

REPUBLIQUE DU SENEGAL



Un Peuple-Un but-Une foi

Ministère de la justice

CENTRE DE FORMATION JUDICIAIRE DU SENEGAL (CFJ)

Section Magistrature



Mémoire de fin de formation

SUJET :
SECURITE ET SURETE MARITIMES

Présenté par :

Samba KEITA
Auditeur de justice

Sous la direction de :

Alioune CISSOKHO
Magistrat en détachement à la HASSMAR

Promotion: 2022 - 2024

Avertissement

Le centre de formation judiciaire n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans ce mémoire. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur.

DÉDICACES

C'est avec le cœur chargé d'émotions que j'adresse ces lettres de dédicaces ou devrais-je dire de reconnaissance au pilier de ma vie en l'occurrence ma mère, Aminata COULIBALY.

Mère, sachez qu'aucune lettre n'est de trop lorsqu'il s'agit de vous rendre hommage, mais aussi aucune lettre ne suffit pour vous exprimer toute ma gratitude. Vous n'avez, malgré vos maigres moyens, ménagé aucun effort pour que l'on puisse être à l'abri du besoin. Vous avez allié le possible et l'impossible afin que je puisse continuer mes études, réalisant ainsi le vœu de notre regretté père.

Ce travail est le fruit des sacrifices que vous avez consentis pour notre éducation. Je dédie également ce travail à mon père Boubacar KEITA, prématurément arraché à notre affection.

Papa, puisse ce travail récompenser tout ce que tu as fait pour moi de ton vivant.

Enfin je dédie ce travail à ma chère et tendre épouse Aminata SARR madame KEITA pour sa compréhension et son soutien indéfectible.

REMERCIEMENTS

Je souhaite, en premier, lieu remercier mon encadreur, Monsieur Alioune CISSOKHO, Magistrat, ancien substitut du procureur, actuellement chargé des affaires juridiques à la HASSMAR pour avoir bien voulu m'encadrer dans la rédaction de ce mémoire.

J'adresse également mes remerciements à ma sœur Abibatou KEITA pour leur soutien moral et financier, à mes frères Seydou KEITA et Memedou KEITA.

Je remercie par la même occasion les collègues qui ont bien voulu échanger avec moi sur certaines questions relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes. Je veux nommer Alassane KEITA, Modou NDIAYE, Lamine SECK NGOM, Bassirou BEYE.

Je remercie particulièrement mon ami Ibrahima FAYE, journaliste, pour avoir bien voulu consacrer de son temps à la lecture de ce mémoire.

J'exprime ma profonde gratitude à tous les enseignants et formateurs qui ont bien voulu me gratifier de leur savoir durant tout mon parcours scolaire, universitaire et professionnel.

Pour finir, je remercie le personnel du Centre de Formation Judiciaire (CFJ) pour n'avoir ménagé aucun effort afin de nous mettre dans les meilleures conditions.

Sommaire

CHAPITRE I : ETAT DES LIEUX DE LA RÉGLEMENTATION SUR LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ MARITIMES AU SÉNÉGAL :	8
Section I : L'existence de normes externes	8
Section II : Les normes internes	18
CHAPITRE II : LES FORCES ET FAIBLESSES DU CADRE JURIDIQUE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ MARITIMES AU SÉNÉGAL :	30
Section I : Les forces du cadre juridique de la sécurité et de la sûreté maritimes.....	30
SECTION II : Les faiblesses du cadre juridique de la sécurité et de la sûreté maritimes.....	41

LISTE DES PRINCIPAUX SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

ANAM : Agence Nationale des Affaires Maritimes.

ANSP: Agence Nationale de Sûreté Portuaire

BCN: armes nucléaires, bactériologiques ou chimiques.

CMB: Code de la Marine Marchande.

CMM: Convention de Montego Bay.

CIJ: Cour Internationale de Justice.

FPSO: Floating Production Storage and Offloading ou FPSO.

Hassmar: Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'Environnement marin (HASSMAR). Ibid id:

ISPS Code: international Ship and Port Facility Security code.

LBC/FT/PAM: Lutte contre le blanchiment de capitaux/ financement du terrorisme/
Plorifération des armes de destruction massive.

MARPOL: Marine Pollution (Marpol est une convention internationale concernant la pollution de la mer, élaborée dans le cadre de l'Organisation maritime internationale.)

MRCC: Maritime Rescue Coordination Center désignant le Centre Principal de Coordination des Secours en mer.

O.M.I: Organisation Maritime Internationale.

O.N.U : Organisation des Nations Unies.

ONUDD: Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime.

Op.cit : Opere citato

PFSO : Port Facility Security Officer.

PNIUM : Plan national d'Interventions d'urgence en Mer.

POLMAR: Pollution Maritime.

RSC: « Rescue Sub-Center » désignant un Centre Secondaire de Coordination des Secours en mer.

SAR Search and Rescue.

SOLAS: Safety Of Life At Sea.

SUA: Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation.

SURMAR: Sûreté Maritme.

S.S.O : Ship Security Officer.

Pêche INN: Pêche illicite non déclarée non réglementée.

ZEE : Zone économique exclusive.

Introduction

« Il y a trois sortes d'hommes : Les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer ». Aristote

La mondialisation influence fortement tous les pays de la planète, qu'il s'agisse d'États côtiers ou sans littoral, et facilite l'accès aux ressources, aux matières premières et aux marchés. Cette évolution a été en grande partie favorisée par le réseau moderne et en plein essor des échanges commerciaux maritimes. Aujourd'hui, 80 % des marchandises du commerce mondial sont transportées par des navires¹. Les États ont massivement investi dans les infrastructures maritimes, le transport par conteneurs, la chaîne d'approvisionnement en énergie, le contrôle informatique des cargaisons et l'accélération des transactions financières pour tirer profit de la mondialisation.

En outre, la plupart des États ont relié l'arrière-pays au littoral par un réseau routier et ferroviaire complexe afin de faciliter et d'accélérer le mouvement des marchandises. Suivant l'Étude des Nations Unies sur le transport maritime en 2023 et en 2022, les transporteurs de conteneurs ont engrangé des profits sans précédent, estimés à près de 300 milliards de dollars avant intérêts et impôts². Après un léger creux pendant la période Covid, les échanges de marchandises par les mers ont atteint un volume de 11 milliards de tonnes en 2022 et repris la croissance annuelle qui tourne le plus souvent autour de 3-4 %. Outre le transport de conteneurs, les bateaux transportent aussi énormément de vrac liquide (hydrocarbures notamment, à hauteur de 39 % du total environ) et de vrac solide (21% du trafic total de marchandises), comme des minerais, du charbon, des céréales, du bois, etc.³.

Au-delà du transport maritime, la mer est aujourd'hui le réceptacle d'importantes installations destinées à l'exploitation du pétrole, du gaz et d'autres ressources minières. Cette nouvelle configuration de l'utilisation de la mer, n'a pas échappé aux tentacules des terroristes, mouvements révolutionnaires et autres groupements armés, qui, au fil des années, ont fait de la mer le théâtre de leurs opérations.

¹ V.SAKHUJA, les menaces et défis auxquels se heurte la chaîne logistique maritime, p.4.

² Conférence des nations unies sur le commerce et le développement : étude sur les transports maritimes 2023 p12.

³<https://www.musee-marine.fr/le-magazine/dossiers-thematiques/a-quoi-ressembleront-les-echanges-maritimes-de-demain/infographie.html> (consulté le 27 juin 2024 à 12h 07mn).

En effet, ces différents groupes, bien qu'ils ne soient pas motivés par les mêmes intérêts⁴, contribuent à la décadence du commerce maritime mondial et à la rupture de la chaîne logistique à travers des actes de piraterie⁵, de vols à main armée⁶ et d'attentats terroristes⁷. Selon le rapport annuel de 2023 du Meca Center, 31 incidents ont été relevés dans le golfe de la Guinée dont 26 cas de brigandage et 5 cas de piraterie⁸, 51 incidents en Asie du Sud-Est et Pacifique dont 33 cas de brigandage et 18 cas de piraterie⁹, alors qu'en Europe 295 incidents ont été notés dont 268 cas de brigandage et 27 incidents de piraterie¹⁰.

Parallèlement, la mer a, peu à peu, été transformée en une grande poubelle à ciel ouvert, un exutoire où déchets domestiques et chimiques s'entremêlent, causant ainsi de graves dommages à l'écosystème marin et au cadre de vie des populations établies sur le littoral.

Ainsi, l'ensemble de ces situations, qui sont accidentelles ou volontaires, nous amène à nous interroger sur la sécurité et la sûreté maritimes.

La sécurité et la sûreté maritimes ne se limitent pas seulement à la navigation; elles embrassent aussi les navires, les installations portuaires ainsi que la sauvegarde de la vie en mer. Ces deux notions sont érigées en principe qui inspire l'ensemble de la réglementation

⁴ Des groupes comme les Houthis commettent des attaques contre des navires en mer rouge dans le but notamment d'empêcher la livraison d'armes à Israël. Leur combat est dans une certaine mesure politique. Tandis que d'autres groupes comme ceux qui agissent dans le corne de l'Afrique sont mus par des visés mercantiles.

⁵ La Convention de Montego bay définit la piraterie comme tout acte de violence ou de détention dirigé contre un navire ou ses occupants (Art. 101). Quatre conditions exclusives caractérisent l'acte de piraterie : L'acte doit être commis en haute mer ; • L'acte doit être commis avec « violence » ; Le navire « pirate » doit être un bâtiment civil ; L'attaque doit être effectuée à des fins privées (vol, demande de rançon...). Cette définition exclut les actes de terrorisme. L'incitation à la piraterie et la complicité de piraterie sont soumises aux mêmes règles.

⁶ "Vols à main armée à l'encontre des navires" désigne tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État

⁷<https://africacenter.org/fr/spotlight/les-attaques-en-mer-rouge-et-dans-locean-indien-revelent-la-vulnerabilite-maritime-de-lafrique/>, (consulté le 29 juin 2024 à 19h 03mn)

⁸ Meca Center, "sûreté des espaces maritimes, bulletin annuel", 2023, p.24.

⁹ Meca Center, "sûreté des espaces maritimes", bulletin annuel, 2023, p.23.

¹⁰Meca Center, "sûreté des espaces maritimes, bulletin annuel", 2023, p.20.

juridique relative aux activités de la navigation maritime. Le respect de ce principe est assuré par des règles de droit dont l'activité repose sur la capacité des Etats à contraindre les acteurs soumis à leurs législations¹¹. La sécurité et la sûreté maritimes constituent, d'ailleurs, la raison d'être de l'action de l'Etat en mer¹².

Ces deux termes dévoilent un « paradoxe linguistique » par rapport à l'anglais car, « sécurité maritime » se traduit par « maritime safety » et « sûreté maritime » par « maritime security ». Il s'agit de deux notions distinctes mais néanmoins complémentaires, puisqu'elles ont toutes deux pour finalité la sauvegarde de la vie humaine en mer, de même que la protection des navires, des installations portuaires et de l'environnement marin en général. Toutefois, leurs champs d'application restent différents¹³.

La sécurité (safety en anglais) est l'ensemble des dispositifs, mesures et règles mis en place sur les plans d'eau et leur pourtour pour protéger les personnes et les embarcations. Elle se rapporte à la prévention et à la gestion des accidents concernant les hommes, les installations ou l'environnement ; les menaces correspondantes sont à caractère involontaire. La sûreté est l'ensemble des mesures que l'Etat, les propriétaires, exploitants et administrateurs de navires, d'installations portuaires, d'infrastructures offshore et autres organisations ou établissements à vocation maritime, mettent en œuvre en vue de se prémunir contre les actes de malveillances dans les eaux sous juridiction nationale¹⁴.

¹¹ **STPH. MOUTON**, «La théorie de l'institution ou les liaisons vertueuses du droit public et du droit maritime» in *Ecrits sans esprit de système: mélanges à l'honneur de Philippe Delebecque*, Lefebvre Dalloz, 2024, page 718.

¹² C'est l'ensemble des missions exercées en mer et dans les eaux continentales par les administrations de l'Etat, chacun dans son domaine de responsabilités; **E.DIBAS-FRANCK** “ “Anatomie” de l'Action de L'Etat en mer et dans les eaux continentales au Congo” in *Ecrits sans esprit de système: mélanges à l'honneur de Philippe Delebecque*, Lefebvre Dalloz, 2024, page 457-458.

¹³ définition de la sécurité et de la sûreté maritimes :

<https://www.hassmar.gouv.sn/content/s%C3%A9curit%C3%A9-suret%C3%A9-maritimes> (consulté le 13 juillet 2024 à 20h 34 mn)

¹⁴ définition de la sécurité et de la sûreté maritime

<https://www.hassmar.gouv.sn/content/s%C3%A9curit%C3%A9-suret%C3%A9-maritimes> (consulté le 13 juillet 2024 à 20h 34 mn)

C'est d'ailleurs, ce qui poussa Arnaud MONTAS à écrire que la sécurité s'applique aux risques de mer tandis que la sûreté s'intéresse aux menaces d'actes illicites ou d'actions intentionnelles et néfastes dirigées contre les ports, les installations portuaires, les navires ainsi que les personnes et les biens à bord¹⁵. En de termes autres, la sécurité maritime tend à prévenir les risques d'origine naturelle (tempêtes, typhons) ou liés à la navigation maritime (abordages, échouements, incendies) et la sûreté maritime se concentre sur la protection contre *les pratiques criminelles dont la mer peut être le théâtre*¹⁶.

L'étude de ce sujet sera axée sur la sûreté et la sécurité maritimes au Sénégal. Ce choix se justifie pour les profondes mutations que le droit de la sécurité et de la sûreté maritimes a connues dans ce pays au cours des dix dernières années. Nous n'aborderons pas l'aspect communautaire de cette matière, qui ne manque pas d'intérêt au regard des remous notés sur le golfe de Guinée¹⁷. Nous ferons également fi de leur dimension internationale, aujourd'hui rythmée par la guerre israélo-palestinienne¹⁸.

¹⁵ **A. MONTAS**, "L'originalité du droit maritime" in *Ecrits sans esprit de système: mélanges à l'honneur de Philippe Delebecque*, Lefebvre Dalloz, 2024, page 709. définition de la sécurité et de la sûreté maritimes.

¹⁶ **PH. BOISSON**, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », *Le DMF*, n° 640, Spécial saisie, Septembre 2003, p.723.

¹⁷ Le golfe de Guinée est toujours l'objet de nombreuses prédatations et reste le cœur de multiples trafics. Si la piraterie demeure contenue – sans que les raisons en aient d'ailleurs été parfaitement décrit – plusieurs menaces continuent d'accabler le golfe de Guinée. La pêche Illégale, Non réglementée et Non déclarée (INN) fait toujours peser une tension que ne peuvent soutenir de nombreuses ressources halieutiques comme la sardinelle. Le schéma économique de la pêche est tellement déséquilibré que la région est importatrice de poissons. L'importance du flux de trafics de stupéfiants (cocaïne depuis l'Amérique du Sud, haschich depuis le Maghreb ou héroïne depuis l'Asie, sans compter les drogues de synthèse) ne faiblit pas. L'immigration clandestine par voie de mer se multiplie entre États du golfe ou vers l'Espagne et le Portugal relativement proches avec leurs îles (Canaries et Madère). Meca Center, "sûreté des espaces maritimes, bulletin annuel", 2023, p. 24.

¹⁸ Après le déclenchement du conflit entre Israël et le Hamas, la fin d'année a en particulier été marquée par la multiplication des incidents de harcèlement en mer Rouge allant jusqu'à des frappes de missiles, des attaques répétées de drones et le détournement d'un navire vers le Yémen. Meca Center, "sûreté des espaces maritimes, bulletin annuel", 2023, p.38.

Le Sénégal, de par sa position géographique sur le continent africain, constitue la porte d'accès maritime à l'Afrique de l'Ouest et au golfe de Guinée, et forme ainsi le lien entre le golfe de Guinée, au sens large, et les côtes atlantiques des pays d'Afrique du Nord. Situé à l'extrême ouest du continent africain, le Sénégal représente également le "hub" naturel des pays de la bande sahélo-saharienne¹⁹. Le Sénégal bénéficie de 720 kilomètres de côte et d'une zone économique exclusive (ZEE) d'environ 212 000 km². Environ 20 000 pirogues naviguent dans cette zone, et 4 000 navires de commerce, dont 600 thoniers, y travaillent ou y opèrent chaque année. Le port de Dakar enregistre environ 2 500 mouvements de navires par an, dont 300 pétroliers²⁰. Ce pays possède un fonds marin disposant d'un grand bassin sédimentaire riche en hydrocarbures et en gaz. D'ailleurs, il est devenu, depuis le 11 juin 2024, producteur de pétrole avec la production du premier baril par la FPSO ²¹ dans le champ pétrolier de Sangomar²². Il deviendra bientôt producteur de gaz²³.

¹⁹<https://marinenationale.gouv.sn/coin-du-marin/la-geographie-maritime-du-senegal-et-de-la-presquile-du-cap-vert#:~:text=Le%20S%C3%A9n%C3%A9gal%20constitue%2C%2> (consulté le 5 août 2024 à 18 h 22 mn)

²⁰<https://marinenationale.gouv.sn/coin-du-marin/la-geographie-maritime-du-senegal-et-de-la-presquile-du-cap-vert#:~:text=Le%20S%C3%A9n%C3%A9gal%20constitue%2C%2> (consulté le 5 août 2024 à 18 h 22 mn)

²¹ Un FPSO est un navire spécialement conçu pour le traitement des hydrocarbures et le stockage du pétrole. À travers une série d'installations situées sur le pont, le pétrole brut est séparé des autres fluides. Il est ensuite stocké dans des réservoirs situés dans la coque du FPSO, avant d'être déchargé par un tuyau flottant et flexible vers des navires pétroliers à destination des marchés internationaux. Le FPSO sera amarré en permanence au-dessus du champ, à environ 800 m de profondeur d'eau. Son système d'amarrage est fixé sur une tourelle à l'avant du navire, ce qui lui permet de pivoter en fonction des conditions météorologiques et maritimes locales. Le FPSO mesurera environ 300 m de long et jusqu'à 60 m de large. En fonction du design final, l'effectif opérationnel sera compris dans une fourchette de 80 à 125 personnes. Le FPSO nécessitera également des services logistiques et autres services de soutien fournis par Woodside et depuis les installations des sous-traitants situés au Sénégal. Le FPSO aura une capacité de production d'environ 100 000 barils de pétrole brut par jour et permettra ainsi de générer des revenus qui procureront au Sénégal des retombées économiques et sociales durables. [https://www.woodside.com/docs/default-source/our-business---documents-and-files/senegal---documents-and-files/sangomar-factsheet-\(français\).pdf?sfvrsn=34e3ef57_12](https://www.woodside.com/docs/default-source/our-business---documents-and-files/senegal---documents-and-files/sangomar-factsheet-(français).pdf?sfvrsn=34e3ef57_12).

²² Situé à environ 100 km au large du sud de la capitale Dakar, Sangomar est le premier projet pétrolier offshore du Sénégal, avec une production attendue d'environ 100 000 barils par jour. Ce champ comprend 23 puits de pétrole. <https://www.aa.com.tr/fr/afrique/s%C3%A9n%C3%A9gal-d%C3%A9marrage-de-la-production-de-p%C3%A9trole-au-champ-sangomar/3246652> (consulté le 16 août à 22 h 08 mn).

L'importance de la mer et de l'activité maritime dans ce pays, comme l'indiquent les éléments susmentionnés, a amené ses dirigeants à adopter, dès l'aube des indépendances, des lois visant à établir un droit de la mer et un droit maritime afin de mieux gérer et protéger les ressources que cette grande étendue d'eau recèle. Ces normes, qui sont à la fois internes et internationales, ont été mises en place à une époque où le pays n'avait pas encore découvert dans ses fonds marins des ressources pétrolières et gazières, qui, au demeurant, attisent les convoitises et l'exposent à des menaces multiformes²⁴.

Ainsi, il convient, afin de mieux cerner leur adaptabilité à la nouvelle situation dans les eaux sous juridiction ou souveraineté sénégalaises²⁵, de s'interroger sur les forces et faiblesses de la réglementation relative à la sécurité et à la sûreté maritimes au Sénégal.

L'étude de ce sujet permettra de revisiter le dispositif normatif relatif à la sûreté et à la sécurité maritimes, afin de saisir les progrès du Sénégal depuis le commencement des activités d'exploration du sous-sol marin à la recherche d'hydrocarbures, la tragédie du "Joola"²⁶. Aborder les notions de sûreté et de sécurité maritimes sera également l'occasion de réfléchir sur les pistes de réformes dans une perspective de meilleure protection des eaux sénégalaises des fléaux²⁷ qui accompagnent généralement l'exploitation du pétrole mais aussi de la recrudescence de l'immigration clandestine par voie maritime et le trafic maritime de drogue.

De manière globale, l'étude de ce sujet sera l'occasion de revenir sur l'action de l'État en mer, en mettant l'accent sur les avancées notées en la matière et leurs impacts sur la cohérence d'ensemble du dispositif normatif.

<https://www.zonebourse.com/cours/matiere-premiere/WTI-2355639/actualite/Le-projet-Sangomar-de-Woodside-produit-son-premier-petrole-au-Senegal-46949638/> (consulté le 16 août 2024 à 22h 13 mn)

²³ Un autre projet gazier majeur, le projet de gaz naturel liquéfié (GNL) Greater Tortue Ahmeyim (GTA), exploité par BP et situé à cheval sur la frontière sénégalaise avec la Mauritanie, devrait entrer en production d'ici la fin de l'année.

²⁴ Au titre de ces menaces on peut citer l'immigration illicite clandestine, piraterie, vol à main armée, terrorisme etc.

²⁵ Pouvoir d'un État d'adopter et d'appliquer des lois.

²⁶ Le MV Le Joola, plus communément appelé Joola sans l'article défini, était le ferry qui assurait la navette entre la capitale sénégalaise et la région naturelle de Casamance. Il sombra le 26 septembre 2002 ce qui causa 1 863 morts et disparus selon le bilan.

²⁷ Piraterie, terrorisme et pollution marine.

A cet égard, il convient, dans un premier temps, de faire l'état des lieux sur de la réglementation relative à la sécurité et à la sûreté maritimes au Sénégal (Chapitre I) et, dans un second temps, d'étudier ses forces et faiblesses (Chapitre II).

CHAPITRE I : ETAT DES LIEUX DE LA RÉGLEMENTATION SUR LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ MARITIMES AU SÉNÉGAL :

Les dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes sont disséminées dans l'arsenal juridique sénégalais. On les retrouve aussi bien dans les textes de droit maritime que dans d'autres législations. Malgré leur multiplicité, lesdites dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté maritime viennent principalement des sources externes (**Section I**) et de celles internes (**Section II**).

Section I : L'existence de normes externes

Si le droit continental est éminemment interne, chaque Etat légiférant selon ses réalités propres; le droit maritime est quant à lui un droit conventionnel, un droit de consensus dans lequel les droits souverains ou de juridiction des États sont définis de manière conventionnelle. Les mesures de sécurité et de sûreté maritimes n'échappent pas à cette source normative. En effet, certaines mesures de sécurité et de sûreté maritimes résultent des conventions spécifiques (Paragraphe I) tandis que d'autres proviennent de conventions de portée plus large (Paragraphe II).

Paragraphe I : Les conventions propres à la sécurité et à la sûreté maritimes

Les conventions dédiées à la sécurité ou à la sûreté maritimes ou aux deux à la fois sont relativement nombreuses. Toutefois, nous allons, dans cette partie, n'aborder que les plus connues, à savoir les conventions SOLAS et ISPS (A) ainsi que Marpol et la SUA (B)

A-La Convention SOLAS et le Code ISPS

Sous ses formes successives, la Convention SOLAS est généralement considérée comme le plus important des instruments internationaux ayant trait à la sécurité des navires de commerce. La première version a été adoptée en 1914, en réponse au naufrage du Titanic, la deuxième en 1929, la troisième en 1948 et la quatrième en 1960. La version de 1974 inclut la procédure d'acceptation tacite, qui prévoit qu'un amendement entrera en vigueur à une date spécifiée à moins que, avant cette date, des objections à l'amendement ne soient reçues d'un nombre convenu de Parties. La Convention de 1974 a donc été mise à jour et modifiée à

plusieurs reprises, et la version actuelle est parfois dénommée la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée²⁸.

La convention SOLAS est l'un des principaux traités maritimes en matière de sécurité. Son objectif est de garantir que les navires soient construits et équipés pour assurer la sécurité des passagers et de l'équipage. Elle est exclusivement tournée vers la sécurité et la sûreté maritimes. Elle est composée de quatorze chapitres qui traitent de la sécurité et de la sûreté du navire et subsidiairement des ports et de la navigation.

Elle établit des normes pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires, y compris la stabilité, la résistance et les systèmes de sécurité. Au plan de la réponse aux situations d'urgence, il exige des protocoles pour la prévention et la gestion des dites situations, y compris les plans d'évacuation et les exercices réguliers. Elle définit les exigences concernant les dispositifs de sauvetage, tels que les canots de sauvetage, les gilets de sauvetage et les systèmes de signalisation.

Entré en vigueur le 1er juillet 2004, en vertu du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) a depuis constitué la base d'un régime de sûreté complet et obligatoire pour le secteur des transports maritimes internationaux. Le Code se compose de deux sections, une Partie A et une Partie B. D'un côté, la Partie A, à caractère obligatoire, présente des prescriptions détaillées relatives à la sûreté maritime et à la sûreté portuaire auxquelles les Gouvernements, les autorités portuaires et les compagnies maritimes contractants à la Convention SOLAS doivent impérativement adhérer afin d'être en conformité avec le Code. De l'autre, la Partie B du Code fournit un ensemble de recommandations sur les dispositions à prendre pour satisfaire aux prescriptions et obligations définies dans la Partie A.²⁹

Les principaux objectifs du Code ISPS visent à : créer un cadre international qui favorise la coopération entre les Gouvernements contractants, les agences gouvernementales, les administrations locales et les secteurs maritime et portuaire afin d'évaluer et de détecter les

²⁸[https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2C-1974.aspx](https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2C-1974.aspx) (consulté le 7 septembre 2024 à 23h 10mn)

²⁹ <https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx> (consulté le 12 septembre 2024 à 10h 16mn)

potentielles menaces pour la sûreté des navires et des installations portuaires utilisés dans le cadre du commerce international, et de mettre en œuvre des mesures de sûreté préventives face à ces mêmes menaces, déterminer les rôles et responsabilités respectifs de tous les acteurs dont la mission est d'assurer la sûreté maritime au sein des ports et à bord des navires, aux échelles nationale, régionale et internationale, assurer que les renseignements liés à la sûreté maritime sont rassemblés et échangés de façon rapide et efficace aux échelles nationale, régionale et internationale etc³⁰.

Afin d'atteindre les objectifs présentés ci-dessus, les Gouvernements, les autorités portuaires et les compagnies maritimes contractants à la Convention SOLAS doivent, en vertu du Code ISPS, désigner les agents de sûreté et le personnel appropriés pour chaque navire, installation portuaire et compagnie maritime. Ces mêmes agents de sûreté – désignés agents de sûreté de l'installation portuaire (PFSO), agents de sûreté du navire (SSO) et agents de sûreté de la compagnie (CSO) – ont pour mission d'évaluer, de préparer et de mettre en œuvre des plans de sûreté efficaces permettant de faire face à toute menace potentielle pour la sûreté. L'OMI est en mesure de fournir un soutien aux États Membres ayant besoin d'assistance pour la mise en œuvre du Code, par le biais d'ateliers nationaux et régionaux, de séminaires, de missions d'évaluation des besoins³¹.

Aux côtés de la convention SOLAS et de ses déclinaisons, se meut une autre convention centrale en matière de sécurité et de sûreté maritimes: la convention internationale pour la prévention de la pollution par des navires (MARPOL)³² et la convention SUA³³.

³⁰ <https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx> (consulté le 12 septembre 2024 à 10h 43mn).

³¹ <https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx> (consulté le 12 septembre 2024 à 10h 43mn).

³² La Convention MARPOL a été adoptée le 2 novembre 1973 à l'OMI. Le Protocole de 1978 a été adopté à la suite d'une série d'accidents de navires-citernes survenus en 1976 et 1977. Comme la Convention MARPOL de 1973 n'était pas encore entrée en vigueur, le Protocole MARPOL de 1978 a intégré la convention mère. L'instrument qui en résulte est entré en vigueur le 2 octobre 1983. En 1997, un Protocole modifiant la Convention a été adopté, et une nouvelle Annexe VI, qui est entrée en vigueur le 19 mai 2005, a été ajoutée. La Convention MARPOL a été mise à jour par des amendements au fil des années.

³³ Adoption : le 10 mars 1988, entrée en vigueur : 1^{er} mars 1992 ; Protocole de 2005 : adoption : 14 octobre 2005 entrée en vigueur : 28 juillet 2010.

B-La Convention MARPOL et la SUA.

Elle est la principale convention internationale traitant de la prévention de la pollution du milieu marin, que les causes soient liées à l'exploitation ou à des accidents.

La convention comprend des règles visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires- tant accidentelle que découlant d'opérations de routine- et comporte actuellement six annexes techniques. La plupart de ces annexes établissent des zones spéciales dans lesquelles les rejets d'exploitations sont strictement réglementés.

Par ailleurs, nous pouvons faire état de la SUA qui est la réponse donnée par la communauté internationale pour lutter contre les enlèvements de membres d'équipages, de détournements de navires, de sabordages ou de destructions de navires par des explosifs, phénomène qui était récurrent en 1980. Elle fut adaptée en mars 1988 lors d'une conférence tenue à Rome³⁴. L'objectif principal de la Convention est de garantir que des mesures appropriées soient prises à l'encontre des auteurs d'actes illicites commis contre des navires, à savoir notamment la capture d'un navire par la force, les voies de fait contre des personnes se trouvant à bord ou l'introduction à bord de dispositifs propres à détruire ou à endommager le navire.

En vertu de la Convention, les Gouvernements contractants sont tenus d'extrader ou de poursuivre en justice les auteurs présumés de ces actes. Des amendements importants à la Convention de 1988 et à son protocole ont été adoptés lors de la Conférence diplomatique sur

³⁴Le problème des actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages est devenu inquiétant au cours des années 1980, des rapports faisant état d'enlèvements de membre d'équipages, de détournements de navires, de sabordages ou de destructions de navires par des explosifs. Des passagers ont été menacés et parfois tués. En novembre 1985, à sa quatorzième session, l'Assemblée de l'OMI a examiné le problème et appuyé une proposition des États-Unis qui préconisait l'élaboration par l'OMI de mesures destinées à prévenir ces actes illicites. L'Assemblée a adopté la résolution A.584(14), intitulée "Mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages", puis, en 1986, le Comité de la sécurité maritime (MSC) a diffusé une circulaire (MSC/Circ.443) intitulée "Mesures visant à prévenir les actes illicites à l'encontre des passagers et des équipages à bord des navires». En novembre 1986, les Gouvernements autrichien, égyptien et italien ont proposé que l'OMI élabore une convention sur les actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime afin de "prévoir une répression générale des actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime qui mettent en danger des vies humaines innocentes, compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services maritimes et préoccupent donc gravement la communauté internationale dans son ensemble. «En mars 1988, une Conférence tenue à Rome a adopté la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

la révision des instruments SUA, tenue du 10 au 14 octobre 2005. Ils ont été adoptés sous la forme de protocoles aux instruments SUA (les Protocoles de 2005).

Parmi les actes illicites relevant de la Convention SUA, sont mentionnés à l'article 3 la capture d'un navire par la force, les voies de fait contre des personnes se trouvant à bord et l'introduction à bord de dispositifs propres à détruire ou à endommager le navire.

Le Protocole de 2005 relatif à la Convention SUA ajoute un nouvel article *3bis*, aux termes duquel, commet une infraction au sens de la Convention toute personne qui illicitement et délibérément : lorsque cet acte, par sa nature ou son contexte, vise à intimider une population ou à contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque notamment : utiliser contre ou à bord d'un navire, ou déverser à partir d'un navire, des explosifs, des matières radioactives ou des armes BCN (nucléaires, biologiques et chimiques) , d'une manière qui provoque ou risque de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves entre autres infractions³⁵.

En outre, cet instrument encadre la procédure d'arraisonnement d'un navire par un Etat tiers en prévoyant comme préalable l'autorisation et la coopération de l'Etat du pavillon³⁶.

En outre, la SUA a prévu une procédure d'extradition en précisant qu'aucune des infractions ne devrait être considérée comme une infraction politique. Selon le nouvel article 11 ter, l'obligation d'extradition ou d'entraide judiciaire n'est pas applicable si l'Etat Partie a des raisons de penser que la demande d'extradition a été présentée aux fins de poursuivre ou de punir une personne pour des raisons tenant à sa race, sa religion, sa nationalité, son origine ethnique, ses opinions politiques ou son sexe, ou que faire droit à la demande porterait préjudice à la situation de cette personne pour l'une quelconque de ces raisons.

Pour finir, il convient de mentionner la Convention de Montego bay³⁷ considérée par certains comme " la constitution de la mer". Cette convention aborde des aspects de sécurité et de

³⁵<https://www.imo.org/fr/about/Conventions/pages/sua-treaties.aspx> (consulté le 16 septembre 2024 à 15h 24mn).

³⁶ Voir Article 8 bis de la convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, protocole pour la répression des actes illicites contre les plateformes fixes situées sur le plateau continental.

³⁷ Toujours dans l'énumération des conventions internationales phares traitant de la sécurité et de la sûreté maritime, on peut faire état de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer#, souvent appelée Convention de Montego Bay en raison de la ville jamaïcaine où elle a été adoptée en 1982, est un texte fondamental qui régit les droits et les responsabilités des États concernant les espaces maritimes. Elle définit un

sûreté maritimes en mettant l'accent sur la collaboration internationale³⁸. Il en est ainsi lorsqu'il invite les États côtiers et les États de pavillon à collaborer pour prévenir les actes de piraterie et d'autres attaques contre les navires³⁹.

La convention comporte, en outre, une disposition relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer. Elle invite les Etats à exiger des capitaines de navire à prêter assistance à quiconque se trouvant en péril en mer, en cas d'abordage, prêter assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers. Dans le même esprit, elle invite les Etats côtiers à faciliter la création et la mise en service d'un organe de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y'a lieu, collaborer à cette fin avec les autres Etats voisins dans les cadres régionaux⁴⁰.

La sécurité et la sûreté maritimes n'intéressent pas seulement les conventions susvisées, elles sont présentes dans bien d'autres instruments internationaux mais aussi communautaires.

Paragraphe II: Les autres instruments

La sécurité et la sûreté maritimes sont des préoccupations qui sont prises en charge par d'autres conventions autres que celles qui leur sont propres (B). Elles sont également une matière qui intéresse le droit communautaire qui secrète des normes y relatives (A).

A-Les normes d'origine communautaire

Au niveau africain, le Sénégal a ratifié plusieurs conventions relatives à la sûreté et à la sécurité maritimes. Ces conventions visent essentiellement à établir et renforcer la coopération entre les Etats africains en matière de sécurité et de sûreté maritimes.

Au rang de ces conventions on peut citer Le Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre qui est un accord régional

régime de droit global pour les océans et les mers de la planète et établit les règles détaillées touchant toutes les utilisations des océans et l'accès à leurs ressources. Elle rassemble en un seul instrument les règles traditionnelles relatives aux utilisations des océans et, dans le même temps, introduit de nouveaux concepts et régimes juridiques et tient compte des préoccupations nouvelles. La Convention fournit également un cadre permettant d'élaborer plus avant certains domaines spécifiques du droit de la mer.

³⁸ Voir articles 87, 90 et 302 de la CMB

³⁹ Voir article 97 de la CMB.

⁴⁰ Voir article 98 CMB.

destiné à améliorer la sécurité maritime dans cette zone géographique. Ce code a été adopté pour répondre aux préoccupations croissantes concernant la piraterie, les vols à main armée et les activités maritimes illicites qui affectent les pays de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Les objectifs de ce dispositif tournent autour du renforcement de la coopération entre les États côtiers, de la prévention et de la répression des actes de piraterie et de vol à main armée et de lutter contre les activités maritimes illicites telles que la pêche illégale, le trafic de drogues. La coopération régionale a été érigée en vecteur d'efficacité à travers le partage d'informations entre les Etats signataires relativement aux maritimes et les incidents, la mise en place de mécanismes de coordination entre les forces navales et les autorités locales pour répondre rapidement aux incidents.

Cet instrument accorde une place importante à la prévention par le biais du renforcement des patrouilles et des contrôles dans les zones à risque ainsi qu'à la formation des équipages et des autorités portuaires afin de mieux détecter et prévenir les menaces. Le code de conduite de Yaoundé insiste, par ailleurs sur la mise en place de procédures juridiques harmonisées pour poursuivre les pirates et autres criminels maritimes et le renforcement des lois et règlements pour interdire les activités maritimes illégales.

Cependant, ce code de conduite est un droit mou, il ne comporte pas de dispositions contraignantes. Il invite les parties, en fonction des ressources dont elles disposent et conformément aux priorités en la matière, à leurs lois et réglementations respectives et aux règles applicables du droit international, de coopérer pour réprimer les actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, les actes de terrorisme maritime, les actes de pêche illicite non déclarée non réglementée (INN)

et autres activités illégales⁴¹.

Toujours au plan communautaire, le droit de la sécurité et de la sûreté maritimes s'abreuve aussi des normes de l'UEMOA notamment du règlement n°04/2008/CM/UEMOA relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes et de la directive n°04/2008/CM/UEMOA. Ces deux instruments complètent davantage la réglementation relative à cette matière. Le règlement

⁴¹ Voir article 2 du Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre.

2008 susvisé établit des conditions préventives minimales pour garantir la sécurité à bord des navires, dans les ports maritimes et sur les plates-formes offshore au sein de l'Union. Il s'applique aux navires d'au moins 500 tonneaux de jauge brute.

Ce règlement fait obligation aux Etats membres, de non seulement immatriculer les navires auxquels ils confèrent leur nationalité, mais encore et surtout de tenir un registre d'immatriculation afin de parer à la double immatriculation qui doit être interdite. L'article 8 et 9 dudit règlement liste les titres de sécurité et de sûreté⁴² que les navires doivent détenir tout en renvoyant à la commission qui par voie de règlement d'exécution déterminera les conditions et les procédures de délivrance et de renouvellement des titres précités.

Par ailleurs, pour s'assurer de la réparation des dommages que le navire est susceptible de causer au tiers, ce règlement rend obligatoire l'assurance corps du navire en subordonnant la délivrance du certificat de navigabilité à la souscription de ladite assurance.

En outre, le règlement 2008 renforce le contrôle des navires par l'obligation qu'il met à la charge des Etats parties d'agréeer les sociétés de classification⁴³, de mettre sur pied des commissions de visites techniques⁴⁴ et de détermination des différentes visites auxquelles les navires sont astreintes⁴⁵ mais aussi de contrôler les navires étranger afin de vérifier les titres et

⁴² Tout navire doit être muni des titres de sécurité et de sûreté requis, notamment : un permis de navigation, un certificat de navigabilité, un certificat de franc bord, un certificat de sécurité pour les navires à passagers, un certificat de prévention pour la pollution, un certificat de sécurité pour le matériel d'armement, un certificat de sécurité de construction, un certificat de sécurité radiotélégraphique ou autre, un certificat de jauge, un certificat de gestion de la sécurité, un document de conformité au Code international de gestion de la sécurité des navires et la prévention de la pollution (Code ISM), un certificat d'assurance Responsabilité civile en cas de pollution par les hydrocarbures (CLC), un certificat international de sûreté du navire, délivré conformément au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), pour les navires étrangers et ceux reliant deux ports de l'Union.

⁴³ Voir article 11 du règlement n°04/2008/CM/UEMOA du 28 mars 2008 relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes.

⁴⁴ Voir article 12 du règlement n°04/2008/CM/UEMOA du 28 mars 2008 relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes.

⁴⁵ Voir article 13 du règlement n°04/2008/CM/UEMOA du 28 mars 2008 relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes.

documents de sécurité et de sûreté requis conformément aux Conventions maritimes internationales pertinentes en vigueur.⁴⁶

A côté du règlement, la directive n°04/2008/CM/UEMOA portant mise en place d'un cadre institutionnel harmonisé du sous-secteur maritime au sein de l'UEMOA forme le cadre institutionnel régissant les activités relatives aux transports maritimes et celles afférentes à la sécurité et à la sûreté maritimes. Elle institue au le plan communautaire, un comité consultatif sur les transports maritimes. Cette directive invite les Etats parties à se conformer au Code ISPS notamment par les évaluations de la sûreté des installations portuaires suivant les normes établies par ledit code.

De plus, cette directive prévoit la mise en place une structure unique chargée des questions de sécurité, de sûreté de la navigation maritime et de la protection de l'environnement marin. Ladite structure sera dirigée par un spécialiste de la sécurité et de la sûreté maritimes maîtrisant les questions liées à la protection de l'environnement marin et justifiant d'une longue expérience⁴⁷. Parallèlement, elle prévoit la mise en place d'une structure sous régionale⁴⁸ de coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer.

La sécurité et la sûreté maritimes sont aussi prises en compte par d'autres conventions comportant des aspects de sécurité et de sûreté maritimes

B- Les autres conventions comportant des aspects de sécurité et de sûreté maritimes:

Les conventions abordant des aspects de sécurité et de sûreté maritimes de manière incidente sont nombreuses et variées. Ce sont généralement des instruments portant sur le terrorisme, le trafic de drogue ou encore de trafic de migrants.

Au titre de ces conventions, on peut faire état de celle des Nations Unies (ONU) sur le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes. L'article 4 de ladite convention prévoit que les Etats parties adoptent les mesures nécessaires pour établir sa compétence en ce qui

⁴⁶ Voir article 15 du règlement n°04/2008/CM/UEMOA du 28 mars 2008 relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes.

⁴⁷ Voir article 13 de la directive n°04/2008/CM/UEMOA portant mise en place d'un cadre institutionnel harmonisé du sous-secteur maritime au sein de l'UEMOA.

⁴⁸ Cette structure aura une compétence limitée aux frontières de l'UEMOA.

concerne les infractions liées au trafic de drogue lorsque celles-ci ont été commises sur son territoire, à bord d'un navire battant son pavillon ou d'un aéronef immatriculé conformément à sa législation au moment où l'infraction a été commise. L'Etat doit également retenir sa compétence lorsque l'infraction a été commise à bord d'un navire contre lequel cette partie a été autorisée à prendre des mesures appropriées en vertu de l'article 17 sous réserve que cette compétence ne soit exercée que sur la base des accords ou arrangements visés aux paragraphes 4 et 9 dudit article⁴⁹.

Cet instrument aménage des pistes de coopération entre les Etats parties notamment en ce qui concerne les mesures à prendre pour mettre fin au trafic illicite par mer, conformément à l'article 108 du CMB. C'est d'ailleurs dans cette veine que les Etats parties doivent, lorsqu'ils soupçonnent un navire de se livrer au trafic illicite de drogue par mer, de demander à l'Etat du pavillon de ce navire l'autorisation de l'arraisonner avant de prendre d'autres mesures visant à appliquer la loi ou attendre que le navire suspect entre dans les eaux nationales de l'Etat côtier (ou, si l'Etat côtier revendique l'autorité, dans la zone contiguë) avant de prendre des mesures pour appliquer la loi en se fondant sur la compétence territoriale de l'Etat côtier⁵⁰.

Pour finir avec la convention 1988, celle-ci prévoit que chaque Etat partie désigne une autorité nationale compétente, qui constitue un élément essentiel pour l'application effective des obligations conventionnelles et traite toutes les questions qui pourraient se poser, notamment: l'extradition, l'entraide judiciaire, la confirmation de l'immatriculation; l'autorisation de stopper, d'arraisonner et de visiter un navire ainsi que les demandes de renonciation à l'exercice de sa compétence ou les réponses à ces demandes⁵¹.

Par ailleurs, le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée de 2000, aborde, dans sa deuxième partie, le trafic illicite de migrants par mer. L'article 7 dudit protocole engage les Etats parties à coopérer et renforcer le lien qui existe entre le protocole et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, tout en soulignant l'obligation, pour les Etats parties, de coopérer conformément au droit international de la mer.

⁴⁹ ONUDC, *Criminalité Maritime: manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale*, op cit, p.

⁵⁰ ONUDC, *Criminalité Maritime: manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale*, op cit, p.159.

⁵¹ Ibidem.

L'article 8 expose les mesures que les Etats doivent prendre pour lutter contre le trafic illicite de migrants par mer. Il vise à faciliter la coopération entre les Etats parties en matière d'application de la loi en mer, définissant clairement les actions qu'ils peuvent mener vis à vis d'un navire d'un autre Etat partie qui se livre au trafic illicite de migrants, et à " prendre les mesures appropriées" à l'égard de ce navire.

L'article 9 oblige les Etats, lorsqu'ils appliquent les mesures prévues à l'article 8, à garantir un ensemble de protection précises qui tiennent compte de la nature inaliénable des droits humains fondamentaux. L'article 9-1 oblige les Etats parties à veiller à la sécurité et au traitement humain des personnes à bord. Il les oblige également à tenir dûment compte d'autres droits et intérêts commerciaux et juridiques de l'Etat du pavillon ou de tout autre Etat intéressé, et la protection de l'environnement. Par ailleurs, l'article 9-2 prévoit l'obligation d'indemniser un navire si l'arraisonnement, la fouille ou d'autres mesures se révèlent dénués de fondement.

Dans la même dynamique, l'article 16 impose aux États des obligations supplémentaires lors de l'interception de migrants en mer. Ces dispositions s'appliquent tant aux opérations visant à appliquer la loi en mer qu'aux opérations de sauvetage.

L'élaboration des normes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes n'est pas l'apanage des organisations internationales ou communautaires. En effet, chaque Etat en ce qui le concerne a pris des dispositions allant dans le sens de mieux réglementer la matière relative à la sécurité et à la sûreté maritimes.

Section II : Les normes internes

En droit interne, la production de mesures de sécurité et de sûreté maritimes est partagée entre les différentes sources de création normative. Ainsi nous trouvons les sources législatives (Paragraphe I) et des sources infra-législatives (Paragraphe II).

Paragraphe I : Les sources législatives

Le parcours du cadre juridique interne relatif à la sécurité et à la sûreté maritime permet de constater que ce domaine relève autant de la loi que du règlement. En effet, notre pays a

abordé cette question à travers des normes d'origine législative dédiées (A), mais aussi par le biais d'autres normes (B).

A. Les normes contenues dans les textes dédiés

Le législateur sénégalais n'a pas été en reste dans l'élaboration des normes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes. En effet, plusieurs textes en droit sénégalais prennent en charge les préoccupations concernant cette matière.

Au rang de ces textes, nous avons le code de la marine marchande issue de la loi n°2002 du 16 aout 2002, qui consacre plusieurs sections à cette question. Ce code traite de la sécurité de la navigation en exigeant des titres de navigation pour les navires qui arpentent les eaux sénégalaises. Ces titres ont pour objectifs, notamment, d'autoriser le navire à exercer la navigation maritime à laquelle il est affecté, à condition qu'il ait par ailleurs satisfait à toutes les prescriptions contenues dans le présent code et dans le décret pris pour son application⁵² ; de préciser l'identité du navire, de son propriétaire et des membres de l'équipage, ainsi que le genre de navigation exercée et sa catégorie⁵³.

Il traite également de la pollution des eaux maritimes en rendant obligatoire le certificat de prévention de la pollution conformément à MARPOL, en ce qui concerne la sécurité des navires à passagers, la construction, le matériel d'armement et les installations de radiotélégraphie et radiotéléphonie des navires de charge⁵⁴.

Le code aborde aussi la sécurité des navires. En effet, suivant l'article 57 dudit code, tout navire qui entreprend la navigation en mer doit être en bon état de navigabilité, convenablement armé, équipé et adapté à l'emploi auquel il est destiné. C'est cette dynamique que le législateur pose un certain nombre de conditions concernant les navires utilisés pour la navigation maritime, en requérant notamment la construction, les agrès et appareils, les instruments et installations de bord, la signalisation, la prévention et l'extinction des incendies, les moyens d'assèchement, ainsi que l'hygiène et l'habitabilité à bord ; la flottabilité, la stabilité et les lignes de charge ; les organes de propulsion et de direction ; les

⁵² Décret n°2004-283 du 5 mars 2004 fixant les modalités d'application de la loi n° 2002-22 du 16 aout 2002 portant Code de la marine marchande.

⁵³ Voir article 32 du CMM.

⁵⁴ Voir article 37 du CMM.

effectifs et la qualification professionnelle des membres de l'équipage ; et toutes autres conditions requises en ce qui concerne la sécurité de la navigation et le sauvetage de la vie humaine en mer.

Dans une perspective de mieux garantir la sécurité des navires, le code a aussi prévu une série d'inspections⁵⁵ et la mise en place d'une commission de sécurité⁵⁶

Le code comporte également des dispositions pénales apportant des réponses aux actes attentatoires à la police de la navigation et à la police de la pollution par les navires⁵⁷.

Le code de la pêche issue de la loi n°2015-18 du 13 juillet 2015 s'inscrit dans la même dynamique en prenant des mesures qui permettent de garantir la sécurité de la navigation⁵⁸. Parmi ces mesures, il y a l'interdiction faite aux bateaux et aux pirogues de pêcher dans les eaux sénégalaises sans licence de pêche⁵⁹. Ce code participe incidemment à la sécurité maritime lorsqu'il interdit l'usage, dans l'exercice de la pêche, de matières explosives ou de substances ou appâts toxiques susceptibles d'affaiblir, de paralyser, d'étourdir, d'exciter ou de tuer des poissons et autres organismes vivants marins, ainsi que la pêche, la détention et la commercialisation de toutes les espèces de mammifères marins, etc.

Par ailleurs, la loi sur la sécurité portuaire de 2010 aborde des aspects importants de la sûreté portuaire. En effet, depuis ce code, il est permis à l'autorité portuaire d'interdire ou de

⁵⁵ Tout navire sénégalais est soumis à des inspections et visites destinées à vérifier qu'il remplit les conditions de sécurité, d'hygiène et d'habitabilité exigées compte tenu de la nature de son affectation et du type de navigation pratiquée. Les inspections et visites comportent : une visite de mise en service ; des inspections périodiques et, le cas échéant, des inspections supplémentaires. Tout navire étranger peut être soumis, dans un port du Sénégal, aux contrôles prévus à l'alinéa précédent à la condition que ce navire entre dans le champ d'application du principe annoncé.

⁵⁶ La commission est chargée pour l'application des dispositions du présent code et des conventions internationales relatives à la sécurité de la navigation maritime, à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'hygiène, à l'habitabilité et aux conditions de travail à bord des navires, à la prévention de la pollution auxquelles le Sénégal est partie, il est institué une commission centrale ainsi que des commissions locales de sécurité.

⁵⁷ Voir article 579 et suivants du CMM.

⁵⁸ Le code de la pêche participe à la sécurité de la navigation avec l'exigence de la licence de pêche avant toute activité de pêche industrielle.

⁵⁹ Voir article 34 et 57 du code de la pêche.

restreindre l'accès et les mouvements des navires, bateaux ou engins flottants dans la zone portuaire de sûreté. Pour les mêmes raisons, elle peut enjoindre l'autorité investie du pouvoir de police portuaire d'ordonner l'expulsion de la zone portuaire de sûreté des navires, bateaux ou engins flottants⁶⁰. Cette loi s'inscrit dans la même logique que le code ISPS lorsqu'elle prévoit un plan de sûreté portuaire élaboré par l'autorité portuaire.

En outre, notre pays a élaboré une nouvelle loi relative aux modalités d'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer⁶¹. Cette loi, qui organise l'action de l'État en mer, donne une habilitation générale aux forces de défense et de sécurité investies de missions de police en mer pour exercer, conformément au droit international et dans la limite de leurs attributions et zones de compétence respectives, les pouvoirs suivants : procéder à la reconnaissance des navires, exercer le droit de visite, dérouter tout navire suspect ou auteur d'une infraction, constater les infractions commises, et exercer le droit de poursuite⁶². Elle permet, par ailleurs, aux forces de l'ordre habilitées de dérouter des navires et d'exercer le droit de poursuite en mer⁶³.

La problématique de la sécurité et de la sûreté maritimes transcende les textes dédiés au droit maritime ; d'autres textes, n'ayant pas pour objet le milieu marin, ont prévu des dispositions y relatives.

B. Les dispositions contenues dans d'autres textes législatifs

Le rapport entre le droit maritime et le droit continental est très imbriqué dans un État côtier. Le degré d'imbrication est tel que l'essentiel des textes comporte tant soit peu des dispositions relatives au droit maritime et plus spécifiquement à la sécurité et à la sûreté maritimes.

C'est qui explique qu'au Sénégal l'on retrouve des normes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes dans des textes insoupçonnés. Il en est ainsi de la loi n°2023-15 portant Code de

⁶⁰Voir article 18 de la loi n°2020-27 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

⁶¹ Voir la loi n°2020-27 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

⁶² Voir article 4 de la loi n°2020-27 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

⁶³ Voir article 12 et suivants de la loi 2020-27 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

l'environnement, qui apporte aussi sa pierre à l'édifice en posant des garde-fous aux activités d'exploitation de pétrole offshore⁶⁴. En effet, le législateur assujettit les opérations de prospection, d'exploration, d'exploitation d'hydrocarbures et de démantèlement des installations pétrolières et gazières à la délivrance d'un certificat de conformité environnementale. Cette loi oblige les détenteurs de puits offshore à débarrasser le fonds marin de tout matériel ou équipement qui pourrait nuire à tout autre usage de la mer⁶⁵.

Ces mêmes garde-fous ont été mis en place afin de lutter contre la pollution des eaux. Ainsi, tout rejet de déchets dangereux dans les eaux sous juridiction sénégalaise est interdit. De même, tout rejet, déversement, écoulement, dépôt direct ou indirect de substance toute nature susceptible de provoquer ou d'accroître la pollution du littoral, des eaux continentales ou marines est prohibé dans les eaux sous juridiction sénégalaise.

⁶⁴ Cette activité est considérée comme une installation classée.

⁶⁵ Voir article 138 de la loi n°2023-15 portant Code de l'environnement.

⁶⁶Cette logique s'est poursuivie avec l'encadrement de la police des eaux. Le législateur interdit les déversements, les immersions et les incinérations dans les eaux marines sous juridiction sénégalaise de substances de toute nature⁶⁷.

À côté de la loi sur l'environnement, la loi n°2019-03 portant Code pétrolier comporte des dispositions qui participent indirectement à la sécurité et à la sûreté maritimes. En effet, le législateur sénégalais punit d'une peine d'emprisonnement le fait de détourner ou de faciliter le détournement de substances pétrolières ou gazières, d'acheter ou de vendre de manière illicite des substances pétrolières ou gazières, ou de les transporter⁶⁸. Cette attitude du législateur permet de décourager toute activité de contrebande liée au pétrole, susceptible d'entraîner des accidents aux conséquences incommensurables sur l'environnement⁶⁹.

Cette même logique irrigue le code pénal sénégalais, qui sanctionne de peines criminelles les actes de piraterie maritime⁷⁰, ainsi que la libération de matières nucléaires ou radioactives, de même que les menaces d'en faire usage⁷¹.

⁶⁶ Voir article 204 de la loi n°2023-15 portant Code de l'environnement.

⁶⁷ Voir article 154 de la loi n°2023-15 portant Code de l'environnement.

⁶⁸ Voir article 70 de la loi n°2019-03 du 1 février 2019 portant Code pétrolier.

⁶⁹ Le 11 décembre 1999, le pétrolier maltais Erika, chargé de 31 000 tonnes de fioul lourd n°2, en route de Dunkerque (France) à Livourne (Italie), est pris dans des conditions météorologiques très défavorables (vent d'Ouest force 8 à 9, creux de 6 m). Le 12 décembre, à 6h05 du matin, il lance un SOS : son navire est en train de se casser en deux. L'équipage est évacué sain et sauf par des hélicoptères de la Marine nationale aidés par des renforts de la Royal Navy pendant que le navire se casse en deux à 8h15 (heure locale) dans les eaux internationales, à une trentaine de milles au sud de la pointe de Penmarc'h (Pointe sud du Finistère). La quantité déversée au moment du naufrage est alors estimée entre 7 000 et 10 000 tonnes. La partie avant du navire sombre dans la nuit du 12 au 13 décembre à peu de distance du lieu de la cassure. La partie arrière, prise en remorque le 12 décembre à 14h15 par le remorqueur de haute mer Abeille Flandre, pour empêcher sa dérive vers Belle-Ile, coule le lendemain à 14h50. Les deux morceaux de l'épave, éloignés de 10 km l'un de l'autre, gisent à environ 120 mètres de profondeur. L'Etat réagit immédiatement en déclenchant le plan POLMAR. La marée noire a touché 400 km de côtes du Finistère à la Charente-Maritime. À partir du 24 décembre et dans les jours qui ont suivi, les nappes d'hydrocarbures ont touché la côte. Le fioul, mélangé à l'eau de mer, amalgamé avec le sable, les pierres et autres matériaux a constitué près de 270 000 tonnes de déchets.

⁷⁰ Voir article 279-32 de la loi n°2021-33 du 21 juillet 2021 portant modification du Code pénal Sénégalais.

⁷¹ Voir article 279-14 et suivant de la loi n°2021-33 du 21 juillet 2021 portant modification du Code pénal Sénégalais.

Par ailleurs, les sources infra-législatives occupent une place importante au cœur du dispositif dédié à la sécurité et à la sûreté maritimes.

Paragraphe II: Les sources réglementaires

Les normes infra-législatives qui régissent la sécurité et la sûreté maritimes concernent généralement les décrets relatifs à la HASSMAR et l'ANAM (A) mais aussi des arrêtés relatifs aux plans d'intervention (B)

A-Les décrets

L'arsenal juridique relatif à la sécurité et la sûreté maritimes est également composé de normes d'origine décrétole. Au rang de ces décrets, nous pouvons faire état de celui n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création de la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la protection de l'environnement marin (HASSMAR). Ce décret inaugure au Sénégal, l'avènement d'une haute autorité qui est chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'Environnement marin.

La HASSMAR est, suivant l'article premier de ce décret, une autorité administrative autonome à vocation opérationnelle. Elle a un domaine d'intervention qui embrasse tous les aspects de la sécurité et de la sûreté maritimes : la défense de la souveraineté ; la sauvegarde des intérêts de la nation ; le maintien de l'ordre public ; la sécurité de la navigation ; la prévention et la lutte contre les actes illicites ; la sécurité et la sûreté des personnes, des biens et des installations ; la protection de l'environnement marin et la préservation des ressources marines⁷². Elle est dotée de pouvoirs aussi divers que variés. Ainsi, elle est compétente en cas d'urgence pour coordonner notamment : l'action des administrations en mer et la mise en œuvre de leurs moyens, dans les domaines d'intervention définis à l'article 3 ; la mise en œuvre du Plan national d'interventions d'Urgence, en relation avec les administrations

⁷² Voir article 3 du décret n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création de la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'Environnement marin (HASSMAR)

concernées ; les relations de coopération dans la mise en œuvre des différents plans spécialisés d'intervention⁷³.

La HASSMAR est épaulée dans le cadre de l'exécution de ses missions de coordination des interventions par un Centre principal de Coordination des Secours maritimes (MRCC) et des centres secondaires de secours (RSC⁷⁴).

Au côté du décret précité, on peut faire état du décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM). L'ANAM est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'État en matière de marine marchande, dans ses différents volets : pêche, commerce et plaisance, ainsi que de la mise en œuvre des dispositions de la loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la Marine marchande, des conventions maritimes internationales et des autres législations et réglementations en vigueur⁷⁵.

À ce titre, cette agence a, dans la limite des missions qui lui sont assignées par son décret fondateur, des compétences assez étendues dans l'élaboration et la mise en œuvre des mesures de sécurité et de sûreté maritimes. Elle est chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures de sécurité et de sûreté des navires de la marine marchande. En ce sens, elle assure l'inspection et la sécurité des navires et embarcations non pontées au plan technique ; l'autorisation et le suivi de la construction des navires ; le suivi de l'acquisition, de l'exploitation et de l'entretien de navires de transport appartenant à l'État et destinés au transport intérieur ; recherche, constatation et instruction des infractions.

Dans la même dynamique, la surveillance de la circulation des navires et embarcations non pontées en mer et dans les voies navigables ; contrôles des entrées et sorties des pétroliers et autres transporteurs de produits dangereux dans les eaux sous juridiction sénégalaise ; gestion

⁷³ Voir article 5 du décret n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création de la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'Environnement marin (HASSMAR)

⁷⁴ Voir article 10 du décret n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création de la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'Environnement marin (HASSMAR)

⁷⁵ Voir article 3 du décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM).

des incidents et accidents survenus impliquant des pétroliers et transporteurs de produits dangereux ; recherche, constatation et instruction des infractions⁷⁶

L'ANAM a aussi des compétences en matière de sûreté et de sécurité de la navigation. Elle participe à la police de la navigation maritime et fluviale : contrôle à quai ou en mer, dans les fleuves et rivières, du respect par les navires et embarcations non pontées de commerce, de pêche, de plaisance et de servitude des obligations administratives et techniques, ainsi que des perspectives en matière de navigation et de circulation maritimes et fluviales ; enquêtes maritimes en cas d'événements de mer ou de délits relevant du Code de la Marine marchande ; navigabilité des fleuves et rivières ; recherche, constatation et instruction des infractions⁷⁷.

Pour finir, l'ANAM assure aussi la sécurité et la sûreté des installations portuaires. Elle participe à la mise en œuvre, au suivi, au contrôle et à l'évaluation des dispositifs de sécurité et de sûreté maritimes ; l'élaboration et le contrôle de l'application des normes de sécurité et de police portuaires.

Par ailleurs, le Sénégal a mis en place un autre plan dénommé plan PNIUM pour renforcer le sauvetage de la vie humaine en mer à travers le décret n° 2006-323 du 7 avril 2006 portant création du Plan national d'Interventions d'urgence en Mer (PNIUM). Ce plan matérialise le vœu émis par le pouvoir « décréteur » à l'article 12 du décret fondateur de la HASSMAR⁷⁸. Le PNIUM intègre au sein d'un mécanisme unique les plans spécialisés relatifs aux domaines d'intervention tels que définis à l'article 3 du décret portant création de la HASSMAR, notamment ceux afférents à la recherche et au sauvetage en mer, à la sûreté maritime et à la protection de l'environnement, respectivement désignés sous les vocables « Plan SAR maritime », « Plan SURMAR » et « Plan POLMAR ».

⁷⁶ Voir article 4 du décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM).

⁷⁷ Voir article 3 du décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM).

⁷⁸ Voir article 12 du décret n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création de la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'Environnement marin (HASSMAR) du Plan national d'Interventions d'Urgence en Mer (PNIUM) sera créé par décret du Président de la République, sur proposition du Premier Ministre.

A l'instar des décrets, les arrêtés participent à renforcer le cadre juridique de la sécurité et de la sûreté maritimes.

B. Les arrêtés

La primature occupe une place centrale dans le dispositif relatif à la sécurité et à la sûreté maritime. Elle est à l'origine de l'essentiel des arrêtés relatifs aux plans d'urgence en matière de sécurité et de sûreté maritimes.

Parmi les arrêtés de la primature, Il y a celui n° 07020 les 16.07.2009 portant organisation, gestion et mise en œuvre du plan de recherche et de sauvetage maritimes communément dénommé plan SAR. Cet arrêté a pour objet la prévention, la réception et la transmission des notifications de détresse, la recherche et le sauvetage des usagers de la mer en détresse, le conseil médical, l'assistance sur les lieux de l'incident et l'évacuation sanitaire d'urgence⁷⁹. Au niveau national, le Plan SAR constitue le cadre de référence pour la recherche et le sauvetage maritimes; il en fixe les stratégies et en définit les grandes lignes de conduite des opérations. Tandis qu'au niveau international, le plan est harmonisé avec tout plan SAR sous-régional ou régional, conformément au Plan SAR mondial de l'OMI⁸⁰.

Le Plan SAR a pour but d'organiser et d'assurer un service de recherche et de sauvetage maritimes, en vue de porter secours rapidement et efficacement aux personnes, aux navires et aux aéronefs, sans distinction de nationalité, en situation de détresse dans la « SRR » sous la responsabilité du Sénégal⁸¹.

Par ailleurs, il y a également l'arrêté n° 07022 du 16 août 2009 portant organisation et fonctionnement du plan de lutte contre la pollution marine communément dénommé plan POLMAR. Le but de ce plan est d'édicter une stratégie nationale coordonnée visant à assurer par la prévention, la préservation des équilibres écosystémiques marins et par une réaction

⁷⁹ Voir article 3 de l'arrêté n° 07020 du 16.07.2009 portant organisation gestion et mise en œuvre du plan de recherche et de sauvetage maritimes.

⁸⁰ Voir article 4 Arrêté n°07022 du 16.07.2009 portant organisation, gestion et mise en œuvre du plan de recherche et de sauvetage maritimes.

⁸¹ Voir article 5 Arrêté n°07022 du 16.07.2009 portant organisation gestion et mise en œuvre du plan de recherche et de sauvetage maritimes.

rapide et efficace en cas de pollution marine, la maîtrise de cette pollution et la limitation de son impact sur l'environnement marin et le littoral.⁸²

Ce plan a pour objectifs : d' identifier les risques, l'impact probable de la pollution et les priorités de protection ; mettre en place un dispositif efficace de prévention et de lutte impliquant la synergie de tous les acteurs publics et privés concernés, au niveau national ; définir des normes et des procédures standards aux fins de la prévention et de la lutte ; s'assurer que les navires, les ports, les installations offshores, l'industrie et toutes les parties prenantes se conforment à la réglementation nationale et internationale en matière de pollution marine ; réduire les risques de pollution marine à un niveau aussi faible que possible ; assurer par la formation et l'entraînement, les conditions d'une bonne politique de prévention et de coordination de la lutte ; limiter l'impact des déversements de produits polluants sur les activités socioéconomiques et sur les équilibres écosystémiques marins ;développer la coopération sous régionale ou régionale⁸³.

En outre, nous pouvons citer l'arrêté portant organisation et fonctionnement du plan national de sûreté maritime. Ce plan permet de planifier, d'organiser et de coordonner l'action de plusieurs structures publiques et privées afin d'atteindre un but et des objectifs communs dans le cadre de la sûreté maritime. Le Plan SURMAR privilégie la prévention, fixe un cadre d'appréciation et d'évaluation des risques et des menaces, ainsi que les lignes directrices de la coordination des opérations.⁸⁴Il a pour but de mettre en place, au niveau national, une organisation, un système de gestion, des règles, des procédures et une stratégie d'action visant à prévenir les incidents de sûreté maritime et à faire face à une menace ou à un incident de sûreté maritime par une réponse rapide et efficace⁸⁵.

De plus, ce plan a pour but de mettre en place, au niveau national, un dispositif efficace de prévention, de veille, et de réaction rapide face aux menaces et incidents de sûreté maritime ; mettre en place un système d'évaluation en vue de la détermination des niveaux de sûreté maritime ; assurer en réseau, la collecte, le traitement et le partage d'informations sur la

⁸² Voir article 5 l'arrêté n° 07022 du 16 août 2009 portant organisation et fonctionnement du plan de lutte contre la pollution marine.

⁸³ Voir article 6 l'arrêté n° 07022 du 16 août 2009 portant organisation et fonctionnement du plan de lutte contre la pollution marine.

⁸⁴ Voir article 3 l'arrêté portant organisation et fonctionnement du plan national de sûreté maritime.

⁸⁵ Voir article 5 l'arrêté portant organisation et fonctionnement du plan national de sûreté maritime.

sûreté maritime ; identifier les risques et leur impact probable sur la sûreté des activités fluvio maritimes et portuaires ; réduire les risques de sûreté maritime à un niveau aussi faible que possible ; s'assurer que les mesures de sûreté prises à bord des navires, dans les domaines portuaires, au niveau des installations portuaires, des plateformes offshore, et au niveau de toute autre installation maritime, sont conformes à la réglementation nationale ; renforcer par la formation et l'entraînement, les capacités d'intervention, de coordination et de gestion de crise ; contribuer à la mise en place et à la promotion d'un cadre sous régional et international de coopération, dans le cadre de la sûreté maritime⁸⁶.

L'état des lieux a permis de comprendre que la question de sécurité et de sûreté maritimes est une question qui préoccupe autant la chaîne maritime que les autres chaînes. Ce "melting pot" juridique qui s'explique par l'immensité de la matière recèle les germes de ses forces et faiblesses.

⁸⁶ Article 6 l'arrêté portant organisation et fonctionnement du plan national de sûreté maritime.

CHAPITRE II : LES FORCES ET FAIBLESSES DU CADRE JURIDIQUE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ MARITIMES AU SÉNÉGAL :

L'analyse de l'interaction entre les différents textes relatifs à la sécurité et à la sûreté maritimes ainsi que des choix du législateur en la matière laissent apparaître les forces (**Section I**) et les faiblesses (**Section II**) du dispositif juridique relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes.

Section I : Les forces du cadre juridique de la sécurité et de la sûreté maritimes

La tragédie du bateau le "Joola"⁸⁷ et la persistance des menaces multiformes, accentuées par l'exploitation des hydrocarbures en mer, ont été pour le Sénégal des éléments déclencheurs dans le renforcement du cadre juridique relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes. Ce processus d'amélioration dudit cadre est aujourd'hui perceptible à travers d'une part, la mise en place d'un cadre formel d'organisation de l'action inoffensive de l'Etat en mer (**Paragraphe I**) et d'autre part par l'édification d'un cadre d'organisation formel de l'action offensive de l'Etat en mer (**Paragraphe II**).

Paragraphe I : L'existence d'un cadre formel d'organisation de l'action inoffensive de l'Etat en mer.

Le cadre d'organisation de l'action "inoffensive"⁸⁸ de l'Etat en mer met en avant un acteur central (A) qui coordonne les interventions d'urgence en mer suivant des plans bien déterminés (B)

A-L 'existence d'un acteur central

Le Sénégal qui dispose d'une frange côtière de plus de 700 kilomètres, d'une Zone économique exclusive (ZEE) de 200 nautiques et d'un réseau hydrographique dense avec de

⁸⁷ Voir supra page 7.

⁸⁸ Toute action de l'Etat mer qui ne concerne pas la police maritime.

nombreux fleuves et cours d'eau, soit un territoire fluvio-maritime plus étendu que le territoire terrestre⁸⁹.

La mer et les fleuves constituent pour le Sénégal un espace vital sur lequel l'État doit assumer des responsabilités régaliennes, notamment : la sauvegarde de la sécurité et de la sûreté des personnes, des biens et des installations sur le territoire fluvio-maritime et dans les périmètres portuaires ; la protection de l'environnement marin et des ressources marines ; ainsi que la nécessité de satisfaire aux engagements internationaux⁹⁰.

Cependant, il ne disposait pas d'un cadre permanent, d'un acteur censé coordonner la réaction en cas d'incident ou d'accident contre la sécurité et la sûreté maritimes. Cette situation est d'autant plus ubuesque qu'il existe plusieurs administrations et services publics exerçant des missions dans les domaines susmentionnés, ainsi que de la protection de l'environnement marin. C'est pourquoi le Conseil interministériel consacré à l'action de l'État en mer, tenu le 4 août 2005, a décidé de la création d'une Haute Autorité pour combler ce déficit⁹¹.

La HASSMAR est investie d'une responsabilité générale de coordination dans tous les domaines relatifs à la sécurité, à la sûreté et à la protection de l'environnement, dans les eaux maritimes et fluviales sous juridiction sénégalaise. Cette responsabilité s'étend, pour la recherche et le sauvetage, à la zone maritime placée sous la responsabilité du Sénégal par l'Organisation maritime internationale (OMI). Les domaines d'intervention de la HASSMAR incluent : la défense de la souveraineté ; la sauvegarde des intérêts de la nation ; le maintien de l'ordre public ; la sécurité de la navigation ; la prévention et la lutte contre les actes illicites

⁸⁹ Rapport de présentation du décret n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création de la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'environnement marin (HASSMAR).

⁹⁰ Rapport de présentation du décret n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création de la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'environnement marin (HASSMAR).

⁹¹ Rapport de présentation du décret n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création de la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'environnement marin (HASSMAR).

; la sécurité et la sûreté des personnes, des biens et des installations ; la protection de l'environnement marin et la préservation des ressources marines⁹².

La création et la mise à la disposition de la HASSMAR, dans le cadre de l'exécution de ses missions de coordination des interventions, un Centre principal de Coordination des Secours maritimes (MRCC) et des centres secondaires de secours (RSC), renforce la capacité de réaction du cadre ainsi mis en place. Le MRCC est un centre principal de veille opérationnelle. Il a pour rôle de recevoir les signaux de détresse de navires; coordonner les opérations de recherche et de sauvetage en mer sur toute l'étendue de la zone de responsabilité SAR du Sénégal ; détecter à temps les risques et les menaces d'origine maritime ; diffuser l'information nautique au profit de tous les usagers de la mer⁹³. Il est aidé dans l'exécution de ses missions par les RSC.

La compétence de la Haute Autorité varie selon que l'on se trouve en période d'urgence, en temps normal. D'abord, en période d'urgence, elle coordonne : l'action des administrations en mer et la mise en œuvre de leurs moyens dans les domaines d'intervention définis à l'article 3 ; la mise en œuvre du Plan national d'interventions d'Urgence, en relation avec les administrations concernées ; les relations de coopération dans la mise en œuvre des différents plans spécialisés d'intervention ; la réquisition des moyens publics et privés conformément aux lois en vigueur ; et les interventions d'urgence dans les ports, après le déclenchement du niveau d'alerte 3 prévu par le code ISPS⁹⁴.

Par ailleurs, en temps normal, la HASSMAR est compétente dans le cadre de la prévention des risques liés à la sécurité et à la sûreté maritimes, ainsi qu'à la protection de l'environnement marin, notamment pour : élaborer et tenir à jour, en relation avec les administrations concernées, les plans spécialisés d'intervention d'urgence en mer définis par le décret portant création d'un Plan national d'intervention d'Urgence en Mer (PNIUM) ; mener

⁹² Rapport de présentation du décret n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création de la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'environnement marin (HASSMAR).

⁹³ <https://www.hassmar.gouv.sn/content/mrcc> (consulté le 4 octobre 2024 à 11h 37 mn).

⁹⁴ Voir article 5 du décret n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création de la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'environnement marin (HASSMAR).

des études prospectives en vue d'améliorer l'efficacité de la coordination de l'action publique en mer ; contrôler le maintien en condition opérationnelle du Centre principal de Coordination des Secours maritimes et des Centres secondaires de secours ; recenser les moyens d'intervention des différentes administrations concernées par l'action de l'État en mer et s'assurer de leur disponibilité en cas d'intervention ⁹⁵d'urgence en mer.

Parallèlement à ces deux types de compétences, la haute autorité a des compétences en matière de régulation. Elle émet des avis consultatifs motivés aux fins de la standardisation et de l'interopérabilité sur les projets d'acquisition par l'État de moyens et d'équipements pouvant être employés pour la mise en œuvre du Plan national d'Interventions d'Urgence en Mer ; Elle étudie et met en œuvre des procédures en vue d'éviter les conflits d'intérêts et de compétences entre les différents ⁹⁶acteurs en mer.

La HASSMAR apparaît donc comme l'organe central, l'acteur principal chargé de la mise en œuvre des mesures de sûreté et de sécurité maritimes et, de manière générale, de la mise en mouvement de l'action de l'Etat en mer ⁹⁷. Les pouvoirs dévolus à la HASSMAR ne font cependant pas obstacle aux prérogatives des autres administrations et services publics concernés par la sécurité maritime, la sûreté maritime et la protection de l'environnement marin, qui ont la responsabilité exclusive de la gestion et de l'emploi de leurs moyens propres.

⁹⁵ Voir article 6 du décret n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création de la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'environnement marin (HASSMAR).

⁹⁶ Article 7 du décret n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création de la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'environnement marin (HASSMAR).

⁹⁷ La HASSMAR est à travers son secrétaire général est le coordinateur du plan SAR et PNIUM voire respectivement les articles 12 de l'arrêté n° 07020 du 16.07.2009 portant organisation, gestion et mise en œuvre de plan de recherche et de sauvetage en mer et Décret n° 2006-323 du 7 avril 2006 portant création du Plan national d'Interventions d'Urgence en Mer (PNIUM). La HASSMAR à travers la MRCC est le coordinateur du plan SURMAR et POLMAR voire arrêté non daté portant organisation et fonctionnement du Plan national de sûreté maritime et arrêté 070022 du 16.7.2009 Portant organisation et fonctionnement du plan national de lutte contre la pollution marine

B. L'existence de plans d'urgence

Le voyage en mer a toujours été assimilé à une aventure dont l'issue est incertaine. D'ailleurs, c'est cette incertitude qui a poussé les assureurs à s'intéresser très tôt à l'activité maritime. Cette incertitude n'a pas laissé indifférents les États, qui ne cessent de réfléchir sur les mécanismes à mettre en place pour atténuer, autant que faire se peut, les périples en mer. Le Sénégal, conscient de cet état de fait, a, en plus d'avoir ratifié les conventions pertinentes, élaboré des plans d'urgence tournés exclusivement vers le sauvetage de la vie en mer, la protection de l'environnement marin.

Ces plans constituent une avancée remarquable en droit de la sécurité et de la sûreté maritime au Sénégal puisqu'ils mettent en place " un guide" qui renseigne les acteurs sur la procédure à suivre en cas de survenance d'événement en mer.

Au rang de ces plans, nous avons celui dénommé plan SAR qui est tourné vers la recherche et le sauvetage de la vie humaine en mer en droit de la sécurité et de la sûreté maritimes au Sénégal. Ce plan dote les acteurs d'un référentiel à suivre en cas de survenance d'accidents en mer mettant en péril la vie humaine. Dans son déploiement, il érige la prévention comme étant le premier moyen de sauvegarde de la vie en mer⁹⁸.

Il est fondé sur une démarche participative. Dans cette optique, il fait obligation ; aux commandants de navires, d'aéronefs, les membres d'équipage, les organismes nationaux de la circulation aérienne, toute structure publique ou privée, usager de la mer, ou toute autre personne informée d'un incident en mer; d'alerter immédiatement le MRCC ou un RSC et de porter une assistance dans les limites objectives des moyens disponibles⁹⁹. Cette obligation de donner l'alerte et de porter assistance permet de mitiger les dommages avant même la mise en branle effective du plan.

Le respect de cette obligation est facilité par la mise en place d'un système national de sécurité maritime aux fins d'optimiser la prévention et la coordination des opérations SAR. Le système national de sécurité maritime permet, entre autres, dans le cadre d'un système

⁹⁸ Voir article 3 n° 07022 du 16 août 2009 portant organisation, gestion et mise en œuvre du plan de recherche et de sauvetage maritimes.

⁹⁹ Voir article 7 n° 07022 du 16 août 2009 portant organisation, gestion et mise en œuvre du plan de recherche et de sauvetage maritimes.

d'information et d'alerte précoce de : recevoir au niveau du MRCC et des RSC, les alertes SAR émanant des navires, des Centres associés et des postes d'alertes, - assurer la collecte, le traitement et le partage des informations SAR, faciliter l'exercice des prérogatives de commandement et de contrôle liées aux opérations SAR¹⁰⁰.

La HASSMAR est le coordonnateur national de la SAR à ce titre, elle est chargée entre autres de veiller à la mise en œuvre de la politique nationale en matière de recherche et de sauvetage maritimes ; la coordination, au niveau national, de la gestion et de la mise en œuvre du Plan SAR ; au recensement de toutes les ressources matérielles nationales susceptibles d'être mises en œuvre dans le cadre du Plan SAR ; l'interopérabilité des moyens SAR par des avis techniques sur les projets d'acquisition¹⁰¹. La mise en œuvre du plan SAR implique aussi l'appui des autres ministères¹⁰².

Par ailleurs, le Sénégal a élaboré un autre plan consacré à la pollution maritime. Ce plan à l'instar du plan SAR est une mesure forte en matière de sécurité maritime, car la pollution maritime fait partie des accidents en mer qui portent gravement atteinte à l'écosystème marin. Par ce plan, le Sénégal pose le cadre qui lui permet de planifier, d'organiser et de coordonner l'action de plusieurs structures étatiques et privées afin d'atteindre un but et des objectifs communs dans le cadre de la protection de l'environnement marin¹⁰³. La POLMAR est le cadre de référence qui permet de gérer les pollutions marines par hydrocarbures et par produits chimiques dans les eaux sous juridiction nationale¹⁰⁴.

POLMAR aussi met l'accent sur la prévention, il oblige les capitaines et les armateurs des navires battant pavillon national, les Commandants des navires ainsi que les pilotes des aéronefs d'Etat, les Capitaines des navires étrangers naviguant dans les eaux sous juridiction

¹⁰⁰ Voir article 15 n° 07022 du 16 août 2009 portant organisation, gestion et mise en œuvre du plan de recherche et de sauvetage maritimes.

¹⁰¹ Voir article 15 n° 07022 du 16 août 2009 portant organisation, gestion et mise en œuvre du plan de recherche et de sauvetage maritimes.

¹⁰² Voir article 25 et suivants n° 07022 du 16 août 2009 portant organisation, gestion et mise en œuvre du plan de recherche et de sauvetage maritimes.

¹⁰³ Voir article 3 n° 07022 du 16 août 2009 portant organisation, gestion et mise en œuvre du plan de recherche et de sauvetage maritimes.

¹⁰⁴ Voir article 4 n° 07022 du 16 août 2009 portant organisation, gestion et mise en œuvre du plan de recherche et de sauvetage maritimes.

nationale, les autorités portuaires, les responsables des installations industrielles, de manutention ou de stockage de produits polluants et des forages offshore, de signaler sans retard au MRCC ou aux RSC : tout événement survenu à bord de leur navire, sur leur installation ou dans les ports, qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet de produits polluants dans les eaux sous juridiction nationale ; entraîne un rejet de produits polluants, ou toute présence de produits polluants dans les eaux sous juridiction nationale¹⁰⁵ etc. Il ressort de cette disposition que les capitaines de navire, armateurs et autres ne sont pas astreints à porter secours dans la limite de leur possibilité.

Pour le reste, le plan POLMAR obéit au même mécanisme que celui de la SAR, il est coordonné par la HASSMAE¹⁰⁶.

Il en ressort de ces deux plans que le « de-risking » n'est pas uniquement lié à la lutte contre le LBT/FT/PAM ; c'est une approche qui s'applique à tous les domaines exposés à des risques, notamment le milieu maritime. Tant le plan SAR que le plan POLMAR privilégient la prévention en fixant un cadre d'appréciation et d'évaluation des risques, ainsi que des menaces de pollution marine, et en établissant des lignes directrices pour la coordination des opérations de lutte¹⁰⁷.

La force du cadre juridique de la sécurité et de la sûreté maritimes peut aussi être appréciée à travers le renforcement de l'action offensive de l'Etat en mer.

Paragraphe II : l'existence d'un renforcement de l'action offensive de l'Etat en mer

La criminalité en mer à l'instar de celle continentale connaît un regain dans le monde. Cette situation à amener le Sénégal à mettre à niveau son cadre juridique à travers l'élargissement du spectre des infractions pénales (B) mais encore et surtout par la mise en place d'un droit commun de l'exercice de la police en mer (A)

¹⁰⁵ Voir article 7 arrêté portant organisation et fonctionnement du plan national de lutte contre la pollution marine.

¹⁰⁶ Voir article 29 arrêté portant organisation et fonctionnement du plan national de lutte contre la pollution marine.

¹⁰⁷ Article 3 des arrêtés portant organisation et fonctionnement du plan national de sûreté maritime et Arrêté n°07022 du 16.07.2009 portant organisation et fonctionnement du plan national de lutte contre la pollution marine.

A-L'existence d'un droit commun de l'exercice de la police en mer

Dans le manuel de l'ONUDC dédié à la criminalité maritime, l'expression "application de la loi en mer" s'entend des mesures prises en vue de faire respecter toutes les lois applicables sur, sous ou au-dessus des eaux internationales, et dans les eaux relevant de la juridiction de l'Etat qui mène ces activités¹⁰⁸.

L'application de la loi en mer suppose donc de conférer aux agents et aux navires autorisés le pouvoir d'intervenir auprès d'autres navires, y compris, dans certaines situations, des navires étrangers, en prenant en mer des mesures destinées à appliquer les lois pertinentes¹⁰⁹.

En droit maritime sénégalais, l'essentiel des textes habilite certains agents de l'Etat à intervenir en mer pour y constater les infractions à la loi pénale et à appréhender leurs auteurs. Toutefois, la portée de ces habilitations est souvent limitée à une zone maritime restreinte ou un type d'infraction déterminé¹¹⁰.

En effet, le code de la pêche maritime organise les règles d'engagement des agents dépositaires de l'autorité publique en mer dans le cadre particulier de la répression des infractions de pêche¹¹¹.

Par ailleurs, le Code des douanes habilite aussi les agents des douanes et autres agents assermentés de la force publique à constater les infractions à la loi douanière commises en mer. Cependant, les attributions de ces derniers ne s'exercent que dans le cadre restreint des infractions douanières et à l'intérieur du rayon douanier qui s'arrête à la zone contiguë¹¹².

En outre, le code de la Marine marchande et le code de l'environnement habilite certains agents de l'Etat à constater les infractions relevant de leur compétence, mais n'organisent pas leurs modalités d'intervention lorsque celle-ci requièrent l'usage de la force et de moyens de coercition aptes à faire cesser un trouble porté à l'ordre public en mer.

Ainsi les dispositions de ces codes n'ont qu'une portée limitée et laissent subsister un vide juridique quant aux modalités d'intervention et d'usage de la force lorsqu'il s'agit d'autres

¹⁰⁸ ONUDC, *Criminalité Maritime: manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale*, op cit, p 58.

¹⁰⁹ Exposé des motifs de la loi n°2020-27 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

¹¹⁰ Voir exposé des motifs de la loi n°2020-27 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

¹¹¹ Voir exposé des motifs de la loi n°2020-27 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

¹¹² Voir exposé des motifs de la loi n°2020-27 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

types d'infractions commises en mer telles que la piraterie, le trafic de drogue, le trafic d'êtres humains et le terrorisme.

Sans préjudice des dispositions prévues par d'autres textes, cette loi donne une habilitation aux forces de défense et de sécurité investis des missions de police en mer qui sont habilités à exercer, conformément au droit international et dans la limite de leurs attributions et zones de compétences respectives, les pouvoirs suivants: procéder à la reconnaissance des navires, exercer le droit de visite, détourner tout navire suspect ou auteur d'une infraction, dérouter tout navire suspect ou auteur d'une infraction, constater les infractions commises et exercer le droit de poursuite.

Le nouveau dispositif, contrairement aux textes précédents, encadre mieux le recours à la coercition à l'encontre des navires. Il introduit une graduation dans l'usage de la force en vue de retarder l'emploi du tire d'arrêt¹¹³ qui est le moyen le plus radical dans l'arsenal des forces de l'ordre intervenant en mer. Ainsi, le législateur prévoit l'emploi de l'action de vive force et c'est seulement en cas d'échec de cette dernière qu'il permet le tire d'arrêt qui ne peut se faire qu'avec l'aval de l'autorité dont relève l'emploi de l'unité qui mène l'action en mer. A rebrousse poils des autres textes, la nouvelle loi n'autorise les tirs dirigés contre les personnes qu'en cas de légitime défense¹¹⁴.

Par ailleurs, le nouveau régime ne se limite pas seulement à l'immobilisation du navire¹¹⁵, il organise les mesures de coercition en cas de visite à bord en permettant, dans l'optique de maintenir la sécurité dans le navire, d'immobiliser toute personne récalcitrante à l'aide de menottes, la restriction de sa liberté de mouvement ou sa rétention dans un local de confinement ne présentant pas de risque pour son intégrité physique¹¹⁶.

En outre, cette loi imprime une dimension humanitaire dans sa démarche. Elle permet aux personnes trouvées à bord, faisant l'objet d'une mesure de restriction ou de privation de

¹¹³ Voir Article 13 de la loi n°2020-27 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

¹¹⁴ Voir article 15 de la loi n°2020-27 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

¹¹⁵ La police en mer telle que prévue par le code de la pêche n'organise pas les mesures de coercition en cas de visite du navire.

¹¹⁶ Voir article 15 de la loi n°2020-27 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

liberté, de bénéficier d'un examen de santé par une personne qualifiée dans la mesure du possible.¹¹⁷

Le Sénégal ne s'est pas limité à organiser son action mer, il s'est également renforcé en se conformant aux exigences internationales.

C'est dans cette perspective que s'inscrit, le plan SURMAR dont la gestion et la mise en œuvre sont assurées par le Secrétaire Général, délégué du gouvernement en matière de coordination de l'action de l'Etat en mer¹¹⁸. Ce plan s'applique aux menaces et aux incidents de sûreté¹¹⁹ dans les eaux maritimes et fluviales sous juridiction sénégalaise, dans les ports et dans les installations portuaires, conformément au droit interne et aux conventions internationales¹²⁰. A travers ce dispositif, l'Etat décline les axes de sa politique en matière de sûreté maritime. Tout bien considéré, l'exercice de l'action de l'Etat en mer a connu un renforcement d'abord avec le plan SURMAR, ensuite avec la loi sur l'exercice de la police en mer.

Dans un autre registre, l'action offensive de l'Etat en mer a été renforcée par les modifications intervenues dans le dispositif pénal.

B-L 'existence d'un renforcement du cadre pénal

“Le monde est devenu un village planétaire” cette expression souvent usitée pour exprimer l'abolissement virtuel des frontières par la mondialisation, se manifeste avec des conséquences insoupçonnées en matière de sécurité et de sûreté maritimes. De nos jours, un

¹¹⁷ Voir article 19 de la loi n°2020-27 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

¹¹⁸ Voir article 4 Voir article 9 Arrêté portant organisation et fonctionnement du plan national de sûreté maritime.

¹¹⁹ les incidents de sûreté maritime comprennent tous les actes illégaux commis en mer, sur les cours d'eau intérieurs, dans les ports, les rades, les estuaires et les baies tels que : le terrorisme ; le sabotage sous toutes ses formes ; la piraterie ou le vol à main armée à bord d'un navire et/ou à l'encontre des passagers à bord ; le passage clandestin ; les migrations illégales ; le trafic d'armes ; le trafic humain ; le trafic de stupéfiants ; la contrebande ; l'échouage et l'échouement de navires ; les collisions intentionnelles de navires ; le transport illicite ou le déversement délibéré en mer, dans les eaux intérieures ou dans les ports de matières radioactives, d'armes NBC, d'explosifs, de substances nocives, etc. ; les incendies ; les émissions radioélectriques non autorisées à partir de la mer ; la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ; les menaces écologiques et environnementales ; ou tout autre acte pouvant porter atteinte à la sûreté maritime dans les eaux sous juridiction nationale.

¹²⁰ Voir article 9 Arrêté portant organisation et fonctionnement du plan national de sûreté maritime.

incident de sûreté maritime qui prend naissance dans la corne de l'Afrique peut très vite devenir une réalité dans l'océan Atlantique.

Cette réalité a poussé les Etats autant sur le plan communautaire qu'international à se regrouper pour réfléchir sur le renforcement des mesures de sécurité et de sûreté afin de mieux les adapter à la réalité.

Cette physionomie de la production normative en la matière oblige les Etats à recadrer assez souvent leur cadre juridique pour le rendre conforme aux menaces auxquelles ils font face.

Certains pays comme le Sénégal ont tardé à s'inscrire dans cette dynamique d'adaptation perpétuelle de leur législation aux exigences internationales. Cependant depuis un certain temps, cette tendance s'est inversée.

En effet, beaucoup de réformes ont été enclenchées. Au titre de ces réformes, il y a le renforcement des infractions liées à la criminalité maritime avec la loi n°2021-33 du 21 juillet 2021 portant modification du Code pénal. Cette loi a étendu le domaine des infractions liées à la navigation maritime aux plateformes fixes¹²¹.

Cette loi a aussi internalisé les amendements apportés à la SUA en 2005 en sanctionnant toute personne qui illicitement et délibérément utilise un navire pour provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves; déverse à partir d'un navire ou d'une plateforme fixe des matières radioactives ou des explosifs ou des armes biologiques chimiques ou nucléaires, d'une manière qui provoque la mort¹²². Elle punit aussi le transport à bord d'un navire d'explosifs, d'armes biologique, d'équipements, matières ou logiciels ou des technologies connexes dans le but de nuire, d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement à accomplir ou s'abstenir d'accomplir un acte quelconque.¹²³

Par ailleurs cette loi internalise les dispositions de l'article 101 du CMB relatives à la piraterie en embrassant l'ensemble des actes pouvant constituer ladite infraction¹²⁴.

Ce renforcement du cadre juridique est également perceptible à travers le nouveau code de l'environnement qui corse le régime juridique des infractions qu'il prévoit notamment celles relatives à la pollution maritime. A ce titre, on peut noter l'élargissement du champ *ratione personae* et *ratione materiae* de l'infraction de rejet d'hydrocarbures ou d'autres substances

¹²¹ Avant la réforme intervenue en 2005, la convention pour la répression des actes illicites contre la navigation maritime ne prenait pas en compte les plateformes.

¹²² Voir article 279-16 de la loi n°2021-33 du 21 juillet 2021 portant modification du Code pénal.

¹²³ Voir article 279-18 de la loi n°2021-33 du 21 juillet 2021 portant modification du Code pénal.

¹²⁴ Voir article 279-32 de la loi n°2021-33 du 21 juillet 2021 portant modification du Code pénal.

liquides nocives en mer. En effet, la nouvelle incrimination vise non seulement le capitaine mais aussi l'armateur et le propriétaire du navire¹²⁵. Elle intègre dans son champ les plateformes en plus des navires. Par ailleurs, il y a eu un durcissement de l'amende attachée à cette infraction¹²⁶ qui est fixée entre cinquante millions (50.000.000) et cinq cent millions (500.000.000) FCFA.

Dans le même registre, le législateur a aussi aggravé la sanction pécuniaire attachée à l'infraction de pollution des milieux aquatiques et zones humides qui est de cinq millions (5.000.000) à dix millions (10.000.000) FCFA¹²⁷.

Toujours dans l'inventaire des modifications apportées à l'arsenal juridique relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes, on peut faire état du code pétrolier de 2019. Cette nouvelle loi, contrairement à celle de 1998, comporte un chapitre dédié aux infractions propres à l'activité pétrolière. Cette initiative permet de sanctionner beaucoup de comportement qui jadis pouvait ne pas atterrir devant la barre des juridictions.

S'inscrit également dans le même sillage, la loi de 2010 sur la sûreté portuaire qui est une application, une internalisation du Code ISPS notamment en ce qui concerne la sûreté portuaire avec la mise en place d'agents de sûreté.

Malgré un encadrement juridique qui répond aux exigences du moment, le dispositif relatif à la sécurité et à la sûreté maritime au Sénégal recèle, toutefois, quelques faiblesses.

SECTION II : Les faiblesses du cadre juridique de la sécurité et de la sûreté maritimes

Les questions relatives à la sécurité et la sûreté maritimes n'ont pas fait l'objet d'un traitement holistique par le législateur sénégalais. En effet, notre pays s'est contenté de ratifier des conventions et de légiférer sur ce domaine sans égard à la cohérence d'ensemble de son système. Cet état de fait a eu un impact sur le champ matériel des mesures de sécurité et de sûreté maritimes (Paragraphe I) mais aussi sur leur champ spécial (Paragraphe II)

¹²⁵ Voir article 98 de la loi n°2001 ne condamnait que l'armateur.

¹²⁶ L'article (devenu article 211) prévoyait une amende de dix millions (10.000.000) FCFA.

¹²⁷ L'article 96 (devenu article 209) prévoyait une amende de cinq millions (500.000) à vingt millions (2.000.000) FCFA.

Paragraphe I: les limites spatiales des mesures de sécurité et de sûreté maritimes

L'application *mutatis mutandis* de textes souvent tropicalisés peut parfois entraîner une rupture de cohérence dans l'organisation de certaines matières. Cette situation est perceptible dans la réglementation portuaire (A) et dans l'élargissement du plateau continental (B).

A-Le niveau limité des mesures de sûreté appliquées aux ports

Le Sénégal, de par sa position géographique,¹²⁸ occupe une place non négligeable dans le transport maritime. Il est souvent une zone de transit incontournable pour les grands navires commerciaux. Cette donnée a poussé les différents pouvoirs politiques, qui se sont succédés à la tête de l'Etat, à faire du renforcement des infrastructures portuaires un pilier important de leur politique maritime.

Aujourd'hui, le Sénégal se caractérise par la diversité de ses ports. En effet, le pays compte des ports océaniques et des ports fluviaux, ports intérieurs ou même ports secondaires comme on les appelle dans un langage technique.

Comme ports océaniques nous avons : d'abord, le port autonome de Dakar (PAD) qui est un port multifonctionnel dragué à treize (13) mètres de profondeur pouvant accueillir des navires avec un tirant d'eau¹²⁹ maximum de 13 mètres. Au port de Dakar toutes sortes de marchandises y sont manutentionnées avec des quais spécialisés en fonction de leurs outillages, des équipements et accessoires de manutention qui y sont installés. Ensuite, le port Bargny-Sendu qui est en ce qui le concerne, un port est spécialisé pour la manutention de marchandises en vrac solide comme liquide mais aussi la manutention et le stockage des minerais¹³⁰.

En outre, le Port de Ndayane qui est une extension du terminal à conteneurs du port de Dakar financé dans le cadre d'un partenariat public-privé entre l'État du Sénégal et l'opérateur de terminaux à conteneurs Dubaï port World pour la manutention de marchandises transportées

¹²⁸ Situé sur la côte ouest de l'Afrique, entre 12°88 et 16 ° 41 de latitude nord et 11 ° 21 et 17 ° 32 de longitude Ouest, le Sénégal a une position géographique stratégique qui lui confère une ouverture sur le monde et une accessibilité facile.

¹²⁹ Partie immergée du navire

¹³⁰ Le port minéralier de Bargny-Sendou est un projet « initié par l'Etat du Sénégal pour prendre en charge les importants volumes d'importations et d'exportations de produits miniers, minéraliers, pétroliers et céréalières, et ce projet a pour but de désengorger la capitale et de mettre à la disposition des usagers une infrastructure moderne dont la performance facilitera la réception de gros navires et les opérations d'embarquements et de débarquements des produits ». <https://www.ngecontracting.sn/nos-realizations/port-de-bargny-sendou/>. (Consulté le 17 octobre 2024 à 21h 03mn)

par conteneur afin de diminuer de façon significative le temps d'attentes des navires en rade extérieur dû à la congestion du port et de ses terminaux.

Enfin, il y a les ports secondaires de Saint-Louis, Foundiougne, Kaolack et Ziguinchor qui ont une profondeur moyenne d'environ sept (07) mètres qui peuvent accueillir de petits navires caboteurs ou feeders pour transporter les marchandises vers les ports principaux comme celui de Dakar ou bien vers d'autres ports à l'étranger. La plupart des marchandises embarquées dans les ports secondaires sont essentiellement constituées de matières premières qui doivent être acheminées vers les grands ports afin d'être transbordées à bord de navires plus grands.

L'ensemble de ces ports sont en capacité de recevoir des navires faisant des voyages internationaux et qu'ils sont de ce fait éligibles au code ISPS qui s'applique effectivement à eux¹³¹.

Cependant, le législateur sénégalais dans sa volonté de se conformer au code susvisé a adopté une nouvelle loi sur la police portuaire remplaçant celle du 19 mai 1965¹³². Cette loi renferme quelques promesses d'ISPS. Il en est ainsi, de l'établissement d'un plan sûreté portuaire par l'autorité portuaire pour chacune des installations portuaires figurant sur une liste établie par l'autorité maritime, la visite et le contrôle des navires par les autorités de l'état du port, des personnes et des biens, l'évaluation des mesures de sûreté.

Toutefois, le législateur dans sa volonté d'internaliser le code ISPS, a omis des dispositions importantes en matière de sûreté portuaire. En effet, cette loi ne détermine pas les mesures de sûreté portuaire. Or, suivant le code ISPS une installation portuaire est tenue de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté établi par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel elle est située.

Les mesures et procédures de sûreté doivent être appliquées dans l'installation portuaire de manière à réduire à un niveau acceptable les risques auxquels le port ou ses installations pourraient être confrontés.

Les mesures de sûreté portuaire emportent la détermination des actes à mener suivant les niveaux de sûreté¹³³.

¹³¹ OMI, *Guide pour la sécurité maritime et le Code ISPS*, édition 2012, p.43.

¹³² La loi n°65-32 du 19 mai 1965 relative à la police des ports maritimes, qui, jusqu'à une époque récente permettait une gestion efficace de la police des ports maritimes, est devenue inadaptée au contexte sécuritaire international qui impose des normes rigoureuses de sécurité et le renforcement des pouvoirs des agents chargés de leur application.

¹³³ Le code ISPS prévoit trois niveaux de sûreté. L'expression « niveau de sûreté » désigne le degré de risque réel ou potentiel que comporte un incident de sûreté. Les mesures relatives à la sûreté maritime identifient trois

Par ailleurs, cette loi assimile l'agent de sûreté portuaire qui est chargé d'assurer la sûreté des opérations portuaires¹³⁴ à l'organisme ou à la personne chargée d'évaluer ou de contrôler la sûreté portuaire¹³⁵. En effet, suivant le code ISPS l'agent de sûreté portuaire est différent de l'organisme qui est chargé d'évaluer et de contrôler la sûreté portuaire. Cette séparation entre les deux rôles tombe sous le sens, car l'organe de mise en œuvre est différent de l'organe d'évaluation. On peut également noter que ladite loi éclate les pouvoirs de l'agent de sécurité portuaire entre l'autorité portuaire et les exploitants d'installations portuaires, les compagnies de transport maritime, les prestataires de services portuaires ou les organismes habilités au titre de l'article 22 de la présente loi. Cet éclatement risque de créer des chevauchements lors de l'exécution des mesures de sûreté portuaire.

A côté de ses faiblesses liées à la loi sur la police portuaire, évoluent d'autres faiblesses qui sont propres au port autonome de Dakar. En effet, ce port qui est supposés être la référence

niveaux de risque qui sont maintenant utilisés au plan international : Niveau de sûreté 1 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être appliquées en permanence. Niveau de sûreté 2 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté. Niveau de sûreté 3 désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise. Ce niveau de sûreté peut conduire à appareillage ou évacuation du navire, annulation d'une escale vers le port concerné, arrêt du chargement/ déchargement, interdiction des échanges terre/bord etc.

¹³⁴ Article 19 et 20 de la n°2010-09 sur la sécurité portuaire.

¹³⁵ Au Sénégal l'autorité compétente en matière de sûreté portuaire est l'agence nationale de sûreté portuaire (ANSP) qui est un département de l'agence nationale des affaires maritime (ANAM). La sûreté portuaire au Sénégal est organisée comme suit : Agence nationale de sûreté portuaire (ANSP), validation des plans de sûreté du port ou de ses installations, chargé de contrôler toutes les actions du port en matière de sûreté, c'est à lui de décider après évaluation de risques et le niveau de la menace imprécise ou imminente, de passer d'un niveau de sûreté à un autre ; Agent de sûreté portuaire (ASP) est l'officier du port chargé de faire l'évaluation du port aidé ou non par des spécialistes (organisme de sûreté reconnus), établir le plan de sûreté et sa soumission à l'approbation par l'ANSP, mettre les recommandations de l'ANSP, corriger les non-conformités, proposer des avis, assurer la mise en œuvre du plan et garantir sa mise à jour ; Agent de sûreté d'installation portuaire ASIP, comme pour l'ASP, est chargé de la mise en œuvre du plan de sûreté dans l'installation portuaire, sous la supervision de ASP, il évalue le niveau de l'installation portuaire en fonction de la menace qu'il a détecté ou qui lui aurait été rapportée, établit le plan de sûreté aidé ou non par des spécialistes et le soumet à l'approbation par l'ANSP, chargé de mise en œuvre du plan de sûreté dans l'installation portuaire et de sa mise à jour en fonction de la menace ; Garde de sûreté portuaire est chargé particulièrement de veiller au respect stricte des mesures de sûreté en vigueur dans l'installation et rapporter toute anomalie ou incident de sûreté à l'agent de sûreté de l'installation portuaire

en matière de sûreté portuaire au Sénégal traîne beaucoup de manquement en la matière. Parmi ceux-ci on peut citer la difficulté de mettre en place une brigade d'intervention rapide et opérationnelle pour la surveillance du domaine portuaire, le manque de réactivité face à des situations d'urgence, le manque de suivi et évaluation dans les processus, le manque de formation appropriée des personnes ayant des tâches liées à la sécurité et à la sûreté. Il y a aussi une absence de politique de sensibilisation au niveau des acteurs portuaires en matière de sécurité, le manque de clarté dans les activités de certains usagers, le tout couronné par un contrôle d'identité presque inexistant au niveau de certains accès du port. La libre circulation dans le port de certaines personnes parfois sans justification valable de leur présence et qui ont un accès très facile aux navires et aux IP sont aussi des points de vulnérabilités. Occupation indéfinie de certains postes à quai par des navires de pêche désarmés¹³⁶. Les limites relatives aux mesures de sécurité et de sûreté maritimes sur le plan matériel s'étendent sur le plan spécial.

A-L' absence d'élargissement du code ISPS au plateau continental

Le plateau continental est la plate-forme sous-marine qui prolonge le continent par une pente généralement douce¹³⁷. L'État riverain exerce sur son plateau continental des droits exclusifs aux fins de l'exploration et de l'exploitation des ressources naturelles¹³⁸.

Le riverain est titulaire de ces droits (à caractère économique) du fait que l'espace qui a été défini comme son plateau est considéré comme le prolongement naturel du territoire terrestre et qu'il existe une unité de gisement entre ses ressources terrestres et les ressources incluses dans son plateau. Dès lors, les droits reconnus à l'État par la Convention de Genève sur le plateau continental de 1958 puis par la CMB, sont indépendants de l'occupation effective aussi bien que de toute proclamation expresse.

C'est pourquoi la souveraineté sur le territoire fonde les droits exclusifs sur le plateau, droits qui ont un caractère inhérent. L'État, riverain, n'a rien à revendiquer. La CIJ dira que ces droits existent *ipso facto et ab initio*. C'est du fait de l'existence même de l'État qu'ils sont reconnus, et ceci depuis son origine : ils n'ont pas à être réclamés et les compétences de l'État

¹³⁶ GOUDIABY.O "Sécurité et sûreté maritimes à l'approche et dans les ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre: Cas du Port Autonome de Dakar" mémoire master II, Université maritime et logistique p.33

¹³⁷ BONASSIES.P et SCAPEL.CH, *Droit Maritime*, op.cit., p. 69.

¹³⁸ CHAUMETTE, PATRICK, BOILLET, NICOLAS, *Droits Maritimes*, op.cit, p.124.

ne peuvent se perdre par un non usage. Certes, il s'agit de compétences fonctionnelles pour l'exercice d'activités à finalité économique destinées à tirer parti des ressources naturelles.

Par « ressources naturelles » il faut entendre tout d'abord les ressources du sol ou du sous-sol non biologiques (un navire ou une cargaison naufragé ne sauraient être reconnus comme ressources « naturelles »). Il s'agit principalement du pétrole, de gaz et de ressources minérales¹³⁹.

Ensuite, en ce qui concerne les ressources biologiques, seules les espèces benthiques comme le corail ou les éponges, ou encore les mollusques sont concernées ainsi que : « Les espèces sédentaires [...] qui au stade où [elles] peuvent être pêchées sont soit immobiles sur le fond ou au-dessus du fond, soit incapables de se déplacer autrement qu'en restant constamment en contact avec le sol. »¹⁴⁰.

Au regard des pouvoirs que le Sénégal dispose sur son plateau continental et des richesses que cette zone peut englober; il est important d'élargir l'application du code ISPS sur cet espace maritime, puisque ce code ne s'applique pas aux activités menées au large, au-delà de la mer territoriale du pays mais à l'intérieur de sa zone économique exclusive ou de son plateau continental. Il est probable que des navires visés par la convention SOLAS seront exploités dans ces eaux, qu'ils seront en interface avec des installations pétrolières ou gazières situées au large et qu'ils se livreront à des activités de navire à navire avec un navire non visé par la convention SOLAS¹⁴¹.

Pour parer cette situation, qui risque fort de se produire au Sénégal dont les fonds marins non pas encore livrés tous leurs secrets, le pays devra à travers une loi élargir le champ d'application de ladite convention à cet espace maritime.

Au-delà de l'inapplication du code ISPS, le plateau continental sénégalais souffre également de sa non prise en compte pour le code de la pêche. En effet, l'article premier du code de la pêche fixant le champ d'application de ladite loi limite celui-ci aux eaux maritimes sous juridiction sénégalaise à savoir les eaux intérieures marines, la mer territoriale, la zone contiguë et la zone économique exclusive¹⁴² en omettant totalement le plateau continental qui pourtant fait partie des eaux maritimes sous juridiction sénégalaise.

¹³⁹ BONASSIES.P et SCAPEL.CH, *Droit Maritime*, op.cit., p.51.

¹⁴⁰ Ibidem p.70.

¹⁴¹ OMI, *Guide pour la sécurité maritime et le Code ISPS*, édition 2012, p.41.

¹⁴² Voir supra page 31.

Cette exclusion empêche le Sénégal d'exercer dans cette partie de la mer sa juridiction en matière de pêche. En effet, il ne pourra pas prendre des mesures pour assurer la protection des espèces dans cette zone, encore moins sanctionner la pêche INN¹⁴³.

En résumé, Le Sénégal devra poursuivre son effort visant à rendre conforme son cadre juridique relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes aux standards internationaux. Cette marche commencera par l'élargissement du champ d'application du code ISPS aussi bien au plan matériel que spatial.

L'adaptation à la criminalité maritime qui est en perpétuelle mutation amène, souvent, les organisations internationales à proposer des réformes obligeant ainsi les Etats parties à changer leurs législations internes pour se conformer. Ces modifications incessantes ont, à terme, perturbé le cadre pénal qui est devenu illisible et peu dissuasif.

Paragraphe II: Une absence de lisibilité du cadre pénal

La codification qui est l'instrument par excellence de lecture du droit semble ne pas être adoptée par la réglementation de la criminalité maritime au Sénégal. En effet cette dernière, au fil des années, a vu les infractions qui l'ont constituée s'éparpiller dans différents codes (A) ce qui n'est pas sans conséquence (B)

¹⁴³ La pêche INN n'est pas un phénomène nouveau, mais elle a gagné en visibilité et en intensité au cours de ces 20 dernières années : elle est de plus en plus présente en haute mer. Elle inclut des activités diverses telles que la pêche non autorisée dans les zones maritimes, la prise d'espèces juvéniles et protégées, l'utilisation d'engins prohibés, la non-déclaration des prises, etc. Bien plus, la pêche INN constitue un enchevêtrement complexe d'actions et d'organes ne se limitant pas à l'action de pêcher, mais s'étend également au fret, à la transformation, au débarquement, à la vente et à la distribution de produits halieutiques. Le soutien et l'approvisionnement de navires, ainsi que le financement, font également partie du cercle délictueux de la pêche INN. Cette pêche et les activités qui y sont liées sont motivées par le gain économique ou des profits élevés, la croissance des marchés mondiaux de produits de la pêche et la surcapacité de l'industrie de la pêche. Elle est parfois associée, dans les pêcheries industrielles, au crime organisé. Elle profite de la faiblesse des systèmes de gestion, prend comme cibles les pays en développement et tire parti de la corruption au sein des administrations pour l'immatriculation des navires, les « permis de pêche » et les opérations sur terre. La faiblesse des systèmes de gouvernance favorise les activités INN. La pêche INN met ainsi en mal aussi bien les efforts nationaux que régionaux de gestion de la pêche, fait obstacle aux efforts de reconstitution des réserves, accélère l'amointrissement de nombreuses pêcheries et affecte potentiellement la sécurité alimentaire et de subsistance des communautés défavorisées des pays en développement. **DIOUF.F** *Les aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite non réglementée et non déclarée (INN) au Sénégal*, Harmattan Sénégal, 2015, p.44.

A-l'éparpillement des infractions

Les systèmes juridiques d'obédience romano-germanique sont marqués par la multiplicité des textes normatifs¹⁴⁴. Dans ce système, toutes les activités de la vie en société sont soumises à une réglementation bien déterminée ou sont susceptibles de l'être. Ces réglementations entretiennent parfois des liens de connexité, de dépendance à une telle enseigne que les grouper dans un seul et unique texte devient une nécessité. Le moyen trouvé pour réaliser cette ambition est la codification qui est le fait de ranger dans la mesure du possible des textes traitant de la même matière ou de matières connexes dans un corpus normatif unique.

Il appert de ce qui précède que la codification obéit une certaine logique; qu'elle n'est pas un ramassis de textes sans lien aucun, mais qu'elle est un instrument efficace pour la connaissance et la compréhension du droit.

Cette logique qui innerve la codification a toujours été respectée en droit sénégalais jusqu'à une époque récente. En effet, depuis quelques temps, nous assistons à des techniques de codification sans égard à la logique qui ne prend aucunement compte de la cohérence d'ensemble du système juridique sénégalais.

Cette réalité est perceptible "en droit" de la sécurité et de la sûreté maritimes. En effet, le législateur sénégalais a perdu le fil de rangement de normes pénales de ce droit qui est en perpétuelle remue-ménage.

En effet, les infractions liées à la sûreté maritime ont été, depuis l'indépendance du pays, confinées dans le code de la marine marchande¹⁴⁵. Cependant la loi n°2021-33 du 21 juillet 2021 modifiant le code pénal, cette logique a été rompue.

Les infractions telles que la piraterie maritime, de même que celles qui sont contre la navigation maritime qui jadis étaient uniquement contenues dans le code de la marine marchande sont aujourd'hui éparpillées entre le code pénal et les conventions internationales.

Cette situation complexifie le régime de ces infractions. D'abord, concernant la piraterie, son régime juridique a connu un bouleversement. Une partie des actes constitutifs de l'infraction est demeurée dans le code de la marine marchande tandis que l'autre partie est maintenant contenue dans le code pénal alors que tous les deux codes s'abreuvent à la même source : la CMB¹⁴⁶.

¹⁴⁴ Certains parlent d'hypertrophie normative.

¹⁴⁵ Le code pénal de 1962 ne prévoyait pas des infractions liées à l'activité maritime.

¹⁴⁶ La disposition du code pénal relative à la piraterie maritime est une reprise mutatis mutandis de l'article 101 du CMB alors que celui du code de la marine reprend l'article 102 de ladite convention.

Cet éclatement à une incidence sur le plan procédural en ce que l'infraction de piraterie prévue par le code de la marine marchande sera soumise à une procédure différente à celle prévue par le code pénal surtout en ce qui concerne les officiers chargés de leur constatation.

En effet, suivant l'article 700 code de la marine marchande, les délits et crimes prévus par les articles 673 à 682, le chef des services de la marine marchande ne peut saisir le procureur, qu'au vu d'une enquête contradictoire effectuée par ses soins. Cette disposition est inapplicable à la piraterie prévue par le code pénal.

Cette dispersion des dispositions a donné naissance à une incongruité relativement à la sanction de ladite infraction. Dans le code pénal la piraterie maritime est punie de la réclusion criminelle de dix à vingt ans et d'une amende de 10.000.000 à 50.000.000 FCFA¹⁴⁷ tandis que dans le code de la marine marchande, elle est punie, outre d'une peine privative de liberté, d'une amende de 1000.000 à 10.000.000 FCFA¹⁴⁸.

Par ailleurs, il en va de même pour les infractions liées à la navigation maritime. Le régime juridique de ces infractions était réglé par le CMM¹⁴⁹. Mais lorsqu'il s'est agi de les renforcer en les mettant en phase avec la SUA, le législateur sénégalais a préféré insérer les nouvelles dispositions dans le code pénal abrogeant tacitement les dispositions continues de le CMM. Cette situation participe de ce que le Professeur Isaac Yankhoba NDIAYE¹⁵⁰ appelle l'art de mal légiférer¹⁵¹ puisque les dispositions contenues dans le CMM peuvent toujours s'appliquer sauf pour le juge de faire application des règles de l'application de la loi dans le temps en matière pénale.

Ce dialogue de sourd s'est prolongé entre le CMM et la nouvelle loi sur l'environnement, d'une part, et avec les conventions internationales, d'autre part. En effet, le CMM organise le rejet des hydrocarbures en mer conformément aux conventions internationales relatives à la pollution¹⁵². A ce titre, il autorise, dans les limites et conditions fixées par les dispositions de

¹⁴⁷ Voir article 279 -32 de la loi de 2021-33 du 21 juillet 2021 portant modification du Code Pénal.

¹⁴⁸ Voir article 675 CMM.

¹⁴⁹ Voir article 683 et suivants du CMM.

¹⁵⁰ Professeur Jacob, de son vrai nom Isaac Yankhoba NDIAYE -Professeur titulaire de classe exceptionnelle, agrégé des facultés de Droit ;-Ancien vice-président président du Conseil constitutionnel du Sénégal ;-Ancien Doyen de la Faculté des Sciences Juridiques et Politiques de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;-Isaac Yankhoba Ndiaye est né le 11 avril 1955 à Thiès.

¹⁵¹ NDIAYE.I.Y, « L'art de mal légiférer, propos irrévérencieux sur certains textes de lois », revue de l'association sénégalaise de droit pénal, juillet-décembre 1995, pages 53-62.

¹⁵² Voir supra.

la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires¹⁵³, les rejets par les navires et les plates-formes: d'hydrocarbures, de substances liquides nocives transportées en vrac etc. Cependant, l'article 211 du nouveau code l'environnement sanctionne sans circonstances atténuantes tout capitaine de navire ou, armateur ou propriétaire qui se rend coupable de rejet en mer d'hydrocarbures ou d'autres substances liquides nocives pour le milieu marin. Ainsi, suivant le code que l'on applique un même fait peut passer d'un acte prohibé à un acte autorisé.

De plus, le renvoi à la convention internationale faite par l'article 579 du CMM est également incompréhensible en ce que le législateur avait la possibilité de préciser le contenu de la convention dans le CMM.

Ainsi pour beaucoup plus de lisibilité des infractions liées à la sécurité et la sûreté maritimes, le législateur sénégalais devrait renouer avec l'orthodoxie en regroupant les textes susvisés suivant une logique bien déterminée.

Les failles du dispositif pénal sont également visibles à travers son caractère peu dissuasif.

A-Un cadre pénal peu dissuasif

La délinquance, au fil des années, a affûté ses armes. Elle est devenue plus stratège et plus astucieuse. Ses actions sont de plus en plus ciblées, orientées vers des zones présentant plus de vulnérabilités sur le plan sécuritaire mais aussi judiciaire. Cette nouvelle forme de délinquance requiert de la part de nos Etats une évaluation constante de leur dispositif sécuritaire afin d'adapter leur réponse à la physionomie des menaces auxquelles ils font face. Une rapide comparaison du dispositif de sûreté maritime avec les exigences internationales laisse poindre quelques points d'achoppement.

Le premier point est lié à l'absence d'incrimination de certains actes. En effet, un parcours du droit pénal maritime sénégalais laisse apparaître que le vol à main armée n'a pas été pris en compte par le législateur. Cette infraction qui sanctionne tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ; toute action visant à inciter ou à faciliter intentionnellement un des actes décrits¹⁵⁴.

¹⁵³ Il s'agit de la convention Marpol.

¹⁵⁴ Article premier du Code de conduite relatif à la prévention et la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritime illicites en Afrique de l'ouest et du centre.

L'incrimination du vol à main armée est très proche de celle de de la piraterie. Toutefois, il existe quelques points de différence entre les deux: la première infraction ne peut s'envisager que dans les eaux territoriales tandis que l'autre ne se conçoit en principe qu'en haute mer ou dans la ZEE¹⁵⁵.

L'absence de l'infraction de vol à main armée dans le dispositif sénégalais n'enlève pas la prohibition des actes matériels qui la constitue. En effet lesdits actes pourront toujours être sanctionnés sous la bannière d'autres qualifications moins graves telles que la séquestration, violences et voie de faite etc.

L'infraction de vol à main armée est soumise au même régime procédural que la piraterie en droit international. Il est généralement élevé au rang de crime et fait partie des actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime ¹⁵⁶. Au plan interne, c'est une infraction qui pourrait être inscrite sur la liste des infractions prévues par l'article 677-65 du code de procédure pénale fixant la liste des infractions relatives à la criminalité organisée¹⁵⁷.

Dans la même dynamique, on peut noter pour le déplorer, que notre pays, qui ouvre une ère d'exploitation de pétrole *offshore*, n'ait pas incriminé les actes de vandalisme contre les infrastructures pétrolières *offshore* d'autant plus qu'il en dispose¹⁵⁸.

Le second point de vulnérabilité est lié à la faiblesse des sanctions attachées à l'infraction de trafic de migrants.

En effet, le Sénégal de par sa position stratégique, a toujours été une zone de départ pour l'Europe via la mer. Mais depuis quelques années cette forme de trafic de migrants a atteint des proportions inquiétantes. Le bilan macabre relatif à cette forme de migration s'alourdit de jour en jour¹⁵⁹.

¹⁵⁵ **ONUDC**, *Criminalité Maritime: manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale*, op cit, p.135

¹⁵⁶ Le code de conduite de Yaoundé auquel le Sénégal est membre considéré comme « actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime » : notamment, mais pas limité à l'un des actes suivants : a) le blanchiment d'argent ; b) le trafic d'armes et de drogue ; c) les actes de piraterie et vols à main armée en mer ; d) le soutage illicite de pétrole ; e) le vol de pétrole brut ; f) la traite des personnes ; g) le trafic de migrants ; h) la pollution maritime ; i) la pêche illégale, illicite et non déclarée ; j) le rejet illégal des déchets toxiques ; k) le terrorisme maritime et la prise d'otages ; l) la vandalisations des infrastructures pétrolières offshore

¹⁵⁷ Voir article 677-65 et suivants issus de la loi 2021-34 du 21 juillet 2021 modifiant le Code de Procédure Pénale.

¹⁵⁸ Voir article premier du Code de conduite relatif à la prévention et la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritime illicites en Afrique de l'ouest et du centre.

¹⁵⁹ une pirogue remplie de 30 corps sans vie a été retrouvée dans les eaux sénégalaise. En aout 2023, 60 personnes originaire de fosse boye (Tivaouane) ont été portées disparus après le chavirement de leur pirogue

Cette situation appelle de la part des pouvoirs publics une réponse adaptée. Cette réponse devra prendre en compte le volet législatif qui consistera à faire de l'infraction de trafic de migrants un crime, car malgré la peine sévère qui lui est attachée, cette infraction demeure un délit. De ce fait, il est sur plan procédural soumis un régime d'instruction limité dans le temps alors que parfois la recherche et l'appréhension de l'ensemble des personnes liées à ce trafic peuvent déborder le temps légalement consacré à cette information. D'ailleurs cette situation a poussé certains parquets à viser, en plus du trafic de migrants, l'association de malfaiteurs, dans le but de maintenir, plus longtemps, la personne inculpée dans les liens de la détention.

Toujours, dans la perspective de rendre dissuasive la sanction de ladite infraction, il conviendrait de renforcer la sanction pécuniaire attachée à cette infraction qui est inadaptée même s'il faut souligner que la réforme du code pénal à travers la loi 2021-33 du 23 juillet 2021 a étendu la confiscation sur les biens meubles ou immeubles, quelle qu'en soit la nature, divis ou indivis, appartenant au condamné lorsque l'infraction est punie d'une peine d'au moins quatre ans.

Nous estimons qu'il est impérieux et ce dans le but d'être conforme avec la convention internationale sur le trafic de migrants, de punir le blanchiment de capitaux issu de cette infraction¹⁶⁰. Les améliorations proposées participent à rendre l'infraction de trafic de migrants sans intérêt aux yeux des délinquants.

prés des cotes Cap verdienne : <https://www.ouest-france.fr/monde/migrants/senegal-fass-boye-le-village-martyr-des-candidats-a-lemigration-clandestine-e839c782-3d0c-11ee-a1b1-434d4c84d731> (consulté le 11 octobre 2024 à 20h 39 mn)

¹⁶⁰ ONUDC, *Criminalité Maritime: manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale*, op cit, p.172.

CONCLUSION

La sécurité et la sûreté maritimes n'ont pas toujours été les priorités du Sénégal bien que le pays ait ratifié les conventions internationales les plus structurantes en la matière. Toutefois, depuis quelques années, des changements significatifs ont été notés dans la prise en charge de cette question. En effet, il y a eu l'avènement d'une autorité centrale chargée de la matière et la mise en place de plans d'urgence destinés à préparer les éventuels incidents de sécurité et de sûreté maritimes. Parallèlement, le Sénégal a aussi renforcé son arsenal répressif en la matière avec, d'une part, l'élaboration de nouvelles incriminations et d'autre part l'aggravation de certaines peines liées à des infractions contre la navigation. Malgré les avancées notées, le droit de la sécurité et de la sûreté maritimes fait face à plusieurs défis tenants non seulement à son caractère épars mais encore et surtout à la recrudescence de la pêche INN, au trafic illicite de migrants et au trafic international de drogue.

BIBLIOGRAPHIE

I- OUVRAGES

- **BOISSON.PH.** *La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime*, Le DMF, n° 640, Spécial saisie, Septembre 2003, 723 pages
- **BONASSIE. P et SCAPEL. C,** *Traité de droit maritime*, Lgdj, 3iem ed, 2016, introduction, 1031 pages.
- **CHAUMETTE, PATRICK, BOILLET, NICOLAS,** *Droits Maritimes*, Dalloz, 4 édition, 1948 pages.
- **DELEBECQUE.PH,** *Droit maritime*, 14eme ed, 2020, 1076 pages.
- **DIOUF.F,** *Les aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite non réglementée et non déclarée (INN) au Sénégal*, harmattan Sénégal, 2015, 378 pages
- **DIOP.S.T,** *L'évolution des transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du centre*, Harmattan Sénégal, 2018, 396 pages.
- **ERIC D.B.,** *Le droit maritime dans la zone CEMAC*, Harmattan Cameroun, 2018, 258 pages.
- **MAHINGA.J.G,** *La pêche maritime et le droit international*, Harmattan, 2014, 308 pages.
- **KANE.K.A,** *Droit portuaire au Sénégal, aspects juridiques de la gestion et de l'exploitation portuaire au Sénégal*, Harmattan, 2012, 320 pages.

II- ARTICLES.

- **NDIAYE.I.Y,** « L'art de mal légiférer, propos irrévérencieux sur certains textes de lois », revue de l'association sénégalaise de droit pénal, juillet-décembre 1995, pages 53-62.
- **A. MONTAS,** “*L'originalité du droit maritime*” in *Ecrits sans esprit de système: mélanges à l'honneur de Philippe Delebecque*, Lefebvre Dalloz, 2024, page 709.
- **E.DIBAS-FRANCK** “*Anatomie*” de *l'Action de L'Etat en mer et dans les eaux continentales au Congo*” in *Ecrits sans esprit de système: mélanges à l'honneur de Philippe Delebecque*, Lefebvre Dalloz, 2024, page 457-458.
- **STPH. MOUTON,** “*La théorie de l'institution ou les liaisons vertueuses du droit public et du droit maritime*” in *Ecrits sans esprit de système: mélanges à l'honneur de Philippe Delebecque*, Lefebvre Dalloz, 2024, page 718.

- **V.SAKHUJA**, “les menaces et défis auxquels se heurte la chaîne logistique maritime” forum du désarmement, pages 1 à 12.

III- THÈSE ET MÉMOIRES

- **GOUDIABY.O**, “Sécurité et sûreté maritimes à l’approche et dans les ports d’Afrique de l’Ouest et du Centre: Cas du Port Autonome de Dakar” mémoire de master II soutenu à l’Université maritime et logistique, 55 pages.
- **KONAN.K.E**, “Les risques liés au transport maritime: étude sur la sécurité et la sûreté maritimes,” thèse soutenue à l’université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1er décembre 2017, 728 pages.

IV- RAPPORTS ET REVUES

- Conférence des nations unies sur le commerce et le développement : étude sur les transports maritimes 2023 p12.
- **Meca Center**, “sûreté des espaces maritimes” bulletin annuel, 2023, pages.
- **OMI**, Guide pour la sécurité maritime et le Code ISPS, édition 2012, pages.
- **ONUDC**, Criminalité Maritime: manuel à l’usage des praticiens de la justice pénale, 216 pages.

V- LÉGISLATION

➤ DROIT INTERNATIONAL.

- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) adoptée à Londres le 2 novembre 1973.
- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS) adoptée le 1er novembre 1974..
- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée 10 décembre 1982.
- Convention pour la répression d’actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA) du 10 mars 1988.
- Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, adoptée de 15 novembre 2000.

- Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée du 15 novembre 2000
- Protocole à la convention susmentionnée pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental du 14 octobre 2005

➤ **DROIT COMMUNAUTAIRE**

- Règlement n°04/2008/CM/UEMOA du 28 mars 2008 relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes.
- Directive n°04/2008/CM/UEMOA du 28 mars 2008 portant mise en place d'un cadre institutionnel.
- Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre.

➤ **DROIT INTERNE**

❖ **CONSTITUTION**

-Constitution du 07 Janvier 2001, J.O n°5963 du 22 Janvier 2001 révisée par la loi constitutionnelle n°2016-10 du 05 Avril 2016 portant révision de la constitution, J.O n°6926 du jeudi 07 Avril 2016.

❖ **LES LOIS**

- Loi n° 2020-27 du 03 juillet 2020 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.
- Loi n°2023-15 du 02 aout 2023 portant Code de l'environnement
- Loi n°2019-03 du 1 février 2019 portant Code pétrolier.
- Loi n°2021-33 du 21 juillet 2021 portant modification du Code pénal
- Loi 2021-34 du 21 juillet 2021 modifiant le Code de Procédure Pénale
- Loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la Marine marchande.
- Loi n°2021-33 du 21 juillet 2021 portant modification du Code pénal.
- Loi n°85-14 du 25 Février 1985 portant délimitation de la mer territoriale, de la zone contiguë et du plateau continental.

❖ **DECRETS ET ARRETES**

- Décret n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création de la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la protection de l'environnement marin.
- Décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence nationale des Affaires maritimes.
- Décret n° 2006-323 du 7 avril 2006 portant création du Plan national d'Interventions d'urgence en Mer.
- Arrêté n° 07020 du 16 Juillet.2009 portant organisation, gestion et mise en œuvre du plan de recherche et de sauvetage maritimes communément dénommé plan SAR.
- Arrêté n° 07022 du 16 août 2009 portant organisation et fonctionnement du plan de lutte contre la pollution marine communément dénommé plan.
- Arrêté portant organisation et fonctionnement du plan national de sûreté maritime.

VI- RAPPORTS ET REVUES

- Conférence des nations unies sur le commerce et le développement : étude sur les transports maritimes 2023 p12.
- **Meca Center**, “sûreté des espaces maritimes” bulletin annuel, 2023, pages.
- **OMI**, Guide pour la sécurité maritime et le Code ISPS, édition 2012, pages.
- **ONUDC**, Criminalité Maritime: manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale, 216 pages.

VII-WEBOGRAPHIES

Les chiffres des échanges maritimes mondiaux -<https://www.musee-marine.fr/le-magazine/dossiers-thematiques/a-quoi-ressembleront-les-echanges-maritimes-de-demain/infographie.html>

- Les attaques en mer rouge <https://africacenter.org/fr/spotlight/les-attaques-en-mer-rouge-et-dans-locean-indien-revelent-la-vulnerabilite-maritime-de-lafrique/> , le 6 août 2024 à 12h 33 mn

- La sécurité et la sûreté maritimes définies par la Hassmar <https://www.hassmar.gouv.sn/content/s%C3%A9curit%C3%A9-suret%C3%A9-maritimes> (consulté) janvier 2024 à 20h 34 min)

- <https://www.hassmar.gouv.sn/content/s%C3%A9curit%C3%A9-suret%C3%A9-maritimes> (consulté) janvier 2024 à 20h 34 min)

- La géographie maritime du Sénégal <https://marinenationale.gouv.sn/coin-du-marin/la-geographie-maritime-du-senegal-et-de-la-presquile-du-cap-vert#:~:text=Le%20S%C3%A9n%C3%A9gal%20constitue%2C%2> (consulté) le 5 août 2024 à 18 h 22 mn)

- La géographie maritime du Sénégal <https://marinenationale.gouv.sn/coin-du-marin/la-geographie-maritime-du-senegal-et-de-la-presquile-du-cap-vert#:~:text=Le%20S%C3%A9n%C3%A9gal%20constitue%2C%2> 5 août 2024 à 18 h 22 mn

- Les phases de développement de Woodside au Sénégal

[https://www.woodside.com/docs/default-source/our-business---documents-and-files/senegal--documents-and-files/sangomar-factsheet-\(français\).pdf?sfvrsn=34e3ef57_12](https://www.woodside.com/docs/default-source/our-business---documents-and-files/senegal--documents-and-files/sangomar-factsheet-(français).pdf?sfvrsn=34e3ef57_12) le 16 août à 22 heures 08 minutes

- Démarrage de l'exploitation du pétrole au Sénégal <https://www.aa.com.tr/fr/afrique/s%C3%A9n%C3%A9gal-d%C3%A9marrage-de-la-production-de-p%C3%A9trole-au-champ-sangomar/3246652>

- Le projet Sanghomar de Woodside <https://www.zonebourse.com/cours/matiere-premiere/WTI-2355639/actualite/Le-projet-Sangomar-de-Woodside-produit-son-premier-petrole-au-Senegal-46949638/> le 16 août à 22 heures :01 minutes

- La convention SOLAS [https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2C-1974.aspx](https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2C-1974.aspx)

-Le chapitre XI de la convention SOLAS <https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>

- <https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>

- La Mrcc <https://www.hassmar.gouv.sn/content/mrcc>
- Article sur le village de Fass boye <https://www.ouest-france.fr/monde/migrants/senegal-fass-boy-le-village-martyr-des-candidats-a-lemigration-clandestine-e839c782-3d0c-11ee-a1b1-434d4c84d731>

Tables des matières

Avertissement.....	i
DÉDICACES	ii
REMERCIEMENTS	iii
Sommaire	iv
LISTE DES PRINCIPAUX SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS	v
Introduction	1
CHAPITRE I : ETAT DES LIEUX DE LA RÉGLEMENTATION SUR LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ MARITIMES AU SÉNÉGAL :	8
Section I : L'existence de normes externes	8
Paragraphe I : Les conventions propres à la sécurité et à la sûreté maritimes	8
A-La Convention SOLAS et le Code ISPS	8
B-La convention Marpol et la SUA.	11
Paragraphe II: Les autres instruments	13
A-Les normes d'origine communautaire	13
B- Les autres conventions comportant des aspects de sécurité et de sûreté maritimes:.....	16
Section II : Les normes internes	18
Paragraphe I : Les sources législatives.....	18
A. Les normes contenues dans les textes dédiés	19
B. Les dispositions contenues dans d'autres textes législatifs	21
Paragraphe II: Les sources infra-législatives.....	24
A-Les décrets.....	24
B. Les arrêtés.....	27
CHAPITRE II : LES FORCES ET FAIBLESSES DU CADRE JURIDIQUE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ MARITIMES AU SÉNÉGAL :	30
Section I : Les forces du cadre juridique de la sécurité et de la sûreté maritimes.....	30
Paragraphe I : L'existence d'un cadre formel d'organisation de l'action inoffensive de l'Etat en mer.....	30
A-L 'existence d'un acteur central	30
B. L'existence de plans d'urgence	34
Paragraphe II : l'existence d'un renforcement de l'action offensive de l'Etat en mer.....	36
A-L'existence d'un droit commun de l'exercice de la police en mer	37

B-L 'existence d'un renforcement du cadre pénal	39
SECTION II : Les faiblesses du cadre juridique de la sécurité et de la sûreté maritimes.....	41
Paragraphe I: les limites spatiales des mesures de sécurité et de sûreté maritimes	42
A-Le niveau limité des mesures de sûreté appliquées aux ports	42
A-L'absence d'élargissement du code ISPS au plateau continental	45
Paragraphe II: Une absence de lisibilité du cadre pénal.....	47
A-l'éparpillement des infractions.....	48
A-Un cadre pénal peu dissuasif.....	50
CONCLUSION	53
BIBLIOGRAPHIE	54
VII-WEBOGRAPHIES.....	58