le recours prévu à l'article 394, alinéa 3 est prescrit après un an à compter du jour où le paiement a été effectué.

Les délais prévus aux deux sections précédentes ne courent pas lorsque le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales sénégalaises.

LIVRE III

DISPOSITIONS COMMUNES

Article 465

Nature des rapports juridiques inhérents à la navigation aérienne

Sont actes de commerce :

— Toute entreprise de construction, et tous achats, ventes et reventes de bâtiments destinés à la navigation maritime;

— Toutes expéditions maritimes;

— Tous achats et ventes d'agrès, appareils et avitaillement;

— Tous affrètements ou emprunts effectués sur le navire ou le fret;

— Toutes assurances ou autres contrats concernant le commerce de mer;

— Tous accords et conventions pour salaires et loyers d'équipages;

— Tous engagements de gens de mer pour le service de bâtiment de commerce et de pêche.

Article 466

Assimilation

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

milés aux nationaux sénégalais par décret pris en Conseil des ministres ».

Article 467

Délais

Tous les délais exprimés dans le présent Code sont francs.

Article 468

Abrégation

Les décrets des 21 et 28 décembre 1911, la loi du 17 décembre 1926 portant Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande, les dispositions du livre II du Code de commerce, la loi du 10 juillet 1885 sur les hypothèques maritimes, la loi du 2 avril 1936 relative au transport des marchandises par mer, sont abrogés.

Article 469

Maintien des actes réglementaires

Les dispositions de forme réglementaire prises en application des textes antérieurs restent cependant en vigueur jusqu'à publication des dispositions prévues pour l'application du présent Code.

Article 470

Date de mise en vigueur

La présente loi entrera en vigueur à une date qui sera fixée par décret et au plus tard le 1^{er} janvier 1963.

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

Fait à Dakar, le 22 mars 1962.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil,

MAMADOU DIA.

Le ministre des transports et télécommunications,

ALIOUNE TALL.

Le ministre de la fonction publique et du travail,

IBRAHIMA SAR.