

# JOURNAL OFFICIEL

## DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL

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 directeur de l'Imprimerie Nationale à Rufisque.	VOIE NORMALE		VOIE AERIEENNE			
	Six mois	Un an	Six mois	Un an		
Les annonces doivent être remises à l'imprimerie au plus tard le mardi. Elles sont payables d'avance.	Sénégal et autres Etats de la CEDEAO .....		15.000f	31.000f.	-	-
	Etranger : France, Zaïre					
Toute demande de changement d'adresse ainsi que les lettres demandant réponse devront être accompagnées de la somme de 175 francs	R.C.A. Gabon, Maroc.					
	Algérie, Tunisie.		-	-	20.000f.	40.000f
	Etranger : Autres Pays				23.000f	46.000f
	Prix du numéro .....		Année courante 600 f	Année ant.	700f.	
	Par la poste : .....		Majoration de 130 f par numéro			
	Journal légalisé .....		900 f		Par la poste	-

### S O M M A I R E

#### PARTIE OFFICIELLE

#### LOIS

- 2018
- 26 février..... Loi n° 2018-04 autorisant le Président de la République à ratifier le Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, fait à Montréal le 04 avril 2014 ..... 1319
- 26 février..... Loi n° 2018-05 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention révisée sur la reconnaissance des Etudes et des Certificats, Diplômes, Grades et autres titres de l'Enseignement supérieur dans les Etats d'Afrique ..... 1322
- 26 février..... Loi n° 2018-06 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention-Cadre portant création de l'Alliance Solaire Internationale ..... 1328
- 26 février..... Loi n° 2018-07 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention portant création de la Société de Gestion de l'Energie des Ouvrages du Haut Bassin en Guinée (SOGEOH) ..... 1342

#### PARTIE NON OFFICIELLE

Annonces ..... 1347

### PARTIE OFFICIELLE

#### LOIS

##### Loi n° 2018-04 du 26 février 2018

autorisant le Président de la République à ratifier le Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, fait à Montréal le 04 avril 2014.

#### EXPOSE DES MOTIFS

L'évolution du secteur du transport aérien international s'est accompagnée d'une double inadéquation. Il s'agit, d'abord, d'une inadéquation des règles qui gouvernent ledit secteur et, ensuite, d'une faiblesse de la répression des infractions et autres actes survenant à bord des aéronefs.

Ces manquements ont conduit les Etats à porter sur les fonts baptismaux la Convention relative aux infractions et autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo, le 14 septembre 1963 ; le Protocole de Montréal du 04 avril 2014 en est un acte additionnel.

L'objectif dudit protocole vise à pallier les nombreuses difficultés induites de la disparité de régime juridique applicable au secteur du transport aérien, notamment en cas de poursuites judiciaires.

Ce protocole a l'avantage d'augmenter les pouvoirs de police du commandant de bord tout en garantissant le respect des droits fondamentaux de la personne humaine. Il se fonde sur le principe de complémentarité en ce sens que la répression de certains actes et comportements prohibés à bord des aéronefs est du ressort du droit interne des Etats.

Le Sénégal, en exprimant son consentement à être lié à ce protocole, adapterait ses règles relatives au transport aérien en couvrant de nouveaux domaines tout comme il garantirait une meilleure protection des droits des voyageurs.

Telle est l'économie du présent projet de loi.

L'Assemblée nationale a adopté, en sa séance du mardi 15 février 2018 ;

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

Article unique. - Le Président de la République est autorisé à ratifier le Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, fait à Montréal le 04 avril 2014.

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

Fait à Dakar, le 26 février 2018

Macky SALL

Par le Président de la République :

*Le Premier Ministre,*

Mahammed Boun Abdallah DIONNE

## PROTOCOLE

### PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE AUX INFRACTIONS ET A CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT A BORD DES AERONEFS

#### LES ETATS CONTRACTANTS DU PRESENT PROTOCOLE,

NOTANT que les Etats ont exprimé leur préoccupation quant à l'augmentation de la gravité et de la fréquence des comportements indisciplinés à bord des aéronefs qui peuvent compromettre la sécurité des aéronefs ou des personnes ou des biens, ou compromettre le bon ordre et la discipline à bord,

RECONNAISSANT la volonté de nombreux Etats de s'aider mutuellement afin de mettre un frein aux comportements indisciplinés et de rétablir l'ordre et la discipline à bord,

ESTIMANT que, pour répondre à ces préoccupations, il est nécessaire d'adopter des dispositions visant à amender celles de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963,

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

#### Article 1

Le présent Protocole porte amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (ci-après appelée « la Convention »).

#### Article II

L'Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

##### « Article 1

#### 3. Aux fins de la présente Convention :

a) un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ses portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissage forcé, le vol est présumé se poursuivre jusqu'à ce que les autorités compétentes reprennent la responsabilité de l'aéronef et des personnes et biens à bord ; et

a) en tant qu'Etat d'atterrissage, lorsque :

1) Le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise se trouve sur son territoire et que l'aéronef atterrit ensuite sur son territoire, l'auteur présumé de l'infraction étant encore à bord, et que

2) la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis ;

b) en tant qu'Etat de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou, à défaut, la résidence permanente se trouve dans ledit Etat.

2<sup>ter</sup>. Dans l'exercice de sa compétence comme Etat d'atterrissage, un Etat examine le point de savoir si l'infraction en question est une infraction dans l'Etat de l'exploitant.

3. La présente Convention n'écarter aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales. »

#### Article V

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'Article 3 bis de la Convention :

##### « Article 3 bis

Si un Etat contractant, exerçant sa compétence au titre de l'Article 3, a été informé ou a appris autrement qu'un ou plusieurs autres Etats contractants mènent une enquête, une poursuite ou une instance judiciaire concernant les mêmes infractions ou actes, ledit Etat contractant consulte, le cas échéant, ces autres Etats contractants aux fins de coordonner leurs actions. Les obligations du présent Article sont sans préjudice des obligations qui incombent à un Etat contractant en vertu de l'article 13. »



## Article VI

L'article 5, paragraphe 2, de la Convention est supprimé.

## Article VII

L'article 6 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

## « Article 6

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :

a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord ; ou

b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ; ou

c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.

2. Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des agents de sûreté en vol ou des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou passager peut également prendre, sans cette autorisation, des mesures préventives raisonnables s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord.

3. Un agent de sûreté en vol placé à bord d'un aéronef en vertu d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral entre les Etats contractants concernés peut prendre, sans une telle autorisation, des mesures préventives raisonnables s'il est fondé à croire qu'elles imposent immédiatement pour assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord en cas d'acte d'intervention illicite et, si l'accord ou l'arrangement le permet, en cas de commission d'infractions graves.

4. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation pour un Etat contractant d'établir un programme d'agents de sûreté en vol ou de convenir d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral autorisant des agents de sûreté en vol étranger à agir sur son territoire ».

## Article VIII

L'Article 9 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

## « Article 9

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout Etat contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat contractant avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet Etat ainsi que les raisons qui la motivent.

3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui sont légitimement en sa possession. »

## Article IX

L'Article 10 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

## « Article 10

Si les mesures prises sont conformes à la présente Convention, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni un agent de sûreté en vol, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être tenus responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures. »

## Article X

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'Article 15 *bis* de la Convention.

« Article 15 *bis*

1. Tout Etat contractant est encouragé à prendre les mesures nécessaires pour engager des procédures pénales ou administratives appropriées ou toute autre forme de procédure judiciaire contre toute personne qui à bord d'un aéronef commet une infraction ou accomplit un acte dont il est fait référence à l'Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, en particulier :

a) un acte de violence physique ou une menace d'accomplir un tel acte à l'encontre d'un membre de l'équipage ; ou

b) un refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens qui s'y trouvent.

2. Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit de tout Etat contractant d'introduire ou de maintenir dans sa législation nationale des mesures appropriées pour sanctionner des actes d'indiscipline ou de perturbation accomplis à bord. »

## Article XI

L'Article 16, paragraphe 1, de la Convention est remplacé par ce qui suit :



## « Article 16.

« Les infractions commises à bord d'aéronefs sont considérées, aux fins d'extradition entre les Etats contractants, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des Etats contractants qui doivent établir leur compétence conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 2 bis de l'article 3. »

## Article XII

L'Article 17 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

## « Article 17

1. En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'un aéronef, les Etats contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.

2. Tout Etat contractant, lorsqu'il s'acquitte de ses obligations ou lorsqu'il exerce la discrétion qui lui est permise, en vertu de la présente Convention, agit conformément aux obligations et responsabilités qui incombent aux Etats en vertu du droit international. A cet égard, il tient compte des principes de l'application régulière de la loi et du traitement équitable. »

## Article XIII

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'Article 18 bis de la Convention.

## « Article 18 bis

Aucune disposition de la présente Convention n'exclut le droit de chercher à recouvrer, conformément au droit national, des dommages-intérêts auprès d'une personne débarquée ou remise conformément aux dispositions de l'Article 8 ou 9, respectivement. »

## Article XIV

Les textes de la Convention rédigés en arabe, en chinois et en russe qui sont annexés au présent Protocole, conjointement avec les textes de la Convention rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole, font également foi.

## Article XV

Entre les Etats contractants du présent Protocole, la Convention et le Protocole sont considérés et interprétés comme un seul et même instrument, qui porte le titre « Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal, 2014 ».

## Article XVI

Le présent Protocole est ouvert à Montréal le 4 avril 2014 à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 26 mars au 4 avril 2014. Après le 4 avril 2014, le Protocole sera ouvert à la signature de tous les Etats au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'il entre en vigueur conformément à l'Article XVIII.

## Article XVII

1. Le présent Protocole est sujet à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.

2. Tout Etat qui ne ratifie, n'accepte ou n'approuve pas le présent Protocole conformément au paragraphe 1 du présent article peut y adhérer à tout moment. L'instrument d'adhésion sera déposé auprès du dépositaire.

3. La ratification, l'acceptation ou l'approbation du présent Protocole ou l'adhésion au présent Protocole par tout Etat qui n'est pas partie à la Convention a l'effet d'une ratification, d'une acceptation ou d'une approbation de la Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal, 2014, ou d'une adhésion à cette Convention.

## Article XVIII

1. Le présent protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

## Loi n° 2018-05 du 26 février 2018

**autorisant le Président de la République à ratifier la Convention révisée sur la reconnaissance des Etudes et des Certificats, Diplômes, Grades et autres titres de l'Enseignement supérieur dans les Etats d'Afrique.**

## EXPOSE DES MOTIFS

La Convention régionale sur la Reconnaissance des Etudes et des Certificats, Diplômes, Grades et autres Titres de l'Enseignement supérieur dans les Etats d'Afrique a été adoptée à Arusha le 05 décembre 1981.

Elle a fait, par la suite, l'objet d'une révision lors de la Conférence internationale portant sur le même objet, tenue à Addis Abeba, le 12 décembre 2014.

Cette Convention est un outil important d'optimisation de l'utilisation des ressources humaines du continent. Elle vise l'harmonisation de l'enseignement supérieur en Afrique. Bien plus que la Convention d'Arusha, celle d'Addis-Abeba ambitionne, par sa volonté de supprimer les contraintes nées du passé colonial, de renforcer l'identité culturelle de la région Afrique et des pays qui la composent.

La présente Convention est également en adéquation avec les évolutions actuelles de l'enseignement supérieur, de la diversification de l'offre de formation, de l'assurance qualité, de l'internationalisation de l'enseignement supérieur et de la mobilité académique.

Au moment où notre pays se fixe comme objectif de promouvoir le label « étudier au Sénégal » et de faire de Dakar un Hub en matière d'enseignement supérieur, la ratification de cette convention permettra de tirer un profit considérable de l'harmonisation, de la simplification et de la reconnaissance des études et des certificats, diplômes et autres titres de l'enseignement supérieur en Afrique.

Telle est l'économie du présent projet de loi.



L'Assemblée nationale a adopté, en sa séance du mardi 15 février 2018 ;

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

Article unique. - Le Président de la République est autorisé à ratifier la Convention révisée sur la reconnaissance des Etudes et des Certificats, Diplômes, Grades et autres titres de l'Enseignement supérieur dans les Etats d'Afrique.

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

Fait à Dakar, le 26 février 2018

Macky SALL

Par le Président de la République :

*Le Premier Ministre,*

Mahammed Boun Abdallah DIONNE

# CONVENTION REVISEE SUR LA RECONNAISSANCE DES ETUDES ET DES CERTIFICATS, DIPLOMES, GRADES ET AUTRES TITRES DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR DANS LES ETATS D'AFRIQUE

## Préambule

Les Parties à la présente Convention,

**Considérant** les liens étroits de solidarité que l'histoire et la géographie ont tissés entre elles,

**Réaffirmant**, comme le proclame l'Acte constitutif de l'Union africaine, leur commune volonté de renforcer la compréhension et la coopération entre les peuples africains,

**Prenant en compte** le lancement du Plan d'action de la seconde Décennie de l'éducation pour l'Afrique (2006-2015), qui définit l'enseignement supérieur comme l'un de ses sept domaines prioritaires,

**Considérant** le rôle primordial que les systèmes éducatifs peuvent et doivent jouer dans la promotion de l'intégration continentale par le biais de la coopération entre les établissements d'enseignement supérieur,

**Tenant compte** du fait que le droit à l'éducation fait partie des droits fondamentaux et, par conséquent, de la nécessité de faciliter l'accès à l'enseignement supérieur au plus grand nombre de personnes, selon leurs aptitudes et indépendamment de leur statut social, de leur genre, de leur nationalité ou de la communauté à laquelle elles appartiennent,

**Conscientes** de l'importance de la mobilité ainsi que de la reconnaissance des études et des certificats, diplômes, grades et autres titres pour élargir l'accès à l'enseignement supérieur et promouvoir le développement social et économique de l'Afrique,

**Réaffirmant** la « Déclaration mondiale sur l'enseignement supérieur pour le XXI<sup>e</sup> siècle : Vision et actions », adoptée à la Conférence mondiale de l'UNESCO sur l'enseignement supérieur en 1998, qui souligne notamment la nécessité de ratifier et d'appliquer des instruments normatifs relatifs à la reconnaissance des certificats, diplômes et grades, et à la mobilité à l'intérieur des systèmes éducatifs et entre eux, ainsi que d'accorder la priorité à la formation universitaire supérieure en Afrique,

**Réaffirmant** les conclusions de la Conférence mondiale de l'UNESCO sur l'enseignement supérieur de 2009, qui a salué des progrès considérables accomplis et qui a mis l'accent sur le développement d'un espace d'enseignement supérieur et de recherche en Afrique.

**Conscientes** des défis que pose la mondialisation de l'enseignement supérieur promue par l'Organisation mondiale du Commerce dans son Accord général sur le commerce des services (AGCS),

**Considérant** que l'enseignement supérieur est un service public assuré par des établissements publics et privés qui, dans leur organisation et leur fonctionnement, attachent une grande importance aux principes de liberté académique et d'autonomie des universités et des établissements de recherche, et ayant conscience de la nécessité de maintenir et protéger ces principes,

**Reconnaissant** la diversification, la différenciation et l'expansion des systèmes d'enseignement supérieur en Afrique, ainsi que la nécessité d'adapter les instruments juridiques vigoureux afin de promouvoir la mobilité des étudiants, des enseignants et des chercheurs aux niveaux national, continental et international,

**Tenant compte** du rôle que joue l'UNESCO dans ce domaine en facilitant l'adoption de conventions régionales sur la reconnaissance des titres de l'enseignement supérieur,

**Conscientes** des impératifs de qualité et de la nécessité d'encourager les établissements et les organismes d'accréditation nationaux à concevoir des mécanismes d'assurance qualité internes et externes, ainsi que de mettre à profit les technologies de l'information et de la communication (TIC) pour améliorer l'enseignement et l'apprentissage grâce à l'apprentissage ouvert à distance, à l'enseignement transfrontalier et au recours aux ressources éducatives libres (REL),

**Résolues** à organiser et renforcer la reconnaissance des études et des certificats, diplômes grades et autres titres de l'enseignement supérieur, ainsi que la gestion de la qualité, par des organismes nationaux, bilatéraux, régionaux et continentaux qui existent déjà ou qui seront créés cette fin,



**Convaincues** que la reconnaissance mutuelle des études diplômes et grades de l'enseignement supérieur par toutes les autorités et institutions compétentes constitue une étape importante dans la lutte contre les titres délivrés par des prestataires non reconnus,

Exprimant la conviction que la présente Convention constituera une avancée majeure vers une action de plus grande envergure qui mènera, d'une part, à la construction d'un espace africain d'enseignement supérieur et de recherche et, d'autre part, à une éventuelle convention mondiale sur la reconnaissance des titres de l'enseignement supérieur,

SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT :

### SECTION I. - DEFINITIONS

**Article premier.** - Aux fins de la présente Convention, les termes ci-après s'entendent comme suit :

**Convention de 1981** : la Convention régionale sur la reconnaissance des études et des certificats, diplômes, grades et autres titres de l'enseignement supérieur dans les Etats d'Afrique, adoptée à Arusha le 5 décembre 1981.

**Accès** : la possibilité, pour les candidats éligibles, de postuler et d'être pris en considération pour être admis à l'enseignement supérieur.

**Accréditation** : un processus d'évaluation et d'examen permettant à un organisme ou établissement d'enseignement supérieur d'être reconnu ou certifié par l'organisme désigné comme répondant aux normes appropriées.

**Admission** : l'autorisation accordée aux candidats qualifiés de suivre un enseignement supérieur dans un établissement et/ou un programme déterminé.

**Autorisation/habilitation** : un permis délivré par un organisme officiellement chargé d'autoriser la création d'un établissement ou d'une nouvelle branche de spécialisation au sein d'un établissement d'enseignement supérieur.

**Autorité compétente en matière de reconnaissance** : un organisme officiellement chargé de statuer en matière de reconnaissance des titres obtenus à l'étranger.

**Enseignement supérieur transfrontalier** : enseignement supérieur dispensé dans un cadre où l'enseignant, l'étudiant, le programme, l'établissement prestataire ou les supports de formation sortent des frontières d'un pays.

**Enseignement supérieur** : tous les programmes d'études ou ensembles de cycles d'études, de formation ou de formation à la recherche, de niveau postsecondaire, reconnus par les autorités compétentes d'un Etat partie comme relevant de son système d'enseignement supérieur.

**Résultat d'apprentissage** : résultat de ce qu'un apprenant connaît, comprend et est capable de faire à l'issue d'un processus d'apprentissage.

**Apprentissage tout au long de la vie** : éducation acquise par l'expérience et les études formelles ou informelles tout au long de l'existence d'un individu.

**Apprentissage ouvert à distance** : offre d'enseignement supérieur faisant appel à différentes modalités d'études ou aux TIC, voire à une combinaison des deux.

**Etudes partielles** : formation qui, selon les normes en vigueur dans l'établissement, est incomplète sur le plan de la durée ou de son contenu et qui, faute d'avoir débouché sur l'obtention d'un titre, a fait l'objet d'une évaluation conformément aux règles et règlements de l'établissement concerné.

**Acquis antérieurs** : connaissance et/ou expérience déjà acquises de différentes manières, formelles ou non formelles.

**Titre de l'enseignement supérieur** : tout grade, diplôme, autre certificat ou autre titre délivré par un établissement d'enseignement supérieur habilité attestant de la réussite à un programme d'enseignement supérieur accrédité.

**Cadre de qualifications** : système pour la classification, l'enregistrement, la publication et l'articulation de titres ayant fait l'objet d'une procédure d'assurance qualité.

**Assurance qualité** : désigne un processus continu d'évaluation et de renforcement de la qualité d'un système, d'une institution ou d'un programme d'enseignement supérieur, qui vise à garantir aux parties prenantes que des normes adéquates soient maintenues et renforcées.

**Reconnaissance** : attestation, établie par une autorité compétente d'une Partie, de la valeur d'un titre d'enseignement obtenu à l'étranger ou d'une formation validée.

**Région** : une sous-partie du contingent africain.

**Validation** : procédure par laquelle une autorité compétente évalue les titres selon les règles et normes reconnues sur le plan national ou international.

### SECTION II. - BUTS DE LA CONVENTION

#### Article II.1

1. La présente Convention a pour buts :

a. de renforcer et de promouvoir la coopération domaine interrégionale et internationale dans le domaine de la reconnaissance des titres ;

b. de définir et de mettre en place des mécanismes effectifs d'assurance qualité et d'accréditation aux niveaux national, régional et continental ;



c. d'encourager et de promouvoir le recours le plus vaste et le plus efficace possible aux ressources humaines disponibles en Afrique et au sein de la diaspora afin d'accélérer le développement de leurs pays respectifs et de limiter l'exode des compétences africaines ;

d. de faciliter l'échange et une plus grande mobilité des étudiants, des enseignants et des chercheurs du continent et de la diaspora grâce à la reconnaissance des titres délivrés par d'autres Parties dans le but de poursuivre des études supérieures ;

e. de poursuivre la mise en place de programmes, conjoints de formation et de recherche de haut niveau entre établissements d'enseignement supérieur et de favoriser la délivrance de diplômes conjoints ;

f. d'améliorer et de renforcer la collecte et l'échange de données aux fins de l'application de la présente Convention à travers le continent ;

g. de contribuer à l'harmonisation des titres de l'enseignement supérieur, en tenant compte des tendances mondiales actuelles.

2. Les Parties s'engagent à prendre toutes les mesures nécessaires sur les plans national et régional en vue de la réalisation des objectifs définis au présent article.

### SECTION III. - OBLIGATIONS DES PARTIES

#### Article III. 1 - Dispositions générales

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent aux titres obtenus dans des établissements d'enseignement supérieur publics ou privés reconnus par l'autorité/les autorités de la Partie, situés à l'intérieur ou hors de ses frontières nationales, et qui respectent la législation nationale en vigueur.

2. La reconnaissance par une Partie d'un titre délivré est subordonnée au respect de toutes les exigences liées au titre de l'enseignement supérieur.

3. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à toutes les formes d'enseignement supérieur défini à l'article I.

#### Article III. 2 - Obligations relatives à la reconnaissance des titres

a. Chaque Partie reconnaît, aux fins de l'accès à chacun de ses programmes d'enseignement supérieur, les qualifications délivrées par les autres Parties qui satisfont aux conditions générales d'accès à ces programmes d'enseignement supérieur, à moins qu'une différence substantielle puisse être démontrée entre les conditions générales d'accès dans la Partie dans laquelle les qualifications ont été obtenues et celles de la Partie dans laquelle la reconnaissance des qualifications est demandée.

b. Les Parties s'engagent à prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter l'accès aux établissements d'enseignement supérieur du pays aux détenteurs de titres de l'enseignement supérieur délivrés par d'autres Parties qui remplissent les conditions pour l'admission au programme d'enseignement supérieur approprié.

c. Les Parties s'engagent à définir des critères et procédures d'évaluation des titres pour assurer un niveau attendu d'acquis et, partant, faciliter et renforcer la mobilité au sein des Parties et entre elles.

d. Les Parties s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour que les titres délivrés par un établissement d'enseignement supérieur habilité d'une Partie soient reconnus pour l'exercice d'un emploi conformément aux législations du travail en vigueur dans la Partie d'accueil.

e. Les Parties s'engagent, par la voie des instances de reconnaissance appropriées, à mettre en place des procédures adaptées permettant de déterminer si les réfugiés et les personnes déplacées à l'intérieur du pays remplissent respectivement les conditions requises pour accéder à l'enseignement supérieur, grâce à la reconnaissance des acquis antérieurs et des titres, à des fins d'emploi et d'intégration.

#### Article III.3 - Reconnaissance des études partielles

Chaque Partie s'engage à reconnaître le niveau des acquis/compétences à condition qu'il corresponde aux études équivalentes d'un programme d'enseignement supérieur pour lequel la reconnaissance est demandée.

#### Article III.4 - Validation de l'expérience pertinente et des acquis antérieurs

Les Parties s'engagent, afin de promouvoir l'éducation des adultes et l'apprentissage tout au long de la vie, à adopter des procédures, critères et normes permettant la validation de l'expérience pertinente et des acquis antérieurs aux fins de l'accès aux programmes d'enseignement supérieur.

### SECTION IV. - APPLICATION

#### Article IV. 1 - Procédure de reconnaissance des titres

La procédure de reconnaissance des titres doit prendre en compte les mécanismes d'assurance qualité et l'accréditation des programmes et établissements qui délivrent ces titres.

#### Article IV.2

1. Les Parties prennent des mesures pour que les titulaires de titres délivrés par des établissements situés dans l'une des Parties bénéficient de manière adéquate et en temps voulu, sur demande de l'organisme compétent, d'une évaluation des titres en question.

2. Les Parties s'engagent à prendre les dispositions nécessaires pour évaluer toute demande de reconnaissance de titres en prenant exclusivement en compte les connaissances, aptitudes et compétences.

3. Les Parties s'engagent à prendre des mesures visant à éradiquer toutes les pratiques frauduleuses, sous toutes les formes, concernant les titres de l'enseignement supérieur.



## Article IV.3

Chaque Partie veille à ce que les procédures et critères utilisés pour l'évaluation et la reconnaissance des titres soient transparents, cohérents, fiables, équitables et non discriminatoires, notamment en les rendant publics.

## Article IV.4

Les Parties veillent à ce que les décisions en matière de reconnaissance des titres soient prises comme suit :

1. les décisions en matière de reconnaissance doivent être prises sur la base d'informations pertinentes relatives aux titres dont la reconnaissance est demandée ;
2. la responsabilité de fournir des informations adéquates incombe en premier lieu au titulaire des titres, qui doit les fournir de bonne foi ;
3. les Parties donnent instruction à tous les établissements relevant de leur système d'enseignement de donner suite à toute demande raisonnable d'information présentée à des fins d'évaluation des titres obtenus dans lesdits établissements, ou, le cas échéant, les encourageant à le faire ;
4. les Parties encouragent les établissements relevant de leur système d'enseignement à fournir, sur demande et dans un délai raisonnable, des informations pertinentes au titulaire des titres, ou à l'établissement ou autorité compétente en matière de reconnaissance de la Partie dans laquelle la reconnaissance est demandée ;
5. Il appartient à l'organisme qui entreprend l'évaluation de démontrer qu'une demande ne remplit pas les conditions requises.

## Article IV.5

Afin de faciliter la reconnaissance des titres, chaque Partie veille à ce que des informations claires et adéquates soient fournies concernant son système d'enseignement.

## Article IV.6

Les décisions en matière de reconnaissance sont prises dans un délai raisonnable, précisé au préalable par l'autorité compétente en matière de reconnaissance, à compter du moment où toutes les informations nécessaires à l'examen de la demande auront été fournies. En cas de décision négative les raisons du refus doivent être énoncées et le demandeur informé des mesures qu'il peut prendre dans le but d'obtenir la reconnaissance à un stade ultérieur. En cas de décision négative ou d'absence de décision, le demandeur doit pouvoir faire appel dans un délai raisonnable.

Article IV.7 - *Structures de mise en œuvre et coopération*

Les Parties sont convenues d'appliquer la présente Convention par le biais des structures ci-après, ou en coopération avec elles :

- 1) structures nationales de mise en œuvre ;
- 2) comité de la Convention ;
- 3) réseau africain de structures nationales de mise en œuvre ;
- 4) organes bilatéraux et régionaux.

Article IV.8 - *Structures nationales de mise en œuvre*

1. Les Parties s'engagent à mettre en place des structures nationales, et à les mettre à jour si nécessaire, afin d'évaluer les pratiques de leur système enseignement supérieur et de veiller à la transparence de ce dernier, ainsi que des établissements, programmes et titres.

2. Les Parties s'engagent à créer des mécanismes d'assurance qualité et à en assurer le Fonctionnement ; ceux-ci doivent être officiellement établis, reconnus et habilités à mener une évaluation périodique des établissements et programmes d'enseignement supérieur.

3. Les Parties s'engagent à utiliser les cadres nationaux et régionaux de qualification, lorsqu'ils existent, dans le processus de reconnaissance.

4. Les Parties s'engagent à encourager une coopération (gouvernementales ou non), notamment les établissements d'enseignement supérieur, les autorités de validation et les organisations professionnelles et autres institutions et associations éducatives, en vue de la réalisation des buts de la présente Convention.

5. Afin de favoriser l'échange d'informations sur la reconnaissance des titres de l'enseignement supérieur, les Parties s'engagent à mettre en place un système de données et expériences fructueuses en matière de reconnaissance des titres ainsi que des mécanismes d'assurance qualité et d'accréditation des établissements et programmes. Cela peut prendre la forme d'un service national d'information. Les Parties s'engagent à mettre à disposition de toutes les autres Parties des données et information fiables, complètes et régulièrement actualisées concernant les taux d'inscription, les établissements d'enseignement supérieur reconnus, les programmes, les matières, les filières, les diplômes et les qualifications ainsi que la reconnaissance des titres et diplômes de l'enseignement supérieur sur leur territoire.

6. Lorsque les autorités centrales d'une Partie sont compétentes pour statuer en matière de reconnaissance, ladite Partie est immédiatement liée par les dispositions de la présente Convention et prend les mesures nécessaires pour en assurer l'application sur son territoire.

7. Lorsque ce sont des entités composant la Partie qui ont compétence pour statuer en matière de reconnaissance, la Partie fournit au dépositaire un bref rapport sur sa situation ou structure constitutionnelle, au moment de la signature ou lors du dépôt de ses instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou à tout autre moment par la suite. En pareil cas, les autorités compétentes des entités composant la Partie concernée prennent les mesures nécessaires pour assurer l'application des dispositions de la présente Convention sur son territoire.



8. Lorsque ce sont des établissements d'enseignement supérieur ou d'autres entités qui ont compétence pour statuer individuellement en matière de reconnaissance, chaque Partie, selon sa situation ou structure constitutionnelle, communique le texte de la présente Convention à ces établissements ou entités et prend les mesures possibles pour les encourager à l'examiner favorablement et à en appliquer les dispositions.

#### Article IV.9. - *Comité de la Convention*

1. Il est établi un Comité de la Convention composé de représentants de toutes les Parties.

2. Le Comité de la Convention se réunit en session ordinaire tous les deux ans. Il peut se réunir en session extraordinaire, soit s'il en décide lui-même ainsi soit à la demande d'un tiers au moins des Parties.

3. Le comité de la Convention aide à l'application de la Convention par les Parties et en assure le suivi. A cet égard, le Comité de la Convention peut donner les orientations concernant les bonnes pratiques et formuler les recommandations quant à l'application de la Convention.

4. A cette fin, le Comité de la Convention adopte des directives pour la mise en œuvre de la Convention.

5. Le Comité adopte son Règlement intérieur.

6. Le Comité peut créer des organes subsidiaires et des comités techniques nécessaires à l'accomplissement de ses tâches, et en détermine la composition, les pouvoirs et le mandat.

7. Le Secrétariat du Comité de la Convention est assuré par le Directeur général de l'UNESCO.

8. Le Secrétariat établit la documentation du Comité de la Convention et aide à l'application de ses décisions.

#### Article IV.10 - *Réseau africain de structures nationales de mise en œuvre*

1. Il est établi un réseau de structures nationales de mise en œuvre qui fournissent les informations sur la mobilité universitaire et la reconnaissance des titres afin d'aider à la mise en œuvre pratique de la présente Convention par les autorités compétentes en matière de reconnaissance en facilitant l'échange d'informations entre les Parties concernant la reconnaissance et la mobilité, ainsi que les mesures anti-fraude.

2. Les Parties désignent des représentants issus des structures de mise en œuvre pour les représenter auprès du réseau africain.

3. Le réseau africain se réunit une fois par an et fait rapport au Comité de la Convention.

4. Le Secrétariat du réseau africain est assuré par le Directeur général de l'UNESCO.

#### Article IV.11 - *Organes bilatéraux et régionaux*

1. Conformément aux dispositions de la présente Convention, les Parties sont encouragées à mener des consultations et à coordonner l'application de la Convention au niveau bilatéral.

2. Pour assurer une application large et harmonieuse de la Convention, le Comité de la Convention peut solliciter des avis d'experts auprès de toute entité extérieure publique ou privée, ou de particuliers, afin d'étudier et de résoudre les problèmes découlant des différences qui existent entre les systèmes d'enseignement supérieur et les processus d'évaluation de diverses régions d'Afrique.

3. Le Comité de la Convention peut coopérer avec l'Union Africaine et d'autres organes pertinents pour aider à l'application de la Convention par les Parties et en assurer le suivi.

#### Article IV.12 - *Coopération entre Conventions régionales*

Le Comité de la Convention assure la liaison avec les Comités régionaux de l'UNESCO pour l'application des Conventions sur la reconnaissance des études, des diplômes et des grades de l'enseignement supérieur adoptées sous les auspices de l'UNESCO.

#### Article VI.13 - *Contributions financières*

1. Les Parties s'engagent à assurer le bon fonctionnement des organismes visés à l'article IV.7 en contribuant financièrement à leurs activités.

2. Les Parties s'engagent à mobiliser des ressources complémentaires auprès des organismes continentaux et régionaux de coopération et d'intégration.

### SECTION V. - *DISPOSITIONS FINALES*

#### Article V.1 - *Signatures, ratification, acceptation, approbation ou adhésion*

1. La présente Convention est ouverte à la signature et à la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion :

a. des Etats de la région Afrique telle que définie dans la « Définition des régions en vue de l'exécution par l'Organisation des activités de caractère régional » adoptée par la Conférence générale de l'UNESCO.

b. du Saint-Siège

2. Le consentement à être lié par la présente Convention peut être exprimé par l'un des moyens suivants :

a. la signature, sans réserve concernant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion ;

b. la signature, soumise à la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, suivie de la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion ;

c. le dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

3. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du Directeur général de l'UNESCO.



**Article V.2 - Entrée en vigueur**

La Convention entrera en vigueur un mois après la date à laquelle dix des entités visées à l'article V.1.1 auront exprimé leur consentement à être liées par la Convention par l'un quelconque des moyens énoncés à l'article V.1.2. Elle entrera en vigueur pour toute autre partie un mois après que celle-ci aura exprimé son consentement à être liée par la Convention par l'un quelconque des moyens énoncés à l'article V.1.2.

**Article V.3. - Relation avec la Convention de 1981**

1. Les Parties à la présente Convention qui sont en même temps Parties à la Convention de 1981 :

a. Appliquent les dispositions de la présente Convention dans leurs relations réciproques ;

b. Continuent d'appliquer la Convention de 1981 à laquelle elles sont déjà Parties, dans leurs relations avec les autres Parties à ladite Convention qui ne sont pas Parties à la présente Convention.

**Article V. 4 - Dénonciation**

1. Toute Partie a la faculté de dénoncer la présente Convention.

2. La dénonciation est notifiée par un instrument écrit déposé auprès du Directeur général de l'UNESCO.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la réception de l'instrument de dénonciation par le Directeur général de l'UNESCO. Elle ne peut avoir d'effets rétroactifs ni affecter la reconnaissance d'études, certificats, diplômes, grades ou autres titres intervenue antérieurement en application des dispositions de la Convention.

**Article V.5 - Amendement**

1. Toute Partie peut soumettre des propositions d'amendement à la présente Convention.

2. Les propositions d'amendement à la présente Convention doivent être soumises par écrit au Directeur général de l'UNESCO qui les transmet aux Parties dans les trente (30) jours suivant leur réception.

3. Le Comité de la Convention examine les propositions dans un délai d'un (1) an à compter de la notification des Parties.

4. Les amendements sont adoptés par le Comité de la Convention à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes.

5. Tout amendement ainsi adopté est incorporé dans un protocole à la présente Convention. Le protocole précise les modalités de son entrée en vigueur, qui, en tout état de cause, nécessite que les Parties expriment leur consentement à être liées par celui-ci.

**Article V. 6 - Fonction de dépositaire**

1. Le Directeur général de l'UNESCO est le dépositaire de la présente Convention.

2. Le dépositaire informe les Parties et les autres Parties et les autres Etats membres de l'UNESCO du dépôt d'instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion mentionnés à l'article V.1, de même que des dénonciations prévues à l'article V.4.

**Article V.7 - Enregistrement**

Conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, la présente Convention sera enregistrée au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies à la requête du Directeur général de l'UNESCO.

**Article V.8 - Textes authentiques**

La présente Convention est établie en anglais, arabe, espagnol et français, les quatre textes faisant également foi.

*EN FOI DE QUOI*, les représentants soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

**Loi n° 2018-06 du 26 février 2018**

**autorisant le Président de la République à ratifier la Convention-Cadre portant création de l'Alliance Solaire Internationale.**

**EXPOSE DES MOTIFS**

Reconnaissant que le développement durable, l'accès universel à l'énergie et la sécurité énergétique sont déterminants pour une prospérité partagée et l'avenir de notre planète, et reconnaissant que les énergies propres et renouvelables doivent être mises à la disposition de tous à un coût abordable, les gouvernements des pays réunis à Paris le 30 novembre 2015 en marge de la COP21, déclarent par la présente leur intention de soutenir la proposition de l'Inde, provisoirement intitulée Alliance Solaire Internationale, qui sera une plate-forme commune de coopération entre les pays riches en ressources solaires situés totalement ou partiellement entre le tropique du Cancer et le tropique du Capricorne.

Unis par la volonté commune de mettre les énergies propres et renouvelables à la portée de tous, à un coût abordable, ces gouvernements proclament leur intention d'adhérer à l'alliance solaire internationale afin d'assurer la promotion d'une énergie verte, propre et durable et de tirer parti des bienfaits du soleil à cet effet.

Ensemble, ils partagent l'ambition collective d'entreprendre des efforts innovants et concertés afin de réduire le coût du financement et le coût technologique du déploiement immédiat d'installations solaires concurrentielles dans l'ensemble de leurs pays et d'ouvrir la voix aux technologies de production, de stockage et de fabrication de biens reposant sur l'énergie solaire, qui soient adaptées aux besoins spécifiques de leurs pays.

Telle est l'économie du présent projet de loi.



L'Assemblée nationale a adopté, en sa séance du mardi 15 février 2018 ;

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

Article unique. - Le Président de la République est autorisé à ratifier la Convention-Cadre portant création de l'Alliance Solaire Internationale.

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

Fait à Dakar, le 26 février 2018

Macky SALL

Par le Président de la République :

*Le Premier Ministre,*

Mahammed Boun Abdallah DIONNE

#### PROTOCOLE DE 1988

#### RELATIF A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE

(1) Le présent protocole est entré en vigueur le 3 février 2000.

Les Parties au présent Protocole,

Etant Parties à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge faite à Londres le 05 avril 1966,

Reconnaissant que ladite Convention contribue de manière appréciable à l'amélioration de la sécurité des navires et des biens en mer ainsi que de la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires,

Reconnaissant également la nécessité d'améliorer encore les dispositions techniques de ladite Convention.

Reconnaissant en outre qu'il est nécessaire d'introduire dans la Convention susmentionnée des dispositions en matière de visites et de délivrance des certificats qui soient harmonisées avec les dispositions correspondantes d'autres instruments internationaux.

Estimant que le meilleur moyen de faire face à cette nécessité est de conclure un protocole relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, sont convenus de ce qui suit :

#### Article premier. - *Obligations générales*

1. Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions du présent Protocole et de ses Annexes, qui font partie intégrante du présent Protocole. Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à ses Annexes.

2. Les dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (ci-après dénommée « la Convention »), à l'exception de l'article 29, s'appliquent entre les Parties au présent Protocole sous réserve des modifications et adjonctions énoncées dans le présent Protocole.

3. Les Parties au présent Protocole appliquent aux navires autorisés à battre le pavillon d'un Etat qui n'est pas Partie à la Convention et au présent Protocole les prescriptions de la Convention et du présent protocole dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

#### Article 2. - *Certificats existants*

1. Nonobstant toutes autres dispositions du présent Protocole, tout certificat international de franc-bord, qui est en cours de validité au moment où le présent Protocole entre en vigueur à l'égard du Gouvernement de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon, reste valable jusqu'à sa date d'expiration.

2. Une Partie au présent Protocole ne doit pas délivrer de certificat en application et en conformité des prescriptions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle qu'adoptée le 5 avril 1966.

#### Article 3. - *Communication de renseignements*

Les Parties au présent Protocole s'engagent à communiquer au secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée « l'Organisation ») et à déposer auprès de lui :

a) le texte des lois, décrets, ordonnances, règlements et autres instruments qui ont été promulgués sur les diverses questions qui entrent dans le champ d'application du présent Protocole ;

b) une liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir en leur nom en ce qui concerne les lignes de charge, en vue de sa diffusion aux Parties qui la proteront à la connaissance de leurs fonctionnaires et une description des responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et des conditions de l'autorisation ainsi accordée ; et

c) un nombre suffisant de modèles des certificats délivrés par elles, conformément aux dispositions du présent Protocole.

#### Article 4. - *Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion*

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1<sup>er</sup> mars 1989 au 28 février 1990 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, les Etats peuvent exprimer leur consentement à être liés par le présent Protocole par :

a) Signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ; ou

b) Signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou

c) Adhésion.



2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du secrétaire général de l'Organisation.

3. Le présent Protocole ne peut faire l'objet d'une signature sans réserve, d'une ratification, d'une acceptation, d'une approbation ou d'une adhésion que de la part des Etats qui ont signé sans réserve, accepté la Convention ou qui y ont adhéré.

#### Article 5. - *Entrée en vigueur*

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle les deux conditions suivantes sont réunies :

a) Au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce ont exprimé leur consentement à être liés par ce protocole conformément aux dispositions de l'article IV, et

b) Les conditions d'entrée en vigueur du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer sont remplies, sous réserve que le présent Protocole n'entre pas en vigueur avant le 1<sup>er</sup> février 1992.

2. A l'égard des Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole après que les conditions de son entrée en vigueur ont été réunies mais avant la date de son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prennent effet à la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument, si cette date est postérieure.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date de dépôt.

4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole ou, entre les Parties au présent Protocole, un amendement à la Convention est réputé avoir été accepté conformément à l'article VI, s'applique au Protocole ou à la Convention sous leur forme modifiée.

#### Article 6. - *Amendements*

1. Le présent Protocole et, entre les Parties au présent Protocole, la Convention peuvent être modifiés par l'une ou l'autre des procédures définies dans les paragraphes ci-après :

2. Amendements après examen par l'Organisation :

a) Tout Amendement proposé par une Partie au présent Protocole est soumis au secrétariat général de l'Organisation et diffusé par celui-ci à tous les membres de l'Organisation et à tous les Gouvernements contractants à la Convention six mois au moins avant son examen.

b) Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité de la sécurité maritime de l'Organisation pour examen.

c) Les Etats qui sont Parties au présent Protocole, qu'ils soient ou non membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité de la sécurité maritime aux fins de l'examen et de l'adoption des amendements.

d) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties au présent Protocole présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi conformément à l'alinéa c (ci-après dénommé « *Comité de la sécurité maritime élargi* », à condition qu'un tiers au moins des Parties soient présentes au moment du vote.

e) S'ils sont adoptés conformément à l'alinéa d, les amendements sont communiqués par le secrétaire général de l'Organisation à toutes les Parties au présent Protocole pour acceptation.

f) i) Un amendement à un article ou à l'Annexe A du présent Protocole ou, entre les Parties au présent Protocole, un amendement à un article de la Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties au présent Protocole.

ii) Un amendement à l'Annexe B du présent Protocole ou, entre les Parties au présent Protocole, un amendement à une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté :

aa) A l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle il est communiqué aux Parties au présent Protocole pour acceptation ; ou

bb) A l'expiration de toute autre période, qui ne pourra toutefois être inférieure à un an, s'il en est décidé ainsi au moment de son adoption par une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargie. Toutefois, si pendant la période ainsi spécifiée plus d'un tiers des Parties, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de l'ensemble des flottes de navires de commerce de toutes les Parties, notifient au secrétaire général de l'organisation qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.

g) i) Un amendement visé à l'alinéa f) (i) entre en vigueur à l'égard des Parties au présent Protocole qui l'ont accepté six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, et il entre en vigueur à l'égard de chaque Partie qui l'accepte après cette date six mois après son acceptation par cette Partie.



ii) Un amendement visé à l'alinéa f) (ii) entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties au présent Protocole, à l'exception de celles qui ont élevé une objection contre ledit amendement conformément à cet alinéa et qui n'ont pas retiré cette objection, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté. Toutefois, avant la date fixée pour l'entrée en vigueur d'un amendement, toute Partie pourra notifier au secrétaire général de l'Organisation qu'elle se dispense de donner effet à l'amendement pour une période qui ne dépasse pas un an à compter de la date de son entrée en vigueur, ou pour une période plus longue si la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi au moment de l'adoption de l'amendement en décide ainsi.

### 3. Amendement par une conférence :

a) A la demande d'une Partie au présent Protocole appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties pour examiner les amendements au présent protocole et à la Convention.

b) Tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le secrétaire général de l'Organisation à toutes les Parties pour acceptation.

c) A moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues respectivement aux alinéas f) et g) du paragraphe 2, à condition que les références au Comité de la sécurité maritime élargi dans ces alinéas soient considérées comme des références à la conférence.

4. a) Une Partie au présent Protocole ayant accepté un amendement visé à l'alinéa f) (ii) du paragraphe 2 qui est entré en vigueur n'est pas tenue d'étendre le bénéfice du présent Protocole pour ce qui est des certificats délivrés à un navire habilité à battre le pavillon d'un Etat Partie qui a, conformément à cet alinéa, élevé une objection contre ledit amendement, et n'a pas retiré cette objection, dans la mesure où ces certificats s'appliquent à des points qui sont visés par l'amendement en question.

b) Une partie au présent Protocole ayant accepté un amendement visé à l'alinéa f) (ii) du paragraphe 2 qui est entré en vigueur doit étendre le bénéfice du présent Protocole pour ce qui est des certificats délivrés à un navire habilité à battre le pavillon d'un Etat Partie qui a notifié au secrétaire général de l'Organisation, conformément à l'alinéa g) (ii) du paragraphe 2, qu'il se dispense de donner effet à amendement.

5. Sauf disposition expresse contraire, tout amendement fait en application du présent article et qui a trait à la structure du navire n'est applicable qu'aux navires dont la quille a été posée ou qui se trouvaient à un stade d'avancement équivalent à la date d'entrée en vigueur de cet amendement, ou après cette date.

6. Toute déclaration d'acceptation ou d'objection relative à un amendement ou toute notification communiquées en vertu de l'alinéa g) (ii) du paragraphe 2 doivent être adressées par écrit au Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci informe toutes les Parties au présent Protocole de cette communication et de la date à laquelle il l'a reçue.

7. Le Secrétaire général de l'Organisation informe toutes les Parties au présent Protocole de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article ainsi que de la date à laquelle chaque amendement entre en vigueur.

### Article 7. - *Dénonciation*

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur pour cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de telle autre période plus longue spécifiée dans l'instrument de dénonciation.

4. Toute dénonciation de la Convention par une Partie constitue une dénonciation du présent Protocole par cette Partie. Une telle dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation de la Convention prend effet conformément au paragraphe 3 de l'article 30 de la Convention.

### Article 8. - *Dépositaire*

1. Le présent Protocole est déposé auprès du secrétaire général de l'Organisation (dénommé ci-après « *dépositaire* »).

2. Le dépositaire :

a) Informe les Gouvernements de tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou qui y adhèrent :

i) de toute nouvelle signature ou de tout nouveau dépôt d'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt ;

ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ;

iii) du dépôt de tout instrument dénonçant le présent protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet ;

b) Transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole aux Gouvernements de tous les Etats qui l'ont signé ou qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.



Article 9. - *Langues*

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langue anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

Fait à Londres, ce 11 novembre 1988.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

## ANNEXE A

AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS  
AUX ARTICLES DE LA CONVENTION  
INTERNATIONALE DE 1966  
SUR LES LIGNES DE CHARGE

Article 2. - *Définitions*

Remplacer le texte actuel du paragraphe 8 par ce qui suit :

« 8. La « longueur » utilisée est égale à 96 % de la longueur totale de la flottaison située à une distance au-dessus de la quille égale à 85 % du creux minimal sur quille, mesuré depuis le dessus de quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la meche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Lorsque l'étrave est de forme concave au-dessus de la flottaison située à une hauteur égale à 85 % du creux minimal sur quille, l'extrémité avant de la longueur totale et la face avant de l'étrave doivent l'une et l'autre être prises au niveau de la projection verticale sur cette flottaison de l'extrémité arrière de la partie concave de l'étrave (au-dessus de cette flottaison). Dans les navires conçus avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée est parallèle à la flottaison en charge prévue. »

Ajouter un nouveau paragraphe 9, libellé comme suit : « 9. La « date anniversaire » désigne le jour et le mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat pertinent. »

## Articles 3, 12, 16 et 21

Dans le texte actuel de ces articles, supprimer toutes les références à « 1966 » se rapportant au Certificat international de franc-bord.

Article 4. - *Champ d'application*

Remplacer le texte actuel au paragraphe 3 par ce qui suit :

« 3. Sauf disposition expresse contraire, les règles qui font l'objet de l'Annexe I s'appliquent aux navires neufs. »

Article 5. - *Exceptions*

A l'alinéa c du paragraphe 2, remplacer les mots « Punta Norte » par les mots « Punta Rasa (Cap San Antonio) ».

Article 13. - *Visites, inspections et apposition de marques*

Remplacer le titre actuel par ce qui suit :

« Visites et apposition de marques »

Dans le texte, aux lignes 1, 4, 7 et 8, remplacer « visite(s), inspection(s) et apposition(s) de marques » par « visite(s) et apposition(s) de marques »

Article 14. - *Visites et inspections initiales et périodiques des navires*

Remplacer le titre actuel par ce qui suit :

« Visites initiales, annuelles et de renouvellement »

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

« 1. Tout navire est soumis aux visites définies ci-dessous :

« a) une visite initiale avant la mise en service du navire, qui comprend une inspection complète de sa structure et de ses équipements pour tout ce qui relève de la présente Convention. Cette visite permet de s'assurer que les aménagements, les matériaux et les échantillons satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Convention.

« b) une visite de renouvellement effectuée aux intervalles définies par l'administration, mais au moins une fois tous les cinq ans, sauf lorsque les paragraphes 2, 5, 6 et 7 de l'article 19 sont applicables, qui permet de s'assurer que la structure, les équipements, les aménagements, les matériaux et les échantillons satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Convention.

« c) Une visite annuelle, effectuée dans les trois mois qui suivent ou qui précèdent la date anniversaire de la délivrance du certificat, qui permet de s'assurer :

« i) que la coque ou les superstructures n'ont pas subi de modifications de nature à influencer sur les calculs servant à déterminer la position de la ligne de charge ;

ii) que les installations et appareils pour la protection des ouvertures, les rambardes, les sabords de décharge et les moyens d'accès aux locaux de l'équipage sont en bon état d'entretien ;

« iii) que les marques de franc-bord sont indiquées de manière correcte et permanente ;

« iv) que les renseignements prescrits à la règle 10 sont fournis.

« 2. Les visites annuelles auxquelles il est fait référence à l'alinéa c du paragraphe 1 ci-dessus doivent être mentionnées sur le certificat international de franc-bord ou sur le certificat international d'exemption pour le franc-bord accordé à un navire exempté en vertu du paragraphe 2 de l'article 6 de la présente Convention. »

Article 16. - *Délivrance des certificats*

Supprimer le paragraphe 4.

Article 17. - *Délivrance d'un certificat par un autre gouvernement*

Remplacer le titre par ce qui suit :

« Délivrance ou visa d'un certificat par un autre gouvernement. »

Remplacer le texte actuel du paragraphe 1 par ce qui suit :



« 1. Un Gouvernement contractant peut, à la requête d'un autre Gouvernement contractant, faire visiter un navire et s'il estime que les dispositions de la présente Convention sont observées, il délivre au navire un certificat international de franc-bord ou en autorise la délivrance et, s'il y a lieu, appose un visa de prorogation sur ce certificat à bord du navire ou autorise l'apposition d'un tel visa, conformément aux dispositions de la présente Convention. »

Au paragraphe 4, supprimer « 1966 ».

#### Article 18. - *Forme de certificats*

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

« Les certificats sont établis conformément aux modèles qui figurent à l'Annexe III de la présente Convention. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues. »

#### Article 19. - *Durée de validité des certificats*

Remplacer le titre actuel par ce qui suit :

« Durée et validité des certificats »

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

« 1. Le Certificat international de franc-bord est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'administration, sans que cette durée puisse excéder cinq ans.

« 2. a) Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1, lorsque la visite de renouvellement est effectuée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'expiration du certificat existant ;

« b) lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'expiration du certificat existant ;

« c) lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

« 3. Lorsqu'un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'administration peut proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale prévue au paragraphe 1, à condition que les visites annuelles spécifiées à l'article 14, qui doivent avoir lieu lorsque le certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon que de besoin.

« 4. Si, après la visite de renouvellement prévue au paragraphe 1 b de l'article 14, il ne peut être délivré de nouveau certificat au navire avant la date d'expiration du certificat existant, l'agent ou l'organisme qui effectue la visite peut proroger la validité dudit certificat pour une période qui ne doit pas excéder cinq mois. Cette prorogation est consignée sur le certificat et elle n'est accordée que si aucune modification de nature à effectuer le franc-bord n'a été apportée à la structure, aux équipements, aux aménagements, aux matériaux ou aux échantillons.

« 5. Si, à la date d'expiration d'un certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'administration peut proroger la validité de ce certificat. Toutefois, une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

« 6. Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes du présent article, peut être prorogé par l'administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

« 7. Dans certains cas particuliers déterminés par l'administration, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant conformément aux prescriptions des paragraphes 2, 5 et 6. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

« 8. Lorsqu'une visite annuelle est effectuée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié à l'article 14 :

« a) la date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée au moyen d'un visa par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite a été achevée ;

« b) la visite annuelle suivante prescrite par l'article 14 doit avoir lieu aux intervalles stipulés par cet article, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire ;



« c) la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre les visites prescrits par l'article 14 ne soient pas dépassés.

« 9. Le Certificat international de franc-bord cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

« a) Si la coque ou les superstructures du navire ont subi des modifications matérielles d'une importance telle qu'il devient nécessaire de lui assigner de lui assigner un franc-bord plus élevé ;

« b) Si les installations et dispositifs mentionnés au paragraphe 1 c de l'article 14 ne sont pas maintenus en état de fonctionner ;

« c) Si le certificat ne comporte pas de visa établissant que le navire a été soumis à la visite prévue au paragraphe 1 c de l'article 14 ;

« d) Si la résistance structurale du navire a été affaiblie au point que celui-ci ne présente plus la sécurité voulue.

« 10. a) La durée de validité d'un Certificat international d'exemption pour le franc-bord délivré par une administration à un navire bénéficiant des dispositions du paragraphe 2 de l'article 6 ne doit pas excéder cinq ans. Ce certificat est soumis à une procédure de renouvellement de visas, de prorogation et d'annulation semblable à celle prévue par le présent article pour le Certificat international de franc-bord ;

« b) La validité d'un Certificat international d'exemption pour le franc-bord délivré à un navire bénéficiant d'une exemption au titre du paragraphe 4 de l'article 6 est limitée à la durée du voyage isolé pour lequel ce certificat est délivré.

« 11. Tout certificat délivré à un navire par une administration cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. »

#### Article 21. - Contrôle

Au paragraphe 1 c, remplacer « paragraphe 3 » par « paragraphe 9 ».

### ANNEXE B

#### AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS AUX ANNEXES DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE

#### ANNEXE 1

#### REGLES POUR LA DETERMINATION DES LIGNES DE CHARGE

#### Chapitre 1<sup>er</sup> - Généralités

#### Règle 1. - Solidité de la coque

Dans le titre, remplacer les mots « Solidité de la coque » par les mots « Solidité du navire ».

Dans la première phrase de la règle, remplacer les mots « de la coque » par les mots « du navire ».

#### Règle 2. - Application

Ajouter les nouveaux paragraphes 6 et 7 ci-après :

« 6. La règle 22, 2, et la règle 27 s'appliquent uniquement aux navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à la date à laquelle le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge entre en vigueur ou après cette date.

« 7. Les navires neufs, autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe 6, doivent satisfaire soit à la règle 27 de la présente Convention (telle que modifiée), soit à la règle 27 de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (telle qu'adoptée le 5 avril 1966), selon la décision de l'administration. »

#### Règle 3. - Définitions des termes utilisés dans les annexes

Remplacer le texte actuel du paragraphe 1 par ce qui suit :

« 1. *Longueur*. La longueur (L) est égale à 96 % de la longueur totale à la flottaison située à une distance au-dessus de la quille égale 85 % du creux minimal sur quille, mesuré depuis le dessus de quille, ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Lorsque l'étrave est de forme concave au-dessus de la flottaison située à une hauteur égale à 85 % du creux minimal sur quille, l'extrémité avant de la longueur totale et la face avant de l'étrave doivent l'une et l'autre être prises au niveau de la projection verticalisée sur cette flottaison de l'extrémité arrière de la partie concave de l'étrave (au-dessus de cette flottaison). Dans les navires conçus avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée est parallèle à la flottaison en charge prévue. »

#### Règle 15. - Ecoutilles fermées par des panneaux mobiles et rendues étanches aux intempéries par des perlarts et des dispositifs à tringles

Dans la dernière phrase du paragraphe 5, ajouter le mot « linéaire » après « interpolation ».

#### Règle 22. - Dalots, prises d'eau et décharges

A la quatrième ligne de la première phrase du paragraphe 1, insérer ce qui suit entre les mots « doivent » et « être » :

« sous réserve des dispositions du paragraphe 2, ».

Ajouter le paragraphe suivant au texte existant :

« 2. Les dalots traversant le bordé extérieur à partir de superstructures fermées utilisées pour le transport de cargaisons ne sont autorisés que lorsque le livet du pont de franc-bord n'est pas immergé à un angle de gîte de 50 d'un bord ou de l'autre. Dans les autres cas, l'assèchement doit se faire vers l'intérieur du navire, conformément aux prescriptions de la Convention internationale pour la sauvegarde la vie humaine en mer en vigueur. » Les paragraphes 2 à 5 existants deviennent les paragraphes 3 à 6. Dans le paragraphe 4 (Numérotation modifiée), remplacer « paragraphe 1 » par « paragraphe 2 ».



Dans la première phrase du paragraphe 6 (Numérotation modifiée), remplacer les mots « Tous les clapets et autres dispositifs fuxés sur la coque » par les mots « tous les dispositifs fixés sur la coque et les clapets ».

### Règle 23. - *Hublots*

Au paragraphe 2 de la règle, remplacer les mots « flottaison en charge » par les mots « ligne de charge d'été (ou la ligne de charge d'été pour transport de bois en pontée, s'il en a été assigné une) ».

### Règle 24. - *Sabords de décharge*

Dans la première phrase du paragraphe 2, remplacer les mots « section calculée » par les mots « section calculée de la manière prévue au paragraphe 1 de la présente règle ».

Dans la deuxième phrase du paragraphe 2, ajouter le mot « linéaire » après « interpolation ».

## Chapitre III. - *Francs-bords*

### Règle 27. - *Types de navires*

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

« 1. pour le calcul de franc-bord, les navires sont divisés en deux types « A » et « B ». « Type » A »

« 2. un navire du type « A » est un navire :

« a) qui est conçu pour transporter uniquement des cargaisons liquides en vrac ;

« b) dont le pont exposé à une très grande étanchéité et n'est pourvu que d'ouvertures d'accès de faibles dimensions aux compartiments à cargaison, ces ouvertures étant fermées par des panneaux en acier, ou un matériau équivalent, munis de garnitures étanches à l'eau ;

« c) dont les compartiments à cargaison chargés ont une faible perméabilité.

« 3. Un navire du type « A » de plus de 150 mètres de longueur, auquel il a été assigné un franc-bord inférieur à celui prévu pour un navire du type « B », doit, lorsqu'il est chargé conformément aux prescriptions du paragraphe 11, pouvoir résister à l'invasissement d'un ou de plusieurs compartiments quelconques, supposés perméables à 95 %, à la suite d'une avarie définie au paragraphe 12 et rester à flot dans un état d'équilibre satisfaisant tel que défini au paragraphe 13. Dans un navire de ce type, la tranche des machines doit être traitée comme un compartiment envahissable, mais avec une perméabilité de 85 %.

« 4. On assigne à un navire du type « A » un franc-bord de base qui n'est pas inférieur à celui qui figure dans la table A de la règle 28.

« Type » B »

« 5. Tous les navires qui ne satisfont pas aux dispositions des paragraphes 2 et 3 applicables aux navires du type « A » sont considérés comme appartenant au type « B ».

« 6. Aux navires du type « B » dont les panneaux d'écoutes situés dans des emplacements de la catégorie 1 sont conformes aux prescriptions de la règle 15, à l'exception toutefois du paragraphe 7 de ladite règle, il est assigné un franc-bord calculé d'après les valeurs indiquées à la table de base B de la règle 28 majorées des valeurs figurant au tableau suivant :

« Augmentation du franc-bord par rapport au franc-bord de base pour les navires du type « B » dont les panneaux d'écoutes ne sont pas conformes à la règle 15, paragraphe 7, ou à la règle 16.

*Vous pouvez consulter le tableau dans le JO  
n° 25 du 30/01/20 1 page 1600 à 1612*

« Pour les longueurs intermédiaires, les francs-bords s'obtiennent par interpolation linéaire.

« Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 200 mètres sont fixés par l'administration.

« 7. Aux navires du type « B » dont les écoutes situées dans les emplacements de la catégorie 1 sont munies de panneaux conformes aux prescriptions de la règle 15-7 ou de la règle 16, sauf dispositions contraires des paragraphes 8 à 13 inclus de la présente règle, il est assigné des francs-bords conformes à ceux de la table B de la règle 28.

« 8. Aux navires du type « B », de plus de 10 mètres de longueur, il peut être assigné un franc-bord inférieur à celui prévu au paragraphe 7, à condition que l'administration considère que, compte tenu d'un montant de la réduction :

« a) les mesures prises pour la protection de l'équipage sont satisfaisantes ;

« b) les dispositifs de décharge sont adéquats ;

« c) les écoutes situées dans les emplacements des catégories 1 et 2 sont pourvues de panneaux répondant aux dispositions de la règle 16 et sont suffisamment solides ;

un soin spécial doit être apporté aux dispositions prises pour l'étanchéité et l'assujettissement ;

« d) le navire pourra, lorsqu'il est chargé conformément aux prescriptions du paragraphe 11, résister à l'invasissement d'un ou de plusieurs compartiments quelconques, supposés perméables à 95 %, à la suite d'une avarie définie au paragraphe 12, et rester à flot dans un état d'équilibre satisfaisant tel que défini au paragraphe 13. Si le navire a plus de 150 mètres de longueur, la tranche des machines doit être traitée comme un compartiment envahissable, mais avec une perméabilité de 85 %.

« 9. Pour le calcul des francs-bords des navires du type « B » qui satisfont aux prescriptions des paragraphes 8, 11, 12 et 13, on ne diminue pas la valeur indiquée à la table B de la règle 28 de plus de 60 % de la différence des valeurs indiquées aux tables B et A pour les navires de la longueur considérée.

« 10. a) La diminution mentionnée au paragraphe 9 peut être augmentée jusqu'à concurrence de 100 % de la différence entre les valeurs indiquées aux tables B et A de la règle 28 si le navire satisfait aux prescriptions prévues :

« i) à la règle 26, à l'exception du paragraphe 4, comme s'il s'agissait d'un navire du type « A » ;

« ii) aux paragraphes 8, 11 et 13 de la présente règle, et



« iii) Au paragraphe 12 de la présente règle, étant entendu que sur la longueur du navire, l'une quelconque des cloisons transversales sera supposée endommagée, de telle sorte que deux compartiments adjacents dans le sens longitudinal soient envahis simultanément ; toutefois, cette avarie ne touchera pas les cloisons constituant les limites d'un compartiment de machines.

« b) Si le navire a plus de 150 mètres de longueur, la tranche des machines doit être traitée comme un compartiment envahissable, mais avec une perméabilité de 85 %.

« Etat initial de changement

« 11. L'Etat initial de chargement avant envahissement est déterminé comme suit :

« a) le navire est chargé à sa ligne de charge d'été et supposé sans assiette ;

« b) dans le calcul de la hauteur du centre de gravité, on applique les principes suivants :

« i) le navire transporte une cargaison homogène ;

« ii) tous les compartiments à cargaison, sauf ceux qui sont mentionnés au sous-alinéa iii), mais y compris les compartiments destinés à être partiellement remplis, sont considérés comme entièrement remplis sauf dans le cas de cargaisons liquides où chaque compartiment est considéré comme rempli à 98 % ;

« iii) Si le navire est destiné à être exploité à sa ligne de charge d'été avec des compartiments vides, ces compartiments sont considérés comme vides à condition que la hauteur du centre de gravité ainsi calculée ne soit pas inférieure à celle obtenue en application du sous-alinéa ii) ;

« iv) on considère comme remplis à 50 % de leur capacité totale toutes les citernes et tous les espaces équipés pour contenir des liquides et approvisionnements consommables au cours du transport. On suppose que, pour chaque type de liquide, une paire de citernes latérales au moins ou une seule citerne axiale présente une carène liquide maximale et l'on choisit la citerne ou la combinaison de citernes dont l'effet des carènes liquides est le plus important ; dans chaque citerne, le centre de gravité du contenu est considéré comme étant au centre de la citerne. Les autres citernes sont supposées entièrement vides ou entièrement remplies et la répartition des liquides consommables au cours du transport entre ces citernes est effectuée de façon à obtenir la plus grande hauteur possible du centre de gravité au-dessus de la quille.

« v) Il est tenu compte de l'effet maximal des carènes liquides à un angle de gîte de 50 au plus dans chaque compartiment contenant des liquides, conformément aux dispositions du sous-alinéa ii), exception faite des compartiments contenant des liquides consommables au cours du transport, conformément aux dispositions du sous-alinéa iv)

1. ;

« On peut également utiliser l'effet réel des carènes liquides, à condition que les méthodes de calcul retenues soient acceptées par l'administration ;

« vi) Les poids sont calculés sur la base des valeurs suivantes pour les poids spécifiques :

« - eau salée : 1,025 ;

« - eau douce : 1,00 ;

« - fuel-oil : 0,950 ;

« - huile diesel : 0,900 ;

« - huile de graissage : 0,900.

« Hypothèses relatives aux avaries

« 12. En ce qui concerne la nature des avaries, on adopte les hypothèses suivantes :

« a) dans tous les cas, l'avarie s'étend verticalement depuis la ligne de référence sans limitation vers le haut ;

« b) l'étendue transversale de l'avarie est égale à la plus petite des deux valeurs : B/5 ou 11,5 mètres ; elle est mesurée de la muraille du navire vers l'intérieur, perpendiculairement au plan longitudinal axial, au niveau de la ligne de charge d'été ;

« c) si une avarie d'une étendue inférieure à celle spécifiée aux alinéas a et b entraîne des conditions plus sévères, cette avarie réduite est adoptée comme hypothèse ;

« d) sauf dispositions contraires prévues à l'alinéa a du paragraphe 10, l'envahissement est limité à un seul compartiment situé entre les cloisons transversales adjacentes, à condition que la limite longitudinale du compartiment vers l'axe du navire ne soit pas située à l'intérieur des limites de l'étendue transversale de l'avarie hypothétique. Les cloisons transversales constituant les limites des citernes latérales, qui ne s'étendent pas sur toute la largeur du navire, sont supposées ne pas être endommagées, à condition qu'elles aient une longueur supérieure à l'étendue transversale de l'avarie définie à l'alinéa b. Si une cloison transversale présente des baïonnements ou des niches de moins de 3 mètres de longueur et situées à l'intérieur des limites de l'avarie définie à l'alinéa b, on peut considérer cette cloison transversale comme intacte et les compartiments adjacents peuvent être envahissables isolément. Si toutefois, dans les limites de l'avarie hypothétique, une cloison transversale présente une baïonnette ou une niche de plus de trois mètres de longueur, les deux compartiments adjacents à cette cloison sont considérés comme envahis. Aux fins de la présente règle, la baïonnette formée par la cloison du coqueron arrière et le plafond de la citerne du coqueron arrière n'est pas considérée comme une baïonnette ;

« e) si une cloison transversale principale est située dans les limites de l'étendue transversale de l'avarie hypothétique et présente une niche de plus de trois mètres de longueur au droit d'un double fond ou d'une citerne latérale, le double fond ou les citernes latérales contigus à la partie de la cloison transversale principale qui présente une niche sont considérés comme envahis simultanément. Si cette citerne latérale possède des orifices de communication avec une ou plusieurs cales, tels que des orifices d'alimentation en grain, celles-ci sont également considérées comme envahies simultanément. De même, si à bord d'un navire destiné au transport de cargaisons liquides une citerne latérale possède des orifices de communication avec des compartiments adjacents, ceux-ci sont considérés comme vides et envahis simultanément. Cette disposition



si ces orifices sont munis de dispositifs de fermeture, sauf lorsqu'il s'agit de vannes à glissière installées sur les cloisons qui séparent des citernes et actionnées depuis le pont. Les couvercles de trous d'homme munis de boulons à intervalles rapprochés sont considérés comme équivalents à une cloison sans orifice, sauf dans le cas d'orifices ménagés dans les citernes latérales supérieures leur permettant de communiquer avec les cales ;

« f) lorsque l'invasissement de deux compartiments quelconques adjacents dans le sens longitudinal est envisagé, la distance qui sépare les cloisons principales transversales étanches à l'eau doit être d'au moins  $1/2 L$   $2/3$  ou 14,5 mètres, si cette dernière valeur est inférieure, pour que ces cloisons puissent être considérées comme efficaces. Lorsque des cloisons transversales sont séparées par une distance inférieure, on suppose qu'une ou plusieurs de ces cloisons n'existent pas pour obtenir la distance minimale entre les cloisons.

#### « Etat d'équilibre

« 13. L'Etat d'équilibre après invasissement est jugé satisfaisant :

« a) Si la flottaison finale après invasissement, compte tenu de l'enfoncement, de la gîte et de l'assiette, est située au-dessous du can inférieur de toutes les ouvertures par lesquelles un invasissement progressif des fonds pourrait se produire. Parmi ces ouvertures, on comprend les tuyaux de dégagement d'air, les manches à air et les ouvertures qui sont fermées au moyen de portes étanches aux intempéries (même si elles sont conformes aux dispositions de la règle 12) ou de panneaux d'écotilles (même s'ils sont conformes aux dispositions de la règle 16 ou de la règle 19.4). On peut exclure les ouvertures fermées au moyen de couvercles de trous d'homme et de bouchons à plat pont (conformes aux dispositions de la règle 18), de panneaux d'écotilles de chargement du type décrit à la règle 27.2, de portes à glissières étanches à l'eau commandées à distance et de hublots de type fixe (conformes aux dispositions de la règle 23). Toutefois, dans les cas des portes séparant un local de machines principales d'un compartiment de l'appareil à gouverner, les portes étanches à l'eau peuvent être d'un type à charnière à fermeture rapide qui est maintenu fermé en mer lorsque les portes ne sont pas utilisées, à condition que le seuil inférieur de ces portes se trouve au-dessus de la ligne de charge d'été ;

« b) si, lorsque des tuyauteries, des conduits ou des tunnels sont situés dans les limites de l'avarie définie au paragraphe 12 b, des dispositions sont prises afin d'éviter qu'un invasissement progressif ne s'étende par leur intermédiaire à d'autres compartiments que ceux supposés envahissables dans les calculs effectués pour chaque cas d'avarie ;

« c) si l'angle de gîte résultant d'un invasissement asymétrique ne dépasse pas 15 degrés. Un angle de gîte de 17 degrés peut être accepté si aucune partie du pont n'est immergée ;

« d) si la distance métacentrique après invasissement est positive ;

e) si une partie quelconque du pont située en dehors du compartiment supposé envahi dans un cas particulier d'avarie est immergée ou si l'on a des doutes quant à la marge de stabilité après envahissement, auquel cas la stabilité résiduelle doit être étudiée. Elle peut être considérée comme suffisante si l'arc de la courbe des bras de levier de redressement mesure au moins 20 degrés à partir de la position d'équilibre et si le bras de levier de redressement maximal est égal à 0,1 mètre au moins à l'intérieur de cet arc. L'aire sous-entendue par cet arc de la courbe des bras de levier de redressement ne doit pas être inférieure à 0,0175 m.rad. L'administration tient compte du risque présenté par les ouvertures protégées ou non protégées qui peuvent être temporairement immergées dans les limites de l'arc de stabilité résiduelle ;

« f) Si l'administration est convaincue que la stabilité est suffisante pendant les phases intermédiaires de l'invasissement.

#### « Navires dépourvus de moyens de propulsion

« 14. Le franc-bord d'une allège, d'une barge ou de tout autre navire dépourvu de moyens de propulsion autonome doit être conforme aux dispositions des présentes règles. Aux barges qui satisfont aux prescriptions des paragraphes 2 et 3, il peut être assigné des francs-bords conformes à ceux des navires du type « A ».

« a) L'administration devrait examiner en particulier la stabilité des barges transportant des cargaisons sur le pont découvert. Des cargaisons en pontée ne peuvent être transportées que sur des barges auxquelles il est assigné un franc-bord normal conforme à celui des navires du type « B ».

« b) Toutefois, les règles 25, 26.2, 26.3 et 39 ne s'appliquent pas aux barges sans personnel.

« c) Si elles n'ont que des petites ouvertures d'accès sur le pont de franc-bord fermées par des panneaux étanches à l'eau en acier ou en matériau équivalent et munis de garnitures étanches à l'eau, ces barges sans personnel peuvent se voir assigner des francs-bords inférieurs de 25 % à ceux qui sont calculés conformément aux présentes règles ».

#### Règle 37. - Déduction pour superstructures et trunks

Au paragraphe 2, dans les notes figurant au bas des deux tableaux pour les navires des types « A » et « E », ajouter les mots « et de trunks » après les mots « superstructures ».

#### Règle 38. - Tonture

Au paragraphe 12, dans la définition de « y » remplacer les mots « l'extrémité de la ligne de tonture » par « la perpendiculaire arrière ou avant ».

#### Règle 40. - Francs-bord minimaux

Dans la première phrase du paragraphe 4, remplacer les mots « paragraphe 1 » par les mots « paragraphe



Chapitre IV. - *Prescriptions particulières -  
aux navires auxquels est assigné un franc-bord  
pour le transport de bois en pontée*

Règle 44. - *Arrimage*

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

« Généralités

« 1. Les ouvertures dans le pont exposé sur lesquelles la pontée est arrimée doivent être soigneusement fermées et assujetties.

« Les manches à air et les conduites d'aération doivent être efficacement protégées.

« 2. Les changements de bois en pontée doivent s'étendre au moins sur toute la longueur disponible, c'est-à-dire la longueur totale du ou des puits entre superstructures.

« S'il n'y a pas de superstructures à l'extrémité arrière, la pontée doit s'étendre au moins jusqu'à l'extrémité arrière de l'écouille située le plus en arrière.

« Le chargement de bois en pontée doit s'étendre transversalement aussi près que possible du bordé du navire compte tenu de la marge nécessaire pour les obstacles tels que rambardes, jambettes de pavois, montants, accès du pilote, etc., sous réserve que l'interstice ainsi créé à la muraille du navire ne dépasse pas 4 % de largeur du navire. La pontée doit être arrimée aussi solidement que possible au moins jusqu'à une hauteur égale à la hauteur normale d'une superstructure autre qu'une demi-dunette.

« 3. A bord d'un navire naviguant en hiver dans une zone d'hiver périodique, la hauteur de la pontée au-dessus du pont exposé ne doit pas dépasser un tiers de la plus grande largeur du navire.

« 4. Le chargement de bois en pontée doit être arrimé de façon compacte, saisi et assujéti. Il ne doit gêner en aucune façon la navigation et l'exploitation du navire.

« Montants

« 5. Lorsque la nature du bois exige l'installation de montants, ces derniers doivent avoir une résistance appropriée compte tenu de la largeur du navire ; la résistance des montants ne doit pas être supérieure à la résistance du pavois et leur écartement doit être en rapport avec la longueur et le type du bois transporté, mais ne doit pas dépasser trois mètres. De robustes cornières ou des sabots métalliques ou tout autre dispositif aussi efficace doivent être prévus pour maintenir les montants.

« Saisines

« 6. La pontée doit être efficacement fixée sur toute sa longueur par un système de saisines jugé satisfaisant par l'administration compte tenu du type de bois transporté. Il convient de se reporter au Recueil des règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée, adopté initialement par l'Organisation dans la résolution A. 287 (VIII) et modifié par le Comité de la sécurité maritime, à sa trente-neuvième session.

« Stabilité

« 7. Une marge suffisante de stabilité doit être prévue pour tous les stades du voyage, compte tenu des augmentations de poids, telles que celles qui résultent d'une absorption d'eau par la cargaison et du givrage, le cas échéant, ainsi que des pertes de poids provenant de la consommation du combustible et des approvisionnements. Il convient de reporter au Recueil des règles pratiques pour la sécurité des navires transportant les cargaisons de bois en pontée, adopté initialement par l'Organisation dans la résolution A.287 (VIII) et modifié par le Comité de la sécurité maritime, à sa trente-neuvième session.

« Protection de l'équipage,

accès à la tranche des machines, etc.

« 8. En sus des prescriptions de la règle 25,5, des garde-corps ou des filières de sécurité dont l'écartement vertical ne doit pas dépasser 350 millimètres doivent être installés de chaque côté du pont de cargaison jusqu'à une hauteur d'au moins un mètre au-dessus de la cargaison.

« De plus, on doit prévoir, aussi près que possible de l'axe du navire, une filière de sécurité, de préférence un film métallique qui soit bien tendu à l'aide d'un dispositif de ridage. Les chandeliers de toutes les rambardes et filières doivent être espacés de manière à éviter tout affaissement excessif. Lorsque la cargaison n'est pas plane, un passage sûr d'au moins 600 millimètres de largeur doit être aménagé au-dessus de la cargaison et assujéti solidement sous la filière ou à côté de celle-ci.

« 9. Lorsque les prescriptions énoncées au paragraphe 8 ne peuvent être appliquées, un système jugé satisfaisant par l'Administration doit être utilisé à la place.

« Appareils à gouverner

« 10. Les appareils à gouverner doivent être efficacement protégés contre tout dommage provoqué par la cargaison et être accessibles dans toute la mesure du possible. Des Dispositions efficaces doivent être prises pour permettre de gouverner en cas d'avarie des appareils à gouverner principaux.»

Règle 45. - *Calcul du franc-bord*

Au paragraphe 5, après « en pontée », ajouter une virgule et les mots « ou par application des prescriptions de la règle 40.8, à partir du tirant d'eau d'été pour transport de bois, mesuré depuis le dessus de la quille jusqu'à la ligne de charge d'été pour transport de bois en pontée. »

ANNEXE II

ZONES, REGIONS  
ET PERIODES SAISONNIERES

Règle 46. - *Zones et régions périodiques  
d'hiver de l'hémisphère Nord*

Remplacer la dernière phrase du paragraphe 1 b par ce qui suit :

« Sont exclues de cette zone périodique d'hiver I de l'Atlantique Nord, la région périodique d'hiver de l'Atlantique Nord et la partie de la mer Baltique située au-delà du parallèle du Skaw dans le Skagerrak. Les Iles Shetland sont considérées comme étant à la limite des zones périodiques d'hiver I et II de l'Atlantique Nord.

« Périodes saisonnières :

« Hiver : 1<sup>er</sup> novembre - 31 mars ;

« Été 1<sup>er</sup> avril - 31 octobre. »



## Article 47

*Zone périodique d'hiver de l'hémisphère Sud*

A la fin de la règle, remplacer les mots « jusqu'à la côte ouest du continent américain » par les mots « jusqu'au point de latitude 33° S et de longitude 79° W ; la loxodromie jusqu'au point de latitude 41° S et de longitude 75° W ; la loxodromie jusqu'au phare de Punta Corona sur l'île de Chiloe, au point de latitude 41° 47' S et de longitude 73° 53' W ; les côtes Nord, Est et Sud de l'île de Chiloe, jusqu'au point de latitude 43° 20' S et de longitude 74° 20' W : le méridien 74° 20' W jusqu'au parallèle 45° 45' S, y compris la zone côtière des chenaux de Chiloe allant du méridien 74° 20' W vers l'Est.

Règle 48. - *Zone tropicale*

A la fin du premier alinéa du paragraphe 2, remplacer les mots « la loxodromie jusqu'à la côte Ouest du continent américain au point de latitude 30° S » par les mots « la loxodromie jusqu'au point de latitude 32° 47' S et de longitude 72° W ; le parallèle 32° 47' S jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud ». Au deuxième alinéa du paragraphe 2, remplacer le nom « Coquimbo » par « Valparaiso ».

Règle 49. - *Régions périodiques tropicales*

Au paragraphe 4 b, remplacer les mots « méridien 120° E et ce méridien jusqu'à la côte de l'Australie » par les mots « méridien 114° E et ce méridien jusqu'à la côte de l'Australie ».

## Carte des zones permanentes et périodiques

Lorsqu'ils désignent la région située le long de la côte Est des Etats-Unis, remplacer les mots « zone périodique d'hiver » par « région périodique d'hiver ». Dans la note, remplacer le mot « occidentale » par « orientale ». Déplacer la limite de la zone périodique tropicale sur la côte de l'Australie du méridien 120° E au méridien 114° E.

Supprimer la limite méridionale de la zone d'été située à l'Est du point de latitude 33° S et de longitude 79° W jusqu'à la côte Ouest du continent américain. Insérer une loxodromie du point de latitude 33° S et de longitude 79° W jusqu'au point de latitude 41° S et de longitude 75° W ; insérer ensuite une loxodromie jusqu'au phare de Punta Corona sur l'île de Chiloe, au point de latitude 41° 47' S et de longitude 73° 53' W à partir de ce point, les côtes Nord, Est et Sud de l'île de Chiloe constituent la limite jusqu'au point de latitude 43° 20' S et de longitude 74° 20' W ; suivre le méridien de longitude 74° 20' W jusqu'au parallèle 45° 45' S, puis ce parallèle jusqu'à la Côte Ouest de l'Amérique du Sud. Supprimer sur la ligne qui marque la limite méridionale de la zone tropicale la loxodromie du point de latitude 26° S et de longitude 75° W jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud à une latitude de 30° S. Insérer une loxodromie du point de latitude 26° S et de longitude 75° W jusqu'au point de latitude 32° 47' S et de longitude 72° W, puis le parallèle 32° 47' S jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud.

## ANNEXE III

## CERTIFICATS

Remplacer les modèles actuels de certificat international de franc-bord (1966) et de Certificat international d'exemption pour le franc-bord par ce qui suit :

## MODELE DE CERTIFICAT

## INTERNATIONAL DE FRANC-BORD

(Cachet officiel) (Etat)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif, sous l'autorité du Gouvernement : .....

(Nom de l'Etat)

Par .....

(Personne ou organisme autorisé)

Caractéristiques du navire (1) :

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Port d'immatriculation .....

Longueur (L) mesurée conformément à l'article 2-8 (en mètres) .....

Numéro OMI (2) .....

Franc-Bord assigné à titre de (3) :

Navire neuf ;

Navire existant ;

Type de navire (3) :

Type « A » ;

Type « B » ;

Type « B » à franc-bord réduit ;

Type « B » à franc-bord augmenté.

Franc-bord mesuré à partir de la ligne de pont (en mm) (4)

Tropical ..... (T) ;

Été ..... (E) ;

Hiver ..... (H) ;

Hiver dans l'Atlantique Nord ..... (HAN) ;

Bois tropical ..... (BT) ;

Bois été ..... (BE) ;

Bois hiver ..... (BH) ;

Bois hiver dans l'Atlantique Nord.....

(BHAN) Emplacement de la ligne de charge (4)

[ [ = ] ] .....



mm au dessus de (E) ; le bord supérieur de la ligne passant par le centre de l'anneau.....mm au dessous de (E) ; .....mm au-dessous de (E).....mm au-dessous de (BE) ; .....mm au-dessous de (E) ; .....mm au-dessous de (BE) ; .....mm au-dessous de (BE).

Réduction en eau douce pour tous les francs-bords autres que les francs-bords pour transport de bois ..... mm.

Le bord supérieur de la marque de la ligne de pont à partir de laquelle ces francs-bords sont mesurés se trouve à ..... mm

du pont ..... en abord.

*Vous pouvez consulter le cliché dans le JO  
n° 25 du 30/01/20 1 page 1600 à 1612*

Il est certifié :

1. Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de l'article 14 de la Convention.

2. Qu'à la suite de cette visite il a été constaté que les francs-bords ci-dessus ont été assignés et les lignes de charge ci-dessus marquées conformément aux dispositions de la Convention.

Le présent certificat est valable jusqu'au (5) ..... sous réserve des visites annuelles prévues à l'article 14-1 c de la Convention.

Délivré à .....  
(Lieu de délivrance du certificat)

Le .....

(Date de délivrance)

(Signature de l'agent

autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

## NOTES

1. Lorsqu'un navire part d'un port situé sur une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter son chargement d'une quantité correspondant au poids du combustible et de toute autre matière consommable nécessaire à ses besoins pendant le trajet entre le point de départ et la mer.

2. Quand un navire se déplace en eau douce de densité égale à un, la ligne de charge appropriée peut être immergée à une profondeur correspondant à la correction pour eau douce indiquée ci-dessus. Quand la densité de l'eau n'est pas égale à un, la correction est proportionnelle à la différence entre 1.025 et la densité réelle.

Attestation de visites annuelles.

Il est certifié que, lors d'une visite annuelle prescrite par l'article 14-1 c de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Visite annelle :

Signé : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle :

Signé : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle :

Signé : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

(Cachet ou tampon selon le cas de l'autorité)

Visite annuelle :

Signé : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

(Cachet ou tampon selon le cas de l'autorité)

Visite annuelle effectuée conformément à l'article 19-8 c

Il est certifié que, lors d'une visite effectuée conformément à l'article 19-8 c de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Signé : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa de prorogation du certificat, s'il est valable pour une durée inférieure à cinq ans, en cas d'application de l'article 19-3. Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à l'article 19-3 de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa de prorogation du certificat, après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de l'article 19-4

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à l'article 19-4 de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)



Visa de prorogation du certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce en cas d'application de l'article 19-5 ou 19-6. Le présent certificat, conformément à l'article 19-5/19.6 (3) de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa pour l'avancement de la date anniversaire en cas d'application de l'article 19-8.

Conformément à l'article 19-8 de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixé au .....

Signé : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

(1) Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans les cases.

(2) Conformément à la résolution A. 600 (15) intitulée Système de numéros OMI d'identification des navires, ce renseignement peut être indiqué à titre facultatif.

(3) Rayer les mentions inutiles.

(4) Les franc-bords et les lignes de charge qui ne sont pas applicables n'ont pas à être indiqués sur le certificat. Les lignes de charge de compartimentage peuvent être indiquées sur le certificat à titre facultatif.

5) indiquer la date d'expiration fixée par l'administration conformément à l'article 19-1 de la Convention. Le jour et le mois correspondant à la date anniversaire telle que définie à l'article 2-9 de la Convention, sauf si cette dernière date est modifiée en application de l'article 19-8.

## MODELE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL D'EXEMPTION POUR LE FRANC-BORD

Certificat international d'exemption pour le franc-bord

(Cachet officiel) (Etat)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif, sous l'autorité du Gouvernement : .....

(Nom de l'Etat)

Par : .....

(personne ou organisme autorisé)

Caractéristiques du navire : .....

Nom du navire : .....

Numéro ou lettres distinctifs : .....

Port d'immatriculation : .....

Longueur (L) mesurée conformément à l'article 2-8 (en mètres) : .....

Numéro OMI (2) : .....

Il est certifié :

Que le navire est exempté, en vertu de l'article 6-2/ article 6-4 (3) de la Convention susvisée, de l'application des dispositions de la Convention. Les dispositions de la Convention dont le navire est exempté en vertu de l'article 6-2 sont les suivantes : .....

Le voyage pour lequel l'exemption est accordée en vertu de l'article 6-4 est le suivant : .....

De : .....

A : ..... conditions, s'il en existe, auxquelles l'exemption est accordée en vertu de l'article 6-2 ou de l'article 6-4 : .....

Le présent certificat est valable jusqu'au (4) ..... sous réserve des visites annuelles prévues à l'article 14-1 c de la Convention.

Délivré à .....

(Lieu de délivrance du certificat).

Le .....

(Date de délivrance)

(Signature de l'agent

autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Attestation de visites annuelles.

Il est certifié que, lors d'une visite annuelle prescrite par l'article 14-1 c de la Convention, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Visite annuelle :

Signé : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

(Cachet ou Tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle

Signé : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

Cachet ou tampon, selon le cas de l'autorité)

Visite annuelle :

Signé : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

(Cachet ou Tampon, selon le cas, de l'autorité) VIE PUBLIQUE



Visite annuelle :

*Signé* : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

(Cachet ou Tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle effectuée conformément à l'article 19-8 c.

Il est certifié que, lors d'une visite effectuée conformément à l'article 19-8-c de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

*Signé* : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa de prorogation du certificat, s'il est valable pour une durée inférieure à cinq ans, en cas d'application de l'article 19-3.

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à l'article 19-3 de la convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

*Signé* : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date ; .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa de prorogation du certificat, après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de l'article 19-4

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à l'article 19-4 de la Convention; est accepté comme valable jusqu'au .....

*Signé* : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

Cachet ou tampon, selon le cas de l'autorité)

Visa de prorogation du certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce en cas d'application de l'article 19-5 ou 19-6.

Le présent certificat, conformément à l'article 19-5/19-6 (3) de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au .....

*Signé* : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa pour l'avancement de la date anniversaire en cas d'application de l'article 19-8.

Conformément à l'article 19-8 de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au.....

*Signé* : .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : .....

Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas de l'autorité)

(1) Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans les cases.

(2) Conformément à la résolution A. 600 (15) intitulée Système de numéros OMI d'identification des navires, ce renseignement peut être indiqué à titre facultatif.

(3) Rayer les mentions inutiles.

(4) Indiquer la date d'expiration fixée par l'administration conformément à l'article 19-1 de la Convention. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle que définie à l'article 2-9 de la Convention, sauf si cette dernière date est modifiée en application de l'article 19-8.

#### Loi n° 2018-07 du 26 février 2018

**autorisant le Président de la République à ratifier la Convention portant création de la Société de Gestion de l'Energie des ouvrages du Haut Bassin en Guinée (SOGEOH)**

#### EXPOSE DES MOTIFS

L' Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (OMVS) est un organisme sous régional qui regroupe la Guinée, le Mali, la Mauritanie et le Sénégal. Son objectif est de favoriser une meilleure intégration socioéconomique des Etats membres par la mise en valeur des ressources du bassin du fleuve Sénégal.

A cet effet, l'Organisation a développé un important programme d'infrastructures régionales et a, aujourd'hui, à son actif, la réalisation de trois ouvrages hydrauliques communs : le barrage anti-sel de Diama, le complexe hydroélectrique de Manantali et la centrale au fil de l'eau de Félou.

La gestion de ces ouvrages destinés, à la fois, à l'irrigation, à la production d'énergie électrique et à la navigation fluviale, a nécessité la mise en place, par les Etats, de la Société de Gestion et d'exploitation de Diama (SOGED) et la Société de Gestion de l'Energie de Manantali (SOGEM), en 1997. Dans la même optique, la Société pour la Gestion et l'Exploitation de la Navigation sur le fleuve Sénégal (SOGENAV) a vu le jour en 2010.

Par ailleurs, avec l'adhésion de la Guinée à l'OMVS en 2006, d'autres ouvrages sont programmés dans le haut bassin du fleuve Sénégal, notamment les barrages hydroélectriques de Koukoutamba, de Bouréya et de Balassa.

C'est ainsi que la Convention portant création de la Société de Gestion de l'Energie des Ouvrages du Haut bassin en Guinée (SOGEOH) a été signée le 17 mai 2017, à Conakry, par les Chefs d'Etat des pays membres de l'OMVS.



La SOGEOH est donc une Société publique interétatique chargée de la gestion et de l'exploitation des futurs ouvrages du Haut bassin du fleuve Sénégal. Elle définit, entre autres, les missions, l'organisation et les modalités de fonctionnement de ladite Société ainsi que les mécanismes de son financement.

La ratification de cette Convention constitue une étape nécessaire devant permettre la mise en place effective de la SOGEOH qui sera une matérialisation de l'engagement des Etats membres de l'OMVS à poursuivre et à renforcer la coopération et l'intégration sous-régionale.

Telle est l'économie du présent projet de loi.

L'Assemblée nationale a adopté, en sa séance du mardi 15 février 2018 ;

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

Article unique. - Le Président de la République est autorisé à ratifier la Convention portant création de la Société de Gestion de l'Energie des Ouvrages du Haut Bassin en Guinée (SOGEOH).

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

Fait à Dakar, le 26 février 2018

Macky SALL

Par le Président de la République :

*Le Premier Ministre,*

Mahammed Boun Abdallah DIONNE

OMVS

(ORGANISATION POUR LA MISE EN VALEUR  
DU FLEUVE SENEGAL)

CONVENTION PORTANT CREATION  
DE L'AGENCE DE GESTION DE L'ENERGIE  
DES OUVRAGES DU HAUT-BASSIN  
DU FLEUVE SENEGAL EN GUINEE

SOGEOH

LES CHEFS D'ETAT ET DE GOUVERNEMENT de :

- la République de Guinée,
- la République du Mali,
- la République Islamique de Mauritanie,
- la République du Sénégal,

VU la Charte de l'Organisation des Nations Unies du 26 juin 1945 ;  
VU le Traité instituant l'Union Africaine du 11 juillet 2000 ;  
VU la Convention relative au Statut du fleuve Sénégal du 11 mars 1972 ;

VU la Convention amendée portant création de l'Organisation pour la Mise en valeur du Fleuve Sénégal (OMVS) du 11 mars 1972 ;

VU la Convention relative au Statut juridique des ouvrages communs du 21 décembre 1978 ;

VU la Convention relative aux modalités de financement des ouvrages communs du 12 mai 1982 ;

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

VU le traité d'adhésion de la République de Guinée de l'OMVS du 17 mars 2006 ;

VU la résolution n° 00012/XIVème CCEG/SN/D/2006 relative au Programme d'Action Commun ;

VU la Résolution n° 00648/ER/CM/CKY/68<sup>ème</sup> S.O/2016 du 16 janvier 2016 portant création de la Société de Gestion de l'Energie des Ouvrages du Haut-bassin du fleuve Sénégal en Guinée (SOGEOH) ;

VU la Résolution n° 00654/ER/CL/NKT/61<sup>ème</sup> S.E/2016 du 22 août 2016 portant amendement de la Résolution n° 00648/ER/CM/CKY/68<sup>ème</sup> S.O/2016 portant création de la Société de Gestion de l'Energie des Ouvrages du Haut-bassin du fleuve Sénégal en Guinée.

- Considérant la mise en service des barrages de Diama, en août 1986, de Manantali, en mars 1988, de Félou, en décembre 2013 qui a permis à l'Organisation de mener à bien l'une des réalisations les plus remarquables en Afrique Subsaharienne ;

- Considérant la maîtrise partielle des eaux du fleuve Sénégal par ces ouvrages, devenue une réalité depuis l'année 1988 et qui a permis de développer l'agriculture irriguée, l'accès à l'eau potable, la navigation ainsi que la disponibilité d'une énergie à bon marché depuis l'année 2002 ;

- Considérant la mise en oeuvre des directives issues de la « Déclaration de Nouakchott » des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'OMVS au 21 mai 2003 portant sur le nouveau cadre d'Orientation Stratégique de l'Organisation, qui a abouti, entre autres, à la rénovation de l'arsenal normatif existant, à l'adhésion de la République de Guinée à l'OMVS, à la mise en oeuvre du Programme de Gestion Intégrée des ressources en Eau et de développement des usages multiples dans le bassin du fleuve Sénégal, ainsi qu'à la mise en oeuvre du programme d'aménagement des ouvrages hydroélectriques et hydrauliques ;

- Considérant que toutes ces actions s'inscrivent dans le cadre du renforcement des capacités de l'Organisation à apporter de solides gages de développement aux secteurs socio-économiques et marchands des Etats membres, bénéficiaires de l'aménagement du Fleuve Sénégal ;

- Considérant la décision des Chefs d'Etat et de Gouvernement, signataires de la présente Convention, de créer l'Agence de Gestion de l'Energie des Ouvrages du Haut-bassin du fleuve Sénégal en Guinée, afin de donner une forte impulsion de l'Organisation.

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

#### TITRE 1. - DES DEFINITIONS

Article premier. - Les termes suivants ont la signification indiquée ci-après chaque fois qu'ils sont utilisés dans la présente Convention.

« *Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement* » désigne l'instance suprême de l'Organisation, telle que visée à l'article 3 de la Convention du 11 mars 1972 portant création de l'Organisation telle qu'amendée ;

« *Conseil des Ministres* » désigne le Conseil des Ministres de l'Organisation, comme organe de conception et de contrôle de l'Organisation institué par les articles 8 suivants de la Convention du 11 mars 1972 portant création de l'Organisation telle qu'amendée ;

« *Haut-Commissariat* » désigne le Haut-Commissariat de l'Organisation comme organe exécutif et de coordination institué par les articles 11 et suivants de la Convention du 11 mars 1972 portant création de l'Organisation telle qu'amendée ;



« *Etats membres* » désigne les Etats membres de l'Organisation, signataires de la présente Convention ;

« *Ouvrages communs* » désigne les Ouvrages répondant aux critères de l'article 2 de la Convention du 21 décembre 1978 relative au statut juridique des ouvrages communs ;

« *Ouvrages annexes* » désigne des ouvrages qui sont incorporés physiquement dans un ouvrage commun ;

« *Ouvrages Accessoires* » désigne des ouvrages qui, sans être incorporés physiquement dans un ouvrage communs, servent au bon fonctionnement de cet ouvrage commun ;

« *Organisation* » désigne l'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal (OMVS) ;

« *Textes institutifs* » désigne

- la Convention relative au statut du fleuve Sénégal du 11 mars 1972,

- la Convention portant création de l'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal (OMVS) du 11 mars 1972 telle qu'amendée ;

- la Convention relative au statut juridique des ouvrages communs du 21 décembre 1978 ;

- la Convention relative aux modalités de financement des ouvrages communs du 12 mai 1982 ;

- la Convention portant création de l'Agence de Gestion et d'Exploitation de Diama (SOGED) du 07 janvier 1997 ;

- la Convention portant création de l'Agence de Gestion et de l'Energie de Manantali (SOGEM) du 07 janvier 1997 ;

- la Convention portant création de l'Agence de Gestion et d'Exploitation de la Navigation sur le fleuve Sénégal (SOGENAV) du 09 juin 2011 ;

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

- le Code International de la Navigation et des Transports sur le fleuve Sénégal du 11 mars 2015 ;

- le Traité d'Adhésion de la République de Guinée du 17 mars 2006.

## TITRE II. - DE LA DENOMINATION, DE LA FORME JURIDIQUE, DU SIEGE ET DES MISSIONS

Art. 2. - Il est créé, sous la tutelle de l'Organisation, une Agence de Gestion de l'Energie des Ouvrages du Haut-bassin du fleuve Sénégal en Guinée chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement des ouvrages communs visés à l'article 6 ci-après.

Art. 3. - L'Agence de gestion est créé sous la forme d'une société publique interétatique dont le régime est défini dans les textes institutifs et, plus particulièrement, aux titres V et VI de la Convention du 21 décembre 1978 relative au statut juridique des ouvrages communs.

Elle est dénommée « *Société de Gestion de l'Energie des Ouvrages du Haut-bassin du fleuve Sénégal en Guinée* » en abrégé SOGEOH

Art. 4. - Le Siège social de la SOGEOH est fixé à Conakry, en République de Guinée. Il peut être transféré, en tout autre lieu, par décision du Conseil des ministres de l'OMVS.

Art. 5. - Les statuts de la SOGEOH fixeront le montant de son capital à souscrire par les Etats membres de l'OMVS ainsi que sa répartition.

Le Conseil des ministres pourra décider ultérieurement de l'ouverture du capital à des conditions qu'il définira.

En cas d'ouverture du capital de la SOGEOH au secteur privé, le Conseil des ministres détermine le montant de sa participation au capital et les modalités de son implication dans les organes délibérants et de gestion de la société.

Art. 6. - La SOGEOH est chargée par les Etats membres de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement des ouvrages communs dans le haut-bassin du Fleuve Sénégal en Guinée destinés à la production et au transport de l'énergie électrique.

De manière non exhaustive, ces ouvrages communs sont :

a) le barrage de Koukoutamba,

b) le barrage de Boureya,

c) le barrage de Balassa,

d) les microcentrales,

e) les centrales hydroélectriques et les centres de commande,

f) les lignes de transport et les postes dans le Haut-bassin du fleuve en Guinée ;

g) les ouvrages annexes et les ouvrages accessoires aux ouvrages ci-dessus.

La SOGEOH, dans le cadre des missions qui lui sont assignées, est chargée en particulier des fonctions et tâches suivantes :

- Maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des installations ;

- Maîtrise d'oeuvre ;

- Programmation des investissements, renouvellements et études de réalisation ;

- Réception des installations (investissements et renouvellements) ;

- Recherche et mise en place des financements ;

- Gestion de la dette ;

- Contrôle de l'exécution du contrat d'exploitation mentionné à l'article 10 ci-après ;

- Formation du personnel.

En outre, l'Organisation peut confier à la SOGEOH l'exploitation, l'entretien et le renouvellement de tous autres ouvrages communs dans le Haut-bassin du fleuve en Guinée.

Art. 7. - Les obligations de la SOGEOH en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement des ouvrages communs sont précisées dans un cahier des charges approuvé par le Conseil des ministres



### TITRE III. - DE L'ORGANISATION ET DU FONCTIONNEMENT

Article 8. - La SOGEOH est régie par l'ensemble des textes institutifs, par la présente Convention, par ses statuts et, le cas échéant, par le droit de l'Etat du siège social.

La SOGEOH bénéficie, sans restriction, des privilèges et immunités accordés aux agences de gestion par les articles 21 et suivants de la Convention du 21 décembre 1978 relative au statut juridique des ouvrages communs. Par dérogation aux dispositions de l'article 25 de ladite Convention, la SOGEOH peut renoncer, dans le cadre d'opérations déterminées, aux immunités d'exécution et de juridiction dont elle bénéficie aux termes dudit article. Cette renonciation doit, dans chaque cas, être autorisée par une décision du Conseil d'Administration de la société.

Art. 9. - Les organes de la SOGEOH sont :

- le Conseil des ministres agissant en qualité d'Assemblée générale ;
- le Conseil d'Administration ;
- la Direction générale.

La composition, les modalités d'organisation et de fonctionnement des organes de la SOGEO sont définies par ses statuts.

Art. 10. - La SOGEOH exerce, elle-même, les missions qui lui sont confiées par la présente Convention ou par l'intermédiaire de tout tiers, personne physique ou personne morale de droit public ou privé. A cet effet, elle peut conclure des contrats.

Art. 11. - Les dispositions de l'article 8 de la Convention du 21 décembre 1978 relative au statut juridique des ouvrages communs s'appliquent en ce qui concerne les ouvrages communs réalisés ou gérés par la SOGEOH.

Les dispositions des articles 9 et 10 de la Convention précitée s'appliquent aux personnes physiques et morales et aux groupements de personnes physiques ou morales chargés par la SOGEOH de l'exécution de travaux ou de prestations de service lors de la construction, de la maintenance et de l'entretien d'ouvrages communs.

Art. 12. - La gestion des réservoirs des différents ouvrages dont la SOGEOH a la charge s'inscrit dans le respect de la charte des Eaux du fleuve Sénégal du 28 mai 2002 qui définit les principes et les modalités de répartition des eaux entre les différents usages.

Les dispositions des paragraphes (a) et (b) de l'article 19 de la Convention du 21 décembre 1978 relative au statut juridique des ouvrages communs ne s'appliquent pas à la SOGEOH.

### TITRE IV. - DISPOSITIONS FINANCIERES

Art. 13. - La SOGEOH a le droit exclusif de production, de transport et de vente de l'énergie produite par les ouvrages communs dont la gestion lui est confiée ou d'assurer des prestations de services par l'intermédiaire de ces ouvrages. Elle peut également, sous réserve des dispositions de l'article 10 ci-dessus, louer tout ou partie desdits ouvrages ou en concéder l'exploitation contre rémunération.

Les principes de mécanismes de ratification et de commercialisation de l'énergie hydroélectrique dans le Haut-Bassin du fleuve en Guinée font l'objet d'un accord entre les Etats membres, la SOGEOH et les Sociétés d'électricité ainsi que toute autre entité dont l'implication aura été jugé nécessaire.

Art. 14. - La SOGEOH tire ses ressources, à titre principal, des produits de vente de l'énergie électrique.

Les Etats membres s'assureront du paiement par les sociétés nationales d'électricité du prix des fournitures d'énergie effectuées par la SOGEOH au titre de ses prestation ou de celles des sociétés auxquelles elle aura délégué tout ou partie de ses attributions. Les Etats membres reconnaissent à ladite Société le droit de suspendre les fournitures d'énergie en cas de non-paiement des montants exigibles.

Art. 15. - Outre la dotation initiale au capital de la SOGEOH et de ses ressources propres visés à l'article 14 ci-dessus, la SOGEOH peut avoir recours pour la réalisation et le fonctionnement des ouvrages communs dont elle a la responsabilité, aux modalités de financement suivantes :

- a) avances versées par les Etats ;
- b) emprunts contractés par les membres et rétrocédés à la SOGEOH ;
- c) subventions, dons, legs et autres libéralités, y compris l'assistance technique ;
- d) emprunts contractés par la SOGEOH avec ou sans garanties.

Art. 16. - Les dispositions de la Convention du 12 mai 1982 relative aux modalités de financement des ouvrages communs sont applicables aux emprunts contractés par la SOGEOH.

Dans le cadre de ses relations avec ses bailleurs de fonds, la SOGEOH est habilitée, sur autorisation de son Conseil d'Administration, à donner en garantie tout ou partie de ses revenus.

Art. 17. - Le service de la dette de la SOGEOH est assuré par les revenus perçus conformément aux dispositions de la présente Convention.



En cas d'insuffisance de ces revenus, le service de la dette sera assuré par les avances des Etats actionnaires dans les conditions visées aux paragraphes a) et c) de l'article 15 ci-dessus.

Art. 18. - Les Etats membres accordent à la SOGEOH toutes facilités de change et de transfert pour ses opérations, y compris le service de la dette.

Art. 19. - Les ressources de SOGEOH doivent lui permettre en particulier de :

- faire face à ses charges d'exploitation et de fonctionnement ;
- assurer le service de la dette contractée ou mise en charge ;
- constituer une provision pour le renouvellement des équipements, des installations et des ouvrages ;
- constituer un fonds pour risque hydrologique et autres aléas climatiques, pour faire face, le cas échéant, aux charges de fonctionnement, l'exploitation et de service de la dette ;
- assurer de façon générale toutes les missions qui lui sont confiées par la présente Convention.

#### TITRE V. - DISPOSITIONS FINALES

Art. 20. - La présente Convention peut être révisée à la demande de l'un des Etats membres.

La demande de révision devra être adressée par écrit au Président en exercice de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement.

Art. 21. - Un Etat membre qui désire dénoncer la présente Convention doit engager des négociations avec les autres Etats membres, d'une part, les tiers intéressés d'autre part, en vue de la liquidation de ses droits et obligations relatives à la réalisation et à la gestion des ouvrages communs, annexes et accessoires et à la SOGEOH.

La dénonciation ne devient effective que lorsque cet Etat aura souscrit des accords de règlement satisfaisants pour les autres Etats membres, d'une part et les tiers intéressés, d'autre part.

Art. 22. - Tout différend qui pourrait surgir entre les Etats membres relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention sera résolu par la conciliation et la médiation.

A défaut d'accord, les Etats membres devront saisir l'organe compétent de l'Union africaine.

En dernier recours, la Cour Internationale de Justice est saisie.

Art. 23. - La présente Convention sera ratifiée par chaque Etat membre selon ses procédures constitutionnelles propres.

Elle entrera en vigueur immédiatement après le dépôt du dernier instrument de ratification.

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

Art. 24. - La présente Convention sera adressée pour enregistrement à la Commission de l'Union Africaine et au Secrétariat Général des Nations Unies dès son entrée en vigueur.

*En foi de quoi*, nous, Chefs d'Etat et de Gouvernement de la République de Guinée, de la République du Mali, de la République Islamique de Mauritanie et de la République du Sénégal, signons la présente Convention le 17 mai 2017 à Conakry en huit (8) exemplaires, en langue française.

Pour la République de Guinée :

*Son Excellence,*

**Monsieur Alpha CONDE**

*Président de la République*

Pour la République du Mali :

*Son Excellence,*

**Monsieur Ibrahim Boubacar KEÏTA**

*Président de la République*

Pour la République Islamique de Mauritanie :

*Son Excellence, Monsieur*

**Mohamed OULD ABDEL AZIZ**

*Président de la République*

Pour la République du Sénégal :

*Son Excellence,*

**Monsieur Macky SALL**

*Président de la République*



## PARTIE NON OFFICIELLE

## ANNONCES

(L'Administration n'entend nullement être responsable de la teneur des annonces ou avis publiés sous cette rubrique par les particuliers)

## DECLARATION D'ASSOCIATION

**Titre de l'Association :** ASSOCIATION POUR LE DEVELOPPEMENT DE HATHIOUNE (ASDEHA)

**Siège social :** Sicap Mbaou,  
villa n° 135 - Pikine

**Objet :**

- unir les membres animés d'un même idéal et créer entre eux des liens d'entente et de solidarité ;
- contribuer efficacement au développement du village ;
- appuyer les jeunes dans leurs projets ;
- contribuer à la promotion des femmes du village ;
- porter assistance aux élèves et étudiants du village.

## COMPOSITION DU BUREAU

*Actuellement chargé de l'administration et de la direction de l'association*

MM. Malamine DIEDHIOU, *Président* ;

Youssouph BADIANE, *Secrétaire général* ;

Abdou BADIANE, *Trésorier général*.

Récépissé de déclaration d'association n° 00165 GRD/AA/BAG en date du 07 mai 2018.

Etude de M<sup>e</sup> Boukounta DIALLO

*Avocat à la Cour*

5, Place de l'Indépendance

Immeuble Air Afrique - 3<sup>ème</sup> Etage DAKAR-SENEGAL

## AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 3490/DG (Dakar-Gorée) devenu le titre foncier n° 4900/DK (Dakar-Plateau) situé à Dakar, appartenant à Nils RASMUSSEN, né le 11 octobre 1890 à SVEDALA (SUEDE). 2-2

Société civile professionnelle de *notaires*

SOW & MBACKE

Titulaire de la Charge de Dakar III créée en 1959

(Successeur de Me Amadou Nicolas Mbaye

& de Me Boubacar Seck)

27, rue Jules Ferry x Moussé Diop

## AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte de la copie du titre foncier n° 2006/R appartenant à Madame Bernadette Marie Berthe Bugnicourt ». 2-2

Société civile professionnelle de *notaires*

M<sup>re</sup> Papa Ismael Kâ & Alioune Kâ

94, Rue Félix Faure -Dakar

## AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 12.583/GR de la Commune de Grand Dakar et du Certificat d'inscription d'hypothèque de la garantie de la CBAO GROUPE ATTIJARIWABA BANK (ex. BANQUE INTERNATIONALE POUR L'AFRIQUE OCCIDENTALE, «BIAO») y afférent, appartenant à feu Ibrahima Diop. 2-2

Etude Me Abdourahmane SO

*Avocat à la Cour*

SICAP Sacré-Coeur III VDN n° 150 App 2D

BP. 11.857 - Dakar

## AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 12.088/GRD de Grand Dakar (ex. 14.917/DG) reporté au livre foncier de Ngor Almadies sous le n° 10.773/NGA, appartenant à Monsieur Achille YELLO employé de Banque demeurant à Dakar. 2-2

Etude Me Mahmoudou Aly TOURE, *notaire*

Dakar XVI, Point E

Rue L. Résidence Seydina Cheikh Ahmed Tijani

## AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du Certificat d'inscription du bail et du Certificat d'inscription de l'hypothèque portant sur le titre foncier n° 2.437/NGA appartenant au sieur Serigne TOP. 2-2

Etude de M<sup>e</sup> Cheikh Balla Nar DIENG,

*notaire à Ziguinchor*

132, rue Lemoine - BP. 576 Ziguinchor

## AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 487/BC de la Basse Casamance appartenant à Monsieur Robert SAGNA. 1-2

GENI & KEBE SCP D'AVOCATS

47, Bd de la République - BP. 14392 / 15023

Dakar - SENEGAL

## AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 434 Niani Ouli, consistant à un terrain d'une superficie de 400 m<sup>2</sup> lot 161-Est, situé à Tambacounda. 1-2



**PRIMATURE**

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

**RECEPISSE**

(Application de la loi n° 70-14 du 6 février 1970 fixant les règles d'applicabilité des lois, des actes administratifs à caractère réglementaire et des actes administratifs à caractère individuel, modifiée par la loi n° 71-07 du 21 janvier 1971).

**Le numéro 7112 du Journal officiel** en date du **27 juillet 2018** a été déposé au Secrétariat général du Gouvernement, le **27 juillet 2018**.

*Le Secrétaire général du Gouvernement,*  
Seydou GUEYE

**PRIMATURE**

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

**RECEPISSE**

(Application de la loi n° 70-14 du 6 février 1970 fixant les règles d'applicabilité des lois, des actes administratifs à caractère réglementaire et des actes administratifs à caractère individuel, modifiée par la loi n° 71-07 du 21 janvier 1971).

**Le numéro 7116 du Journal officiel** en date du **18 août 2018** a été déposé au Secrétariat général du Gouvernement, le **25 août 2018**.

*Le Secrétaire général du Gouvernement,*  
Seydou GUEYE

**PRIMATURE**

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

**RECEPISSE**

(Application de la loi n° 70-14 du 6 février 1970 fixant les règles d'applicabilité des lois, des actes administratifs à caractère réglementaire et des actes administratifs à caractère individuel, modifiée par la loi n° 71-07 du 21 janvier 1971).

**Le numéro 7113 du Journal officiel** en date du **28 juillet 2018** a été déposé au Secrétariat général du Gouvernement, le **02 août 2017**.

*Le Secrétaire général du Gouvernement,*  
Seydou GUEYE

**PRIMATURE**

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

**RECEPISSE**

(Application de la loi n° 70-14 du 6 février 1970 fixant les règles d'applicabilité des lois, des actes administratifs à caractère réglementaire et des actes administratifs à caractère individuel, modifiée par la loi n° 71-07 du 21 janvier 1971).

**Le numéro 7117 du Journal officiel** en date du **25 août 2018** a été déposé au Secrétariat général du Gouvernement, le **27 août 2018**.

*Le Secrétaire général du Gouvernement,*  
Seydou GUEYE

**PRIMATURE**

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

**RECEPISSE**

(Application de la loi n° 70-14 du 6 février 1970 fixant les règles d'applicabilité des lois, des actes administratifs à caractère réglementaire et des actes administratifs à caractère individuel, modifiée par la loi n° 71-07 du 21 janvier 1971).

**Le numéro 7114 du Journal officiel** en date du **04 août 2018** a été déposé au Secrétariat général du Gouvernement, le **06 août 2018**.

*Le Secrétaire général du Gouvernement,*  
Seydou GUEYE

**PRIMATURE**

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

**RECEPISSE**

(Application de la loi n° 70-14 du 6 février 1970 fixant les règles d'applicabilité des lois, des actes administratifs à caractère réglementaire et des actes administratifs à caractère individuel, modifiée par la loi n° 71-07 du 21 janvier 1971).

**Le numéro 7118 du Journal officiel** en date du **28 août 2018** a été déposé au Secrétariat général du Gouvernement, le **28 août 2018**.

*Le Secrétaire général du Gouvernement,*  
Seydou GUEYE



**PRIMATURE**

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

**RECEPISSE**

(Application de la loi n° 70-14 du 6 février 1970 fixant les règles d'applicabilité des lois, des actes administratifs à caractère réglementaire et des actes administratifs à caractère individuel, modifiée par la loi n° 71-07 du 21 janvier 1971).

**Le numéro 7120 du *Journal officiel* en date du 1<sup>er</sup> septembre 2018 a été déposé au Secrétariat général du Gouvernement, le 03 septembre 2018.**

*Le Secrétaire général du Gouvernement,*  
Seydou GUEYE

**PRIMATURE**

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

**RECEPISSE**

(Application de la loi n° 70-14 du 6 février 1970 fixant les règles d'applicabilité des lois, des actes administratifs à caractère réglementaire et des actes administratifs à caractère individuel, modifiée par la loi n° 71-07 du 21 janvier 1971).

**Le numéro 7121 du *Journal officiel* en date du 03 septembre 2018 a été déposé au Secrétariat général du Gouvernement, le 03 septembre 2018.**

*Le Secrétaire général du Gouvernement,*  
Seydou GUEYE



---

RUFISQUE - Imprimerie nationale DL n° 7070

---