

REPUBLIQUE DU SENEGAL

MINISTÈRE DES AFFAIRES ETRANGERES

EXPOSE DES MOTIFS

du projet de Loi autorisant le Président de la République à approuver l'Accord de coopération entre l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise et la République du Sénégal en matière de marine marchande signé, à Dakar, le 1er décembre 1982.

Les Gouvernements de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise et de la République du Sénégal ont signé, le 1er décembre 1982, à Dakar, un Accord de coopération en matière de marine marchande.

Par cet instrument, les deux Parties s'accordent mutuellement certaines facilités.

Ainsi, les navires de l'une des Parties bénéficieront, sur le territoire de l'autre Partie, du même traitement en ce qui concerne la perception des droits et taxes portuaires, l'accès aux ports, la liberté d'y entrer et d'en sortir.

De même, ces navires pourront procéder à des opérations de chargement et de déchargement.

En outre, leur séjour dans les ports de l'une ou de l'autre Partie sont réduits, alors que les formalités administratives, douanières et sanitaires sont simplifiées.

Par ailleurs, les équipages des navires d'une des Parties peuvent, sous réserve de la communication de leur liste et de la possession des documents d'identité requis, séjourner sur le territoire de l'autre partie.

Ils bénéficient d'une assistance médicale, pharmaceutique ou hospitalière. Cette assistance se fera aux frais de leur armement.

2.-

Les deux Parties se reconnaissent mutuellement la validité des certificats de jaugeage et des papiers de bord émis ou reconnus par elles. De ce fait, les navires en possession d'un certificat de jaugeage délivré par l'une des Parties sont dispensés d'un nouveau jaugeage sur le territoire de l'autre Partie.

Le présent Accord est conclu pour une période de cinq ans, renouvelable par tacite reconduction chaque fois pour une durée d'un an, sauf dénonciation par voie diplomatique après un préavis de six (6) mois.

Il entrera en vigueur, dès que chacune des Parties contractantes aura notifié à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises.

Telle est l'économie du présent projet de Loi.-

REPUBLIQUE DU SENEGAL  
-----

ASSEMBLEE NATIONALF  
-----

VIe LEGISLATURE

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1984

R A P P O R T

Fait

au nom de l'Intercommission constituée par les Commissions des Affaires étrangères, de la Législation, des Travaux publics, de la Santé, des Finances, de la Défense, du Plan et de l'Education

s u r

le PROJET DE LOI N° 24/84 autorisant le Président de la République à approuver l'Accord de Coopération entre l'Union économique Belgo-Luxembourgeoise et la République du Sénégal en matière de marine marchande signé, à Dakar, le 1er Décembre 1982.

Par

Monsieur Birane DEME

Rapporteur.-

Monsieur le Président,

Monsieur le Ministre d'Etat,

Mes Chers Collègues,

L'Intercommission constituée par les Commissions des Affaires étrangères, de la Législation, des Travaux publics, de la Santé, des Finances, de la Défense, du Plan et de l'Education, s'est réunie le Mardi 24 Avril 1984, à 16 heures, sous la présidence de Ibra Mamadou WANE.

L'Intercommission a examiné le projet de loi n° 24/84 autorisant le Président de la République à approuver l'Accord de coopération entre l'Union économique Belgo-Luxembourgeoise et la République du Sénégal en matière de marine marchande signé, à Dakar, le 1er décembre 1982.

La République du Sénégal et l'Union économique Belgo-Luxembourgeoise ont signé à Dakar, le 1er Décembre 1982, un accord de coopération en matière de marine marchande.

Les Etats contractants décident ainsi d'éliminer, par la coopération, tous les obstacles susceptibles d'entraver le développement de leur navigation et de promouvoir les activités de leurs navires. Ils accordent, pour ce faire, des avantages à ces navires et à leurs équipages.

.../...

A leurs navires : ceux-ci subissent le même traitement sur le territoire des Etats en ce qui concerne la perception des droits et taxes portuaires, l'accès aux ports, la liberté d'y entrer ou d'en sortir. Ils peuvent également y procéder à des chargements ou déchargements. Leur séjour dans les ports seront réduits et leurs formalités administratives simplifiées. Les certificats de jaugeage sont jugés valides.

Aux équipages de ces navires : ils peuvent séjourner sur le territoire des Etats à condition, bien entendu, d'être en règle. Une assistance médicale et hospitalière, à leurs frais, leur sera prodiguée.

Cet accord est conclu pour cinq ans renouvelables par tacite reconduction pour une durée d'un an. Sa dénonciation est subordonnée à la notification par voie diplomatique d'un préavis de 6 mois.

Vos commissaires ont adopté le projet de loi à l'unanimité et sans débats. Ils vous demandent de les imiter sauf objections de votre part.

-----

18 1670

REPUBLIQUE DU SENEGAL

ASSEMBLEE NATIONALE

N° 39

||    ||    ||

AUTORISANT LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE  
A APPROUVER L'ACCORD DE COOPERATION ENTRE  
L'UNION ECONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE  
ET LA REPUBLIQUE DU SENEGAL EN MATIERE DE  
MARINE MARCHANDE SIGNE A DAKAR, LE 1er  
DECEMBRE 1982.

L'ASSEMBLEE NATIONALE,

Après en avoir délibéré, a adopté, en sa séance du  
Vendredi 4 Mai 1984, la loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE : Le Président de la République est autorisé à approuver  
l'Accord de coopération entre l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise et  
la République du Sénégal en matière de marine marchande signé à Dakar,  
le 1er Décembre 1982.

Dakar, le 4 Mai 1984

LE PRESIDENT DE SEANCE

Daouda SOW

II-) ACCORD de COOPERATION  
entre  
L'UNION ECONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE  
et  
LA REPUBLIQUE DU SENEGAL  
en  
MATIERE DE MARINE MARCHANDE

-----

ACCORD EN MATIERE DE MARINE MARCHANDE  
ENTRE  
L'UNION ECONOMISUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE  
ET  
LA REPUBLIQUE DU SENEGAL

-----

Le Gouvernement du Royaume de Belgique, tant en son nom qu'au nom du Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, en vertu d'Accords existants, d'une part, et

Le Gouvernement de la République du Sénégal, d'autre part,

En vue de développer les relations bilatérales entre les deux pays et de renforcer harmonieusement leur coopération dans le domaine des transports maritimes,

Désireux de contribuer au développement des échanges commerciaux entre les deux Parties contractantes,

Considérant l'assistance technique que la Belgique donne au Sénégal en vertu de la Convention Générale d'Assistance Technique signée à Dakar le 1er juillet 1968,

Conformément aux principes de l'égalité et des avantages réciproques,

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE I

Le présent Accord s'applique aux territoires du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et au territoire de la République du Sénégal, d'autre part.

.../



ARTICLE 2

Aux fins du présent Accord :

- a) le terme "Autorité maritime compétente" désigne le Ministre chargé de la Marine marchande et les fonctionnaires auxquels il est délégué tout ou partie de ses attributions ;
- b) le terme "navire d'une Partie contractante" désigne tout navire de commerce immatriculé dans le territoire de cette Partie et battant son pavillon, conformément à sa législation ;  
ce terme ne comprend pas :
1. les navires au service exclusif des Forces armées ;
  2. les navires de recherche hydrographique, océanographique et scientifique ;
  3. les bateaux de pêche ;
  4. les navires destinés à l'exercice du cabotage entre les ports de chaque Partie contractante et les navires réservés à la navigation intérieure ;
  5. les navires destinés à l'exercice des services maritimes des ports, des rades et des plages, y compris le pilotage, le remorquage, le sauvetage et l'assistance en mer ;
- c) le terme "Armement national" désigne toute compagnie de navigation maritime reconnue comme telle par l'Autorité compétente de chaque Partie contractante ;
- d) le terme "Membre de l'équipage" désigne le capitaine et toute personne employée au service du navire, inscrite au rôle d'équipage et détentrice d'un document lui conférant la qualité de marin.

ARTICLE 3

Les Parties contractantes coopéreront de façon à éliminer tous les obstacles qui pourraient entraver le développement de la navigation entre les ports des deux pays et s'abstiendront de toute mesure susceptible de limiter les activités de leurs navires.

.../

ARTICLE 4

1) Les Parties contractantes réaffirment leur volonté de coopérer dans le domaine des transports maritimes dans l'esprit du Code de conduite des Conférences maritimes.

2) En ce qui concerne le transport des marchandises échangées entre les pays des deux Parties par la voie maritime (lignes régulières) quel que soit le port d'embarquement ou de débarquement, le régime à appliquer par les Parties contractantes aux navires exploités par leurs compagnies maritimes nationales respectives reposera sur la clé de répartition 40/40/20, à l'égard des cargaisons en valeur du fret et en volume.

ARTICLE 5

Sans préjudice de ses engagements sur le plan international, chaque Partie contractante dispose souverainement des droits de trafic qui lui reviennent aux termes du présent Accord.

ARTICLE 6

En vue de parvenir aux résultats les plus satisfaisants possible, les armements nationaux désignés par les Autorités compétentes des Parties contractantes harmoniseront leurs activités et leur politique commerciale afin d'utiliser de façon optimale leur capacité de manière à participer aux transports entre les deux Parties sur une base équitable.

ARTICLE 7

Chacune des Parties contractantes assure dans ses ports aux navires de l'autre Partie le même traitement qu'à ses propres navires en ce qui concerne la perception des droits et taxes portuaires ainsi qu'en ce qui concerne l'accès aux ports, la liberté d'entrée, de séjour et de sortie, leur utilisation et toutes les commodités qu'elle accorde à la navigation et aux opérations commerciales pour les navires et leurs équipages, les passagers et les marchandises. Cette disposition vise notamment l'attribution des places à quai et les facilités de chargement et de déchargement.

.../

ARTICLE 8

Les Parties contractantes, dans le cadre de leurs législations et leurs règlements portuaires, prendront les mesures nécessaires en vue de réduire, dans la mesure du possible, le temps de séjour des navires dans les ports et de simplifier l'accomplissement des formalités administratives, douanières et sanitaires en vigueur dans lesdits ports.

En ce qui concerne ces formalités, le traitement accordé dans un port national d'une des Parties contractantes à tout navire exploité par l'armement de l'autre Partie sera identique à celui qui est réservé aux navires exploités par l'armement de la première Partie.

ARTICLE 9

Les navires à propulsion nucléaire ou porteurs de substances nucléaires ou autres substances ou matériaux dangereux et nocifs, battant pavillon des Parties contractantes adopteront les mesures adéquates pour prévenir, réduire ou contrôler la pollution de la mer territoriale et de la zone économique exclusive des Parties et respecteront à cet effet, les règles, normes, pratiques et procédures établies par les conventions internationales.

ARTICLE 10

1) Les navires de chacune des Parties contractantes s'abstiendront de toute action qui pourrait porter atteinte à la paix, à l'ordre ou à la sécurité de l'Etat, ainsi que de toute autre activité qui ne serait pas directement en relation avec leur objet commercial.

2) Au cas où, pour des raisons de sécurité nationale, la navigation serait temporairement suspendue dans des zones déterminées de la mer territoriale de l'une des Parties contractantes, les navires de leurs flottes respectives ne feront l'objet d'aucune discrimination.

...

ARTICLE 11

Chaque Partie contractante reconnaitra les documents d'identité de marin délivrés par les autorités compétentes de l'autre Partie.

Ces documents d'identité sont :

- a) en ce qui concerne le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg :
  - le "Zeemansboek" (le livret de marin) ;
- b) en ce qui concerne la République du Sénégal
  - le "Livret Professionnel Maritime" ;
  - la "Carte d'Identité Spéciale de marin".

ARTICLE 12

Les membres de l'équipage du navire d'une Partie contractante, peuvent descendre à terre et séjourner dans la localité du port où le navire fait escale ainsi que dans les communes limitrophes, à condition que la liste d'équipage soit remise aux autorités compétentes, conformément à la réglementation en vigueur dans ce port.

Lors de leur descente à terre et de leur retour à bord du navire, ces personnes doivent satisfaire aux contrôles réglementaires.

ARTICLE 13

1. Les personnes titulaires des documents d'identité mentionnés à l'article II sont autorisées, quel que soit le moyen de locomotion utilisé :

- a) après licenciement, à se rendre directement dans un pays où l'admission est assurée pour autant que les frais de voyage soient assurés ;

.../

- b) à entrer sur le territoire d'une Partie contractante en vue d'un enrôlement sur un navire déterminé dans un port déterminé de ce pays ;
- c) à transiter dans le territoire d'une Partie contractante soit en vue d'un enrôlement à bord d'un navire déterminé se trouvant dans un port déterminé, soit en vue d'être transféré d'un navire y faisant escale sur un navire se trouvant dans un port d'une Partie contractante ou dans un port à l'étranger.

2. Dans tous les cas cités au paragraphe 1, les documents d'identité doivent être revêtus du visa de l'autre Partie contractante. Ce visa est délivré dans les délais les plus brefs.

3. Lorsqu'un membre de l'équipage titulaire des documents d'identité visés au paragraphe 1, est débarqué dans un port de l'autre Partie contractante pour des raisons de santé, des circonstances de service ou pour d'autres motifs reconnus valables par les autorités compétentes, celles-ci donneront les autorisations nécessaires pour que l'intéressé puisse par n'importe quel moyen de transport soit regagner son pays d'origine, soit rejoindre un autre port d'embarquement.

4. Pour les mêmes buts que ceux énumérés au paragraphe 1. ci-dessus, les personnes titulaires des documents d'identité visés à l'article 11 qui ne possèdent pas la nationalité d'une des Parties contractantes recevront les visas d'entrée ou de transit requis pour le territoire de l'autre Partie contractante à condition que la réadmission sur le territoire de la Partie contractante qui a délivré les documents d'identité soit garantie.

#### ARTICLE 14

1. Sans préjudice des dispositions reprises aux articles 11 à 13 les dispositions en vigueur sur le territoire des Parties contractantes relatives à l'entrée, au séjour et à l'éloignement des étrangers restent applicables.

.../

2. Les Parties contractantes se réservent le droit d'interdire l'entrée de leurs territoires respectifs aux personnes, en possession des documents de marin susmentionnés, qu'elles jugeraient indésirables.

#### ARTICLE 15

Lorsqu'un membre de l'équipage d'un navire de l'une des Parties contractantes se trouvant dans les eaux territoriales ou intérieures de l'autre Partie, aura besoin, pour cause de maladie ou d'accident, de l'assistance médicale, pharmaceutique, ou hospitalière que l'autre Partie dispense sur son territoire, cette assistance lui sera fournie, aux frais de son armement, dans les mêmes conditions que celles données aux équipages nationaux.

#### ARTICLE 16

Les certificats de jaugeage et autres papiers de bord émis ou reconnus par une des Parties contractantes sont également reconnus par l'autre Partie.

Les navires de chacune des Parties contractantes munis de certificats de jaugeage légalement émis sont dispensés d'un nouveau jaugeage dans les ports de l'autre Partie.

#### ARTICLE 17

1. Les autorités judiciaires d'une des Parties contractantes ne peuvent connaître de procès civils portant sur le contrat d'engagement maritime, d'un marin en tant que membre de l'équipage d'un navire de l'autre Partie contractante, qu'avec l'accord de l'agent diplomatique ou consulaire compétent du pays dont ledit navire bat pavillon.

2. Lorsqu'un membre de l'équipage d'un navire d'une Partie contractante a commis à bord de ce navire une infraction pendant que le navire se trouve dans les eaux territoriales de l'autre Partie contractante, les autorités de l'Etat où le navire se trouve n'intentent pas de poursuites contre lui sans l'accord d'un fonctionnaire diplomatique ou consulaire compétent de l'Etat dont le navire bat pavillon, sauf si :

.../

a) les conséquences de l'infraction affectent le territoire de l'Etat où le navire se trouve ; ou

b) l'infraction est de nature à compromettre l'ordre ou la "sécurité publiques ; ou

c) l'infraction constitue, selon la loi de l'Etat où le navire se trouve, un délit grave ; ou

d) l'infraction a été commise contre une personne étrangère à l'équipage ; ou

e) l'institution d'une poursuite est indispensable pour la répression du trafic de stupéfiants.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne portent pas atteinte aux droits des autorités compétentes pour tout ce qui concerne l'application de la législation et de la réglementation relatives à l'admission des étrangers, à la douane, à la santé publique et les autres mesures de contrôle concernant la sécurité des navires et des ports, la sauvegarde des vies humaines et la sûreté des marchandises.

#### ARTICLE 18

1. Au cas où un navire de l'une des Parties contractantes ferait naufrage, s'échouerait ou subirait toute avarie près des côtes de l'autre Partie, les autorités compétentes de ladite Partie :

- informeront l'agent diplomatique ou le fonctionnaire consulaire de l'Etat dont ledit navire bat pavillon afin qu'il assume les fonctions qui lui incombent ;
- accorderont aux membres de l'équipage, aux passagers, au navire et à la cargaison les mêmes protection et assistance qu'à un navire battant son propre pavillon.