



Unión Europea  
FEDER  
Invertimos en su futuro



# PROJET PROGRAMME POUR L'ENCOURAGEMENT DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LE COMMERCE ET LE TRANSPORT MARITIMES EN AFRIQUE DE L'OUEST

**Diagnostic sur la sécurité et la sûreté maritimes dans:**  
LA RÉPUBLIQUE DU CAP VERT (PORT DE PRAIA)  
**LA RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL (PORT DE DAKAR)**  
LE ROYAUME D'ESPAGNE (PORT DE LAS PALMAS)





# PROJET PROGRAMME POUR L'ENCOURAGEMENT DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LE COMMERCE ET LE TRANSPORT MARITIMES EN AFRIQUE DE L'OUEST

## OBJECTIF 1 – ACTIVITÉ 1

**Diagnostic sur la sécurité et la sûreté maritimes dans:**  
LA RÉPUBLIQUE DU CAP VERT (PORT DE PRAIA)  
**LA RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL (PORT DE DAKAR)**  
LE ROYAUME D'ESPAGNE (PORT DE LAS PALMAS)

Fernández López, L.  
Gabaldón García, J. L.  
Mederos Martín, P.  
Méndez Martín, S.  
Pastor Bedoya, R.  
Juillet – 2011



## Informations sur les Administrations de contact

### Administrations et personnes qui participent

#### RÉPUBLIQUE DU CAP VERT:

Personne de Contact: M. Zeferino Calazans Fortes

Entité Gouvernementale: Institute Maritime Portuaire

Adresse: Edificio de Ex - Comando Naval C.P. 7 Avenida Marginal - S. Vicente – Cap Vert

Téléphone: 00 238 2328199

Téléfax: 00 238 2324343

Email: Zeferino.Fortes@imp.cv

#### RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL:

Personne de Contact: Yérim Thioub

Entité Gouvernementale: AgencE Nationale des Affaires Maritimes

Adresse: 12 Rue Vincens X Faidherbe, 4032, Dakar

Téléphone: 00 221 338491699

Téléfax: 00 221 338236862

Email:yerim114@yahoo.fr

#### ROYAUME D'ESPAGNE:

Personne de Contact: M. José Luis Guersi Sauret

Entité: Centre Technologique de Sciences de la Mer

Adresse: c/ Delineante n. 22, Planta 1<sup>a</sup>, Oficina 4 Salinetas, Telde, Las Palmas

Téléphone: 00 34 928707337

Téléfax: 00 34 924130683

### Agents de l'Etat participants au Sénégal

**M. Yérim Thioub:** Directeur Général de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM)

**M. Maguèye Gueye:** Directeur de Transports Maritimes (ANAM)

**M. Achile Gueye:** Directeur de Sécurité Maritime et de la Prévention de la pollution maritime chez ANAM

**M. Gomis Diehhiou:** Directeur des Opérations Maritimes chez ANAM

**Mme. Sobhna Benga:** Directrice des Affaires Juridiques chez ANAM

**M. Boubacar Faye:** Directeur du Gens de Mer et du Travail Maritime chez ANAM

**M. Mamdou Thioub:** Chef de la Subdivision de Signalisation Maritime du Port Autonome de Dakar

**M. Abdou Toure:** Capitaine au long Cours- Capitaine du navire spécialisé dans la pose et ramassage de balises et hydrographique "SAMBA LAOBE FALL". Subdivision de Signalisation Maritime du Port Autonome de Dakar

**M. CV. Matar Sambon:** Directeur Général de la Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches

**M. Djbril Diawara:** Chef de la Division des Opérations de la Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches

**M. Adama Faye:** Chef de la Division de Sécurité de la Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches

**M. Babacar Ba:** Chef des Opérations de la Haut Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité Maritime, de la Sûreté Maritime et de la Protection de l'Environnement Marin (HASSMAR)

**M. Mathieu K. Ndiaye:** Agent des Opérations chez HASSMAR

**M. Dame Bmoup:** Capitaine du Navire de la Marine Nationale du Sénégal

**M. Jean Baptiste Faye:** Capitaine du Navire de la Marine Nationale du Sénégal et Chef de la Direction des

## Informations sur l'équipe d'experts

**Lorenzo Fernández López:** Conseiller Technique de la Direction Général de la Marine Marchande, Ministère du Développement, Espagne

**José Luis Gabaldón García:** Conseiller Maritime International – IUS-NAVE, S.L.

**Pedro Mederos Martín:** Capitaine Maritime de Las Palmas, Direction Général de la Marine Marchande, Ministère du Développement

**Salvador Méndez Martín:** Cher de la Zone Portuaire (Los Cristianos – La Gomera – La Estaca) Ports de Tenerife, Autorité Portuaire de Tenerife, Espagne

**Rafael Pastor Bedoya:** Conseiller Technique de la Direction Général de la Marine Marchande, Ministère du Développement, Espagne

## **PARTIE 1: PRÉLIMINAIRES**





# Partie I: PRÉLIMINAIRES

## Chapitre 1: Résumé et étendue du projet

### 1.1. Résumé du Projet

On a reproduit textuellement le FORMULAIRE DE CANDIDATURE DU PROJET:

*Le projet MACSA essaie, à travers un travail collaboratif entre les institutions du Secteur maritime aux Canaries, au Sénégal et au Cap-Vert, d'améliorer la sécurité et sûreté maritimes dans la région. Ergo, promouvant le commerce et le transport maritimes dans l'Afrique Occidentale et les Canaries.*

*Le projet est divisé en trois phases:*

- *Première phase: Développement d'un plan stratégique et opérationnel en matière de sécurité et de sûreté après l'élaboration d'un diagnostic préalable.*
- *Deuxième phase: Offrir à la région les outils techniques permettant de mettre en pratique le plan stratégique et opérationnel à travers la création d'un Centre de Sécurité et de Sûreté Maritimes dans l'Afrique Occidentale et le développement d'une plate-forme virtuelle.*
- *Troisième phase: Fournir les connaissances et capacités pour mettre en pratique les plans à travers l'application d'un programme de formation, d'itinéraires d'apprentissage, etc.*

**OBJECTIF SPÉCIFIQUE 1:**

*Connaître la situation actuelle des acteurs impliqués dans le Secteur maritime de Cap-Vert, du Sénégal et des Canaries afin de mettre en œuvre une stratégie de développement commun à long terme en matière de sécurité et de sûreté.*

### 1.2. Étendue, objectifs et activités du présent travail

L'étendue de ce travail comprend les obligations des administrations maritimes de Cap-Vert, du Sénégal et de l'Espagne en qualité d'États du pavillon, d'États du port et d'États côtiers.

L'objectif est de déterminer dans quelle mesure les administrations maritimes précitées remplissent les obligations découlant de l'adoption d'instruments juridiques internationaux généralement acceptés, ainsi que le degré d'application de ces instruments.

Afin de préparer le présent rapport, les membres de l'équipe de recherche ont réalisé d'entrevues avec les fonctionnaires de l'État pendant les jours 11, 12, 13 et 14 Avril dans les bureaux de l'Institut Maritime Portuaire à Praia, Île de Santiago et puis après les jours 15, 16, 18, 19, 20, 21 et 22 Avril 2011 dans la siège de l'Institut Maritime Portuaire situé à Mindelo, Île de Saint-Vincent.

Afin de préparer le rapport sur la protection au port de Praia, on a visité les bureaux d'ENAPOR dans ledit Port, ainsi que ses installations.

Au Sénégal on a réalisé d'entrevues avec les responsables et les fonctionnaires de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM) à Dakar entre le 1<sup>ère</sup> et le 21 Juin 2011, ainsi qu'une série de visites à la Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches et à la Subdivision des Phares et Balises du Port Autonome de Dakar le 9 Juin; à la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté Maritime et de la protection de l'environnement marin (HASSMAR) le 10 Juin; à l'Arsenal "Amiral Faye Gassama" de la Marine Nationale Sénégalaise (Armada) le 15 Juin; et au Port Autonome de Dakar le 16 Juin.

Afin de préparer le rapport sur la protection au port de Dakar, on a visité les bureaux du Port Autonome de Dakar, ainsi que les installations dudit port.

# Chapitre 2: Information concernant les questions à aborder

## 2.1. Activité 1: diagnostic initial – préliminaires

En prenant en compte que le projet a pour but l'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritimes, d'abord nous devons définir ce que nous entendons par telles notions.

Dans le domaine civil, par sécurité maritime on entend une conséquence directe d'un ordre établi. En d'autres termes, l'application d'une réglementation obligatoire permettant le déroulement des activités maritimes avec les risques aussi faibles que possible.

En espagnol, le concept "sécurité maritime" correspond en anglais à deux concepts absolument différenciés, notamment "*maritime safety*" et "*maritime security*" et pour les francophones "sécurité maritime" et "sûreté maritime". "*Maritime safety*" est un ensemble de règles et de procédures visant à assurer la sécurité maritime à bord du navire dans la mer, qui commence avant sa construction avec un projet ou conception appropriés en assurant que la construction soit conforme au projet et que lors de la vie opérationnelle du navire ce dernier se trouve en conditions techniques acceptables en lui fournissant les moyens nécessaires pour la lutte contre les crises et en appliquant des règles contre l'abordage, avec la formation convenable du personnel à bord, en fournissant un nombre minimal de membres d'équipage, en leur offrant soutien à travers les aides à la navigation, les informations météorologiques, les engins de sauvetage, etc.

"*Maritime security*" est l'ensemble de moyens visant à garantir la sûreté maritime contre les actes illicites provoqués par l'être humain et pas contre les dangers liés à la navigation.

Cela dit, sécurité maritime –"*maritime safety*"- est comprise comme l'ensemble de moyens destinées à sauvegarder la sécurité de la vie humaine en mer, de la navigation et du milieu marin et tout du point de vue de la prévention et de la réponse aux accidents ou dérangements.

La prévention couvre à la fois la sécurité propre du navire (critères de la construction et maintenance lors de sa durée de vie, prévention de la pollution, entraînement des équipages, etc.) et la sécurité face aux menaces extérieures (mer et vent, abordage, aides à la navigation, etc.). Pour cette réponse on compte avec les moyens nécessaires pour réduire les conséquences d'un accident si les mesures de prévention échouent (moyens de sauvetage et lutte contre la pollution).

Même si, comme déjà dit, la sécurité maritime au sens large comprend la sécurité de l'environnement, afin d'éviter malentendus, dans ce rapport on fait expressément référence à la protection du milieu marin ou à la prévention et lutte contre la pollution provenant de navires.

La sûreté maritime –"*maritime security*"- comprend les moyens destinés à la protection des navires et des installations portuaires contre les actes illicites volontaires commis par ceux qui veulent perturber ou empêcher l'activité d'un navire dans le port ou en mer.

Selon les règles internationales et plus précisément la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982 (CNUDM), les États sont les premiers responsables de développer un système adéquat et efficace permettant la supervision des navires autorisés à battre leur pavillon et de garantir l'application des règles internationales pertinentes en matière de sécurité, de sûreté maritime et de protection du milieu marin.

De même, les États en leur qualité d'États du port et d'États côtiers ont d'autres obligations et responsabilités en vertu du droit international applicable en ce qui concerne la sécurité, la sûreté

maritime et la protection du milieu marin.

À cet effet, les États sont responsables de promulguer des lois et règles et de prendre les mesures nécessaires pour donner effet à ces instruments afin d'assurer que les navires soient aptes au service auquel ils sont destinés et correctement servi par du personnel maritime qualifié en ce qui concerne la sécurité de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin. Cette responsabilité, sauf dans quelques cas très ciblés, comprend aussi la nécessité de lois et règles universellement applicables. Si non, la navigation maritime internationale serait soumise à nombreuses situations de conflit.

Il s'avère donc nécessaire l'existence d'un organisme supranational et, en conséquence, en 1948 au sein des Nations Unies, la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (OMI) a été établie. Au début connue sous le nom d'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, aujourd'hui elle est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée, entre autres, de prendre de mesures destinées à améliorer la sécurité du transport maritime international, à la sûreté maritime et à la prévention de la pollution marine par les navires.

L'OMI compte 169 États membres, donc les règlements qu'elle élabore, une fois en vigueur si les conditions nécessaires sont remplies, sont appliqués de façon universelle. En fait, certains de ses traités sont appliqués à plus de 99% de la flotte mondiale.

Afin d'encourager l'implémentation et l'application effectif des principales normes internationales dans la matière, il faut toutefois souligner, d'abord, l'adoption par cette Organisation en 2007 du "Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI", (ci-après le CIOMI) par résolution A.996 (25) du 29 Novembre 2007, modifiée par Résolution A. 1019 (26) du 18 Janvier 2010.

Dans ledit "Code" on adopte une série de Conventions et d'autres instruments (quelques "Résolutions" et quelques "Codes") que, en raison des rémissions faites par lesdites Conventions, sont aussi obligatoires. Et, au même temps, le Code identifie et énonce de façon exhaustive les devoirs établies dans tels instruments dont son application est un devoir de tous les États parties. Il est entendu que les États qui ont effectivement mis en œuvre et fait respecter tels devoirs, ont de normes minimales d'acceptation internationale générale.

Plus précisément, les Conventions et Protocoles compris dans le CIOMI sont les dix suivants: 1) SOLAS 74; 2) SOLAS Prot. 78; 3) SOLAS Prot. 88; 4) MARPOL 73/78; 5) MARPOL Prot. 97; 6) STCW 78; 7) LOAD LINES 66; 8) LOAD LINES Prot. 88; 9) TONNAGE 69 et 10) COLREG 72 (voir l'explication de chacun dans le paragraphe suivant).

Mais cela ne signifie pas que le CIOMI (dont sa valeur est de simple recommandation) oblige aux États à devenir Partie desdits instruments, puisque ce dernier est décision souveraine de chaque État. Le CIOMI fait observer et tient à rappeler les devoirs qui appartient auxquels qui ont librement adopté la décision de transposer dans son ordre juridique interne un ou quelques-uns des instruments y compris et il fournit au même temps d'orientations et de recommandations à faire valoir.

Deuxièmement, une autre question concernant le CIOMI et aussi très importante pour ce rapport est le système de vérification implémenté par l'Assemblée de l'OMI par Résolution A.974 (24), Cadre et procédures du programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI. En vertu de ce système il est possible de vérifier périodiquement les administrations maritimes des États qui le souhaitent et à travers les procédures et les organes préétablies afin de vérifier le degré de conformité des obligations prévues dans le CIOMI. En fait, le CIOMI est la base du système d'audit, surtout en ce qui concerne l'identification des zones vérifiables.

Il convient de noter que tandis que les vérifications ne sont pas obligatoires (juste pour les États qui les souhaitent), la même Assemblée de l'OMI a déjà adoptée un calendrier afin de les faire obligatoires prochainement par Résolution A. 1018 (26), Évolution du programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI. Cela aura lieu à une date pas encore déterminée mais avant 2014. A cet effet il

faudra tout un procès de modification des différentes conventions pertinentes de l'OMI.

Une troisième observation aussi importante est le fait qu'il existe aussi d'autres conventions de l'OMI pas compris dans le CIOMI (du moins pour l'instant) établissant aussi normes et qui sont aussi importants pour la sécurité maritime, la sûreté maritime ou la prévention et lutte contre la pollution marine provenant des navires. On en a fait référence dans les rubriques suivantes et tous sont utilisés afin de constater l'état de la législation maritime et des normes élevées dans les trois pays considérés.

De plus, un diagnostic sur la sécurité maritime doit comprendre une analyse du degré d'application de quelques conventions maritimes de l'Organisation Internationale du Travail (OIT). Il est vrai qu'elle a pour but de protéger et d'améliorer les conditions du travail des gens de mer, selon la perspective du droit international du travail. A cet effet elle établit de normes minimales concernant les conditions du travail à bord, obligatoires pour tous les États Parties. Mais il n'en reste pas moins que certaines de ces conventions comprennent de normes qui ont une incidence manifeste sur la chaîne de sécurité maritime, tel que l'obligation d'éviter la fatigue à bord à travers de normes sur l'équipage minimal et le temps de repos. C'est pourquoi ils sont toujours pris en compte dans presque tous les systèmes régionaux de contrôle des navires par l'État du port.

Étant donné tout ce qui précède, le présent diagnostic, indépendamment de qu'il contient quelques informations supplémentaires offrant une idée globale de la situation du secteur maritime, sera axé sur l'analyse des normes sur la sécurité et sûreté maritimes existantes dans chacun des pays faisant l'objet de ce rapport ainsi que sur l'évaluation, dans toute la mesure du possible, de son application dans ces trois domaines:

- Comme état du pavillon: les droits et les obligations d'un état vers les navires battant son pavillon.
- Comme état du port: le contrôle des navires étrangers entrant dans leurs ports.
- Comme état côtier: les droits et les obligations d'un état en ce qui concerne les eaux où ils exercent souverainetés, droits souverains ou compétence.

## **2.2. Brèves informations sur les instruments internationaux**

Afin de mieux illustrer les lecteurs de ce rapport, vous trouverez ensuite brèves informations sur le contenu de chacun des instruments légaux internationaux, tels que mentionnés au point précédent, en faisant une distinction entre ceux de l'OMI et ceux de l'OIT et indiquant, concernant les premiers, ceux choisis par le CIOMI.

### **2.2.1. Conventions de l'OMI**

1. Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 et son Protocole de 1978 (SOLAS 74/78). Le Traité le plus important en matière de sécurité de navires marchands. La première version date de 1914 en réponse au désastre du naufrage du navire à passagers "TITANIC". Il définit le nombre minimal de canots de sauvetage et d'autres équipements à bord ainsi que les procédures d'urgence et de vigie sur le pont.

De nouvelles versions sont adoptées successivement en 1929, 1948, 1960 et 1974. La convention de 1960, qui est entrée en vigueur en 1965, reste la plus grande réussite de l'Organisation Maritime Internationale et représente une impulsion considérable à l'actualisation permanente de la technologie à bord des navires marchands. La version de 1974 simplifie les procédures et corrige la version précédente; plus précisément elle facilite l'adoption de modifications au texte originel, en favorisant la révision continue de la Convention jusqu'à sa complexe et complète formulation actuelle. Depuis lors,

modifications multiples sont adoptées et la convention est mise à jour en permanence.

Tout navire conforme aux règles de la convention SOLAS, après l'inspection pertinente de résultat positif, reçoit divers certifications qui attestent du respect des règles existantes.

Actuellement, la Convention SOLAS (*Safety of Life at Sea*) est formée d'un texte principal et d'une vaste et complexe Annexe, composée de nombreuses règles à contenu technique et structurée dans les 14 Chapitres suivantes:

- Chapitre I: Dispositions générales.
- Chapitre II: Construction-structure, compartimentage et stabilité, machines et installations électriques.
- Chapitre II.2: Construction, prévention, détection et extinction de l'incendie.
- Chapitre III: Engins et dispositifs de sauvetage.
- Chapitre IV: Radiotélégraphie et radiotéléphonie
- Chapitre V: Sécurité de la navigation
- Chapitre VI: Transport de Cargaisons
- Chapitre VII: Transport de marchandises dangereuses
- Chapitre VIII: Navires nucléaires
- Chapitre IX: Gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires.
- Chapitre X: Mesures de sécurité applicables aux engins à grande vitesse.
- Chapitre XI-1: Mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime.
- Chapitre XI-2: Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime.
- Chapitre XII: Mesures de sécurité supplémentaires applicables aux vraquiers.

2. Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974/78 (SOLAS Prot. 88) (CIOMI). Le Protocole avait pour objectif d'introduire un système harmonisé d'inspection et de certification de navires afin de rationaliser leur contrôle technique permanent. Aussi bien la Convention SOLAS 1974 que la Convention LOAD LINES 1966 décrivent la réalisation d'inspections aux navires afin de vérifier le respect des règles contenues dans lesdits instruments qui donnent lieu à l'émission des certifications pertinentes. En plus, il faut ajouter les vérifications requises en application de la Convention MARPOL. La conséquence est que toutes ces vérifications peuvent s'étendre sur plusieurs jours et qu'elles engendrent des dépenses importantes pour l'administration et pour les armateurs. Afin de résoudre ces problèmes, le Protocole SOLAS 88 et le Protocole LOAD LINES 88 harmonisent les délais d'inspections compris dans la Convention SOLAS et dans la Convention LOAD LINES avec ceux requis par la Convention MARPOL.

3. Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, amendements et protocoles en vigueur (MARPOL 73/78) (CIOMI). La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, appelée également Convention MARPOL (*Marine Pollution*) constitue l'instrument juridique international chargé de prévenir la pollution du milieu marin causée par les navires, soit dans le cours normal de leurs activités soit à cause d'accidents maritimes. La Convention comprend un certain nombre de règles concernant la construction et l'équipement à bord des navires

ainsi que les procédures d'exploitation afin de prévenir et de réduire la pollution. Aussi, elle demande aux pays côtiers d'avoir des installations d'accueil dans les ports afin que les navires puissent rejeter leurs déchets.

Actuellement, la Convention MARPOL comprend 6 Annexes composées de nombreuses règles à contenu technique et qui règlent ce qui suit :

- Annexe I: Prévention de la pollution par les hydrocarbures.
- Annexe II: Prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac.
- Annexe III: Prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées en colis.
- Annexe IV: Prévention de la pollution par les eaux usées des navires.
- Annexe V: Prévention de la pollution par ordures.
- Annexe VI: Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

4. Convention Internationale sur la Prévention de la Pollution des Mers résultant de l'Immersion de Déchets, 1972 (LC72). La Convention LC 72 (Convention de Londres) avait pour objectif de promouvoir le contrôle effectif de toutes les sources de pollution des mers et d'encourager à prendre toutes les mesures possibles pour prévenir la pollution des mers résultant de "l'immersion", qui désigne le déversement délibéré en mer de déchets ou de toute autre matière chargée à bord dans le but de perpétrer tel déversement ainsi que tout naufrage délibéré de navires ou plates-formes.

La Convention comprend la classification des déchets ou matières en trois catégories, en imposant d'interdictions ou d'exigences en matière d'immersion. La première catégorie figure à l'Annexe I ("liste noire") et tout déversement de ces matières en mer est interdit dans tous les cas (parmi ces matières figurent entre autres les plastiques et toute autre matière synthétiques persistantes telles que filets et cordes qui ne peuvent pas flotter, le pétrole brut, ses déchets et produits raffinés et les déchets et toute autre matière radioactive). La deuxième catégorie comprend les matières énoncées à l'Annexe II ("contre-liste"), pour lesquelles le déversement peut être acceptable à travers un permis spécial et préalable qui doit être accordé dans chaque cas. La troisième comprend tout autre déchet ou matière pour lequel le déversement exige l'autorisation générale préalable.

5. Protocole de 1996 à la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion (*LC Protocol 96*). L'objectif du Protocole LC 96 est d'établir de règles plus exigeantes afin de prévenir, réduire et, tant que possible, d'éliminer la pollution marine résultant de l'immersion par les navires ou l'incinération à bord de déchets et d'autres matières. Alors que le LC72 permet le déversement (à l'exception des substances comprises dans la "liste noire") à condition qu'il remplisse quelques conditions plus ou moins strictes selon le danger des matières déversées; le Protocole déplace cette technique. Il est fondé sur le principe d'interdiction de déversement de n'importe quel déchet ou matière, à la seule exception de ceux compris dans l'Annexe I.

6. Convention Internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, et ses modifications de 1995 (STCW 78). La Convention Internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978 (STCW-78, *Standards of Training, Certification and Watchkeeping*) désigne quelques règles concernant la formation et délivrance des brevets des gens travaillant à bord de navires marchands. Elle avait pour objectif d'assurer que les équipages des navires, quelle que soit leur nationalité, quel que soit le pavillon du navire ou quels que soient les eaux où ils naviguent; ont les connaissances professionnelles nécessaires et une formation autant dans la pratique que dans la théorie pour éviter de compromettre la sécurité du navire. La convention établit, en plus, les conditions concernant la reconnaissance académique entre les

pays, la délivrance et le contrôle desdits titres.

Après l'amendement de 1995, la Convention s'est considérablement étendue et comprend aussi le dénommé "Code de Formation", avec une Partie A obligatoire et une Partie B qu'a un caractère de recommandation. Dans son ensemble, elle constitue un contrôle minutieux et complet des normes minimales dans la matière, acceptés internationalement.

7. Convention International sur les Lignes de Charge, 1966 (LOAD LINES 66) (CIOMI). Cette Convention a pour objectif principal d'établir à travers quelques principes et règles uniformes une limite aux tirants d'eau maximums lors de la charge des navires, établissant un franc-bord minimal ou distance entre la flottation et le pont. Cette limite doit respecter au même fois trois conditions: d'abord, le franc-bord minimal doit être conséquence d'une prise en considération des caractéristiques géométriques du navire toujours en fournissant une réserve de flottabilité raisonnable et compte tenu que le pont est une plateforme qui soutien les travailleurs; deuxièmement, le tirant d'eau maximum ou le franc-bord minimal attribués doivent être compatibles avec les échantillonnages du navire (dimension et épaisseurs de sa structure), garantissant que cette structure ne soit pas soumise aux fatigues inacceptables; et troisièmement, le navire doit respecter les critères de stabilité applicables dans tout le rang de tirants d'eau autorisés. Les lignes de charge assignées doivent être signalées dans chaque côté au milieu du navire, avec la ligne de pont.

Les règles prennent en considération les dangers qui pourraient survenir dans différentes zones et dans les différents périodes. L'annexe technique contient quelques mesures additionnelles de sécurité en matière de ports, de sabords de décharge, d'écouilles et d'autres éléments du navire. L'objectif principal desdites mesures est garantir l'étanchéité de la coque du navire et de ses superstructures.

8. Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LOAD LINES Prot. 88) (CIOMI). Comme déjà dit précédemment, ce Protocole introduit les changes nécessaires afin d'harmoniser les délais des inspections comprises dans la Convention LOAD LINES 66 avec ceux des Conventions SOLAS 74/78 et MARPOL.

9. Convention internationale sur le jaugeage des navires de 1969 (Tonnage 69) (CIOMI). Elle harmonise la méthode de calcul des capacités brutes et nettes des navires, une question très importante étant donné le caractère fondamental du jaugeage dans l'application des autres conventions et dans la détermination des droits, taux ou tarifs à abonner pour la prestation de plusieurs services indispensables au trafic maritime. Les tonnages brut (GT) et net (NT) sont fixés en fonction du volume du tracé de tous les endroits confinés du navire,  $V$ ; le volume total des espaces à cargaison,  $V_c$ ; et du nombre de passagers qui peuvent être transportées dans les divers types de logement. En raison de l'harmonisation introduite, les certifications de jaugeage délivrés par un gouvernement sont reconnus et acceptés par tout autre gouvernement des Parties à la Convention, avec le même degré de validité que ceux délivrés par l'État même sur la base du jaugeage du navire décrit dans le certificat international de jauge.

10. Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche (SFV 77) et son Protocole de 1993 (SFV Prot. 93). La Convention SFV 77 (*Safety of Fishing Vessels*) s'applique aux navires de pêche comme la Convention SOLAS 74/78 s'applique aux navires marchands. Vu les difficultés d'entrée en vigueur de la Convention, le Protocole de 1993 est adopté, modifiant la Convention originale afin d'assurer sa mise en œuvre internationale effective, objectif que n'a pas encore été atteint. Sa structure est aussi semblable à celle de la Convention SOLAS, avec une annexe détaillée structurée autour de Chapitres analogues. Même si en principe les règles techniques comprises dans l'Annexe sont applicables aux navires de pêche avec une longueur de 24 mètres ou plus, en fait la plupart des règles sont prévues pour ceux de 45 mètres ou plus. Dans tous les cas, sont exclus les navires dédiés entièrement aux activités suivantes: pêche sportive et récréative, transformation du poisson ou d'autres ressources vivantes de la mer, recherche ou formation et transport de poisson (article 3).



11. Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille des navires de pêche (STCW-F 95). Cette Convention, pas encore en vigueur, constitue l'instrument régulateur de base des normes minimales de formation de l'équipage des navires de pêche. Son contenu et structure sont analogues à ceux de la Convention STCW 78, applicable aux navires marchands. L'objectif de la Convention STCW-F 95 est de prévenir les accidents maritimes en raison du manque de compétence professionnelle ou de la compétence inadéquate des équipages des navires de pêche. Cette Convention introduit de normes minimales en matière de l'éducation, la formation, les qualifications et la veille des gens de mer qui fournissent leurs services dans ce type de navire.

12. Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs, 1972 (CSC/72). La CSC/72 (*Containers Safety Conditions*) a pour double objectif de veiller pour la sécurité de la vie humaine et de faciliter le transport international de marchandises par cette voie. A cet effet, elle comprend de règles de sécurité internationales et uniformes applicables à tous les modes de transport de surface permettant d'éviter la prolifération de règles nationales divergentes.

Les dispositions de la Convention s'appliquent à presque la plupart des conteneurs utilisés à l'international dans le transport. Ils sont exclus les conteneurs dédiés au transport par voie aérienne et, deuxièmement, le champ d'application de la Convention parle uniquement des conteneurs avec une taille minimale et avec dispositifs dans les coins permettant sa fixation, manipulation et empilage.

13. Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1972, Modifiée (Règlement sur les Abordages 1972) (COLREG 72) (CIOMI). La Convention sur le Règlement internationale pour prévenir les abordages en mer est adoptée par l'Organisation Maritime Internationale en 1972, comme remplacement des règlements établies en 1960. Ce dernier est créé après la collision du grand transatlantique "Andrea Doria" avec le "Stockholm" provoquant son naufrage en 1956. La COLREG (*Collision Regulations*) est applicable à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux ayant communication avec elle et qui sont navigables par les navires de navigation maritime. Elle établit règles en matière de cap et de gouvernance, des lumières et marques obligatoires dans les navires en fonction de la taille, propulsion, activité; signalisation sonore et lumineuse, etc. Une des innovations les plus importantes de cette convention est la reconnaissance des dispositifs ou systèmes de séparation du trafic.

14. Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage Maritimes de 1979 (SAR 79). Cette Convention est importante pour la sécurité maritime parce qu'elle prévoit la création d'un système de services SAR (*Search and Rescue*) applicables dans toutes les mers du monde de telle sorte que les naufrages et personnes en danger à bord des navires peuvent attendre assistance et sauvegarde de manière rapide et efficiente.

A cet effet les mers sont divisés en une série de zones SAR gérées par un ou plusieurs États sans que telles délimitations géographiques correspondent aux espaces respectives de navigation de chacun de ces États (c'est à dire, la zone de gestion et de responsabilité SAR ne doit pas coïncider, par exemple, avec la zone économique exclusive ou avec la mer territoriale de l'État responsable).

Dans les grandes lignes, pour atteindre ses objectifs, la Convention SAR oblige à tous les États parties à garantir la prestation de services SAR adéquates dans ses eaux côtières et, le cas échéant, plus loin, dans ses zones de responsabilité, établissant à cet effet de centres de coordination et sub-centres de sauvetage à un fonctionnement continu (24 heures sur 24), avec du personnel qualifié et qui parle anglais.

15. Convention Internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 69 (INTERVENTION 69). Le principe de base de cette Convention est qu'elle reconnaît le droit de l'État côtier à adopter les mesures nécessaires face aux navires en haute mer afin de prévenir, réduire ou éliminer tout danger grave et imminent d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes à cause de la pollution ou menace de pollution des eaux de la mer par

les hydrocarbures résultant d'un accident maritime ou d'autres actes liés à cet accident, pouvant avoir des conséquences désastreuses.

16. Protocole relatif à l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures de 1973 (INTERVENTION Protocole 73). L'objectif de ce Protocole, qui complet la Convention sur l'intervention de 1969, est de légitimer une intervention des États côtiers face aux accidents maritimes en haute mer, à condition que les navires concernés constituent une menace pour l'environnement à cause de substances nocives ou dangereuses autres que les hydrocarbures, dans leurs eaux, côtes et intérêts connexes.

Lors que la Convention sur l'Intervention s'applique strictement aux accidents entraînant une pollution par les hydrocarbures (pétrole, fioul, gazole et lubrifiant), ce Protocole applique le même régime de la Convention aux substances comprises dans l'Annexe du Protocole ou ayant caractéristiques similaires auxdites substances.

17. Convention Internationale sur la Préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990 (OPRC 90). Cette Convention OPRC 90 avait pour but de donner un cadre mondial pour la coopération internationale en matière de lutte contre la pollution. Les États Parties s'obligent à se préparer et à adopter les mesures pour faire face aux incidents de pollution, soit à l'échelle nationale ou soit à l'échelle transnationale et en coopération avec les autres États. À cet effet, ils doivent adopter plans d'urgence détaillés pour faire face aux incidents de pollution et disposer de l'équipement de lutte contre les déversements d'hydrocarbures et faire les exercices de réponse nécessaires.

Parmi d'autres matières réglés, cette convention oblige à tous les navires à avoir à bord un "Plan d'Urgence en Cas de Pollution par Hydrocarbures", dont son contenu doit être défini par l'OMI. Les sociétés exploitantes d'unités dans les eaux au large qui travaillent sur la juridiction des Parties, doivent aussi disposer desdits plans d'urgence, coordonnés avec les systèmes nationaux de réponse rapide et efficace en cas d'incidents de pollution par hydrocarbures.

18. Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (OPRC/HNS 2000). L'objectif de l'OPRC/HNS 2000 est d'établir une série de mesures et d'activités, planifiées précédemment, afin de faire face aux incidents de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses autres que les hydrocarbures et au niveau régional, national et international, y compris la coopération avec d'autres États. Les règles comprises dans ce Protocole sont analogues à celles de la Convention OPRC 90 et s'appliquent dans tous les incidents de pollutions par les substances nocives ou dangereuses, qui sont définies à partir du concept international de pollution.

19. Convention Internationale sur le Contrôle des Systèmes Antisalissure Nuisibles sur les Navires, 2001 (AFS/2001). Les peintures ou tout autre système antisalissure sont utilisés pour le traitement de la coque des navires afin d'empêcher que les divers organismes marins tels que les algues et les moules adhère puisque telles salissures réduisent sensiblement la vitesse du navire et augmentent la consommation de carburant.

Divers études de la fin du siècle dernier ont montré qu'un bon nombre de ces systèmes ou composés peuvent persister dans l'eau et quelques d'eux peuvent détruire les organismes marins, nuire à l'environnement et entrer dans la chaîne alimentaire.

En vertu de la Convention AFS (*Anti Fouling Systems*), les États parties s'obligent à interdire ou restreindre l'usage de substances nuisibles dans les systèmes antisalissure des navires battant leur pavillon ainsi que de ceux qui entrent dans leurs ports ou terminal au large.

20. Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Eaux et Sédiments de Ballast

(BWM/2004). Le risque de relâcher dans un environnement écologique d'espèces étranges ou nouveaux (parfois appelés "envahisseurs exotiques", "*alien invaders*"), est déjà compris par l'UNCLOS comme source possible de pollution que les États doivent prévenir, réduire ou contrôler.

En vertu de cette Convention (*Ballast Water Convention*), les États Parties s'obligent à respecter ses dispositions et celles de son Annexe (qui comprend en détail les diverses normes techniques) afin de prévenir, de minimiser et, en fin de compte, d'éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et pathogènes à travers la gestion et le contrôle des eaux et des sédiments de ballast.

21. Convention Internationale sur l'Enlèvement des Épaves, 2007 (WRC 2007). La WRC 2007 (*Wreck Removal Convention*), également connue sous le nom de Convention de Nairobi, avait pour but l'adoption de règles et des procédures internationales uniformes qui garantissent l'enlèvement rapide et efficace des épaves et le versement d'une indemnisation pour les frais encourus à ce titre. A cet effet, les États Parties peuvent adopter les mesures y prévues pour l'enlèvement des épaves tant qu'elles sont proportionnées au risque pour leurs intérêts desdites épaves.

22. Convention Internationale de Hong Kong pour le Recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (SRC 2009). Les tâches de déchirage et de recyclage pour tirer parti de la valeur économique des navires ayant atteint la fin de leur vie opérationnelle sont une source de pollution qui peut être considérée opérationnelle. Cela parce qu'il y a toujours à bord substances ou matières potentiellement polluantes difficiles à exploiter (ou impossible), finalement rejetées en mer ou en zones côtières, surtout dans les installations de démantèlement dans les pays dont leur législation environnementale n'existe pas ou est très déficitaire.

La SRC 2009 (*Ship Recycling Convention*) contient les dispositions techniques à respecter, du point de vue du recyclage final, lors de la conception, construction, exploitation et préparation des opérations de démontage et de démantèlement des navires. Elle comprend aussi les conditions minimales des installations dédiées à telles opérations.

23. Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988 (SUA 88). Cette Convention est conclue en raison des événements ayant lieu à bord du navire "Achille Lauro" (détournement du navire par un commandement terroriste à bord et assassinat de passagers en tant qu'hôtes), qui a constaté l'existence d'une lacune du droit international pénal en matière d'élimination et répression de quelques infractions terroristes et d'autres actes illicites perpétrés à bord des navires.

L'objectif principal de la Convention SUA 88 (*Sea Unlawful Acts*) est de garantir la poursuite pénale et l'application des sanctions pénales effectives aux personnes perpétrant certaines infractions à bord ou contre les navires. À cet effet elle oblige aux États Parties à typifier telles infractions dans leurs législations pénales et à établir leur juridiction pour les traduire en justice.

24. Protocole de 2005 à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA 2005). Afin d'adapter le régime de la Convention SUA 88 à la nouvelle réalité du terrorisme international et plus précisément en raison des attentats aux États Unis le 11 Septembre 2001, la Convention SUA 1988 a subi des amendements majeurs et importants adoptés en Conférence Diplomatique qui s'est tenue à Londres le 14 Octobre 2005.

La SUA 2005 introduit nouvelles infractions pénales et renforce substantiellement les pouvoirs des États Parties dans la prévention et suppression des actes illites y compris. Ses normes en matière d'interception, visite, inspection et saisie des navires en route portent grand intérêt. Elle comprend un devoir de collaboration de tous les États dans l'élimination et répression des actes illicites typifiés, développé dans quelques dispositions, afin d'atteindre un équilibre entre la nécessité d'une action efficace et le respect aux droits et principes inscrits dans le droit général international.

25. Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le

plateau continental, conclu à Londres, 1988 (SUA PROT 88). Le SUA PROT 88 est adoptée en même temps que la Convention SUA 88. Elle fait un délit plusieurs comportements criminels comme ceux compris dans la Convention commis dans ou contre les plates-formes fixes situées sur le plateau continental d'un État Partie ou si l'auteur présumé est trouvé dans le territoire d'un État Partie différent de l'État dans les eaux intérieures ou mer territoriale duquel se trouve la plate-forme fixe, même si ce dernier n'est pas partie du Protocole. A cet effet, elle définit les plates-formes fixes comme les îles artificielles ou structures fixées de façon permanente au fond marin pour l'exploration ou exploitation des ressources ou pour tout autre objectif économique.

26. Protocole de 2005 relatif au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes (SUA PROT 2005). La même Conférence Diplomatique adoptant le Protocole SUA 2005 a adopté aussi le SUA PROT 2005 qui revisite le SUA PROT 88 et introduit de modifications analogues pour les plates-formes fixes.

## 2.2.2. Conventions de l'OIT

1. Convention de l'OIT n° 147, concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (1976). La Convention n°147 montre l'engagement de la communauté internationale pour l'élimination des navires sous normes. A cet effet elle vise à améliorer l'efficacité et sécurité de la navigation, les mesures de sûreté du milieu marin et les intérêts des gens de mer en matière de santé, de sécurité, de conditions de vie à bord et de droits syndicaux.

Elle s'applique aux navires dédiés à la navigation commerciale et s'appuie sur un vaste ensemble de normes de travail minimales compris dans d'autres Conventions de l'OIT à lesquelles elle fait référence dans une Annexe (conventions relatifs à l'âge minimum; examen médical; certifications de compétence des marins; alimentation et service de table; logement de l'équipage; prévention des accidents du travail; maladie; rapatriement, vacances, droit d'association et de négociation collective). En plus, la Convention n°147 fait spécifiquement référence aux normes sur les horaires de travail et les effectifs minimaux pour garantir la sécurité de la vie à bord.

2. Protocole de 1996 à la Convention de l'OIT n°147, concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (OIT 147/Protocole de 1996). L'objectif de ce Protocole est de transposer les nouvelles normes internationales dans la Convention 147 en incluant autres Conventions de l'OIT conclues approuvées à une date ultérieure (c'est à dire, après 1976).

3. Convention Internationale du Travail Maritime (MLC 2006). Cette convention est très importante pour la sécurité puisqu'elle vise à remplacer et à fusionner toutes les autres conventions maritimes précédentes de l'OIT en matière de navires marchands. Plus précisément, la MLC 2006 remplace 37 de ces Instruments (y compris le numéro 147 et son Protocole de 1996), établissant un nouveau régime juridique international, systématique, en matière du travail à bord des navires marchands ne réservés pas uniquement à la navigation intérieur. La Convention MLC 2006 comprend ce que l'on désigne comme "Code Maritime du Travail", composé de deux parties. La Partie A est obligatoire pour les États du pavillon et du port. La Partie B a un caractère de recommandation.

4. Convention n°188 de l'OIT sur le travail dans le secteur de la pêche, 2007. Celle équivaut à la MLC 2006 mais applicable aux navires de pêche. Conclu aussi afin de fusionner, elle est applicable au travail à bord des navires de pêche ayant un longueur de 24 mètres ou plus et dédiés à la pêche commerciale. Néanmoins, les États parties peuvent élargir sa portée pour inclure le travail à bord de bateaux plus petits dédiés à la pêche commerciale. Son objectif est de garantir aux pêcheurs les conditions de travail décentes à bord de ces navires, établissant les conditions minimales en matières telles que l'âge minimum; évaluations et consultations médicaux; contrat d'engagement maritime; conditions de logement et du service de table; sécurité et santé dans le travail et sécurité sociale. A cet effet, elle remplace 4 Conventions de l'OIT en matière du secteur de la pêche: n°112 sur la politique d'emploi

(pêcheurs); n°113 sur l'examen médical des pêcheurs; n°114 sur le contrat d'engagement des pêcheurs et n°126 sur le logement à bord des bateaux de pêche.

## 2.3. État des instruments internationaux précités

Le tableau 2.1 à la page 21 montre l'acceptation internationale des conventions de l'OMI en matière de sécurité maritime, de sûreté maritime et de lutte contre la pollution, indiquant ceux qui font partie intégrante du CIOMI et du système d'audit et ceux qui n'y sont pas inclus; ainsi que, dans les deux cas, la date d'entrée en vigueur, le nombre d'États Parties et le pourcentage que celles-ci représentent par rapport à l'ensemble de la flotte mondiale.

**Tableau 2.1: État des conventions internationales**

Instruments	Figurant dans le CIOMI	Date d'entrée en vigueur	Nombre d'États Parties	Pourcentage de la flotte mondiale
Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 et Protocole de 1978 (SOLAS 74/78)	OUI	25/5/80 – 01/05/81	159	99,04
Protocole de 1988 sur la Convention International pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (SOLAS Prot. 88)	OUI	03/02/2000	96	94,40
Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, modifiée par le Protocole de 1978 Annexes I et II (MARPOL 73/78)	OUI	20/10/83	150	99,14
Annexe III	OUI	01/07/92	135	96,45
Annexe IV	OUI	27/09/2003	128	86,62
Annexe V	OUI	31/12/88	141	97,36
Annexe VI	OUI	19/05/2005	65	89,92
Convention Internationale sur la prévention de la Pollution des Mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières, 1972 (LC 72)	NON	30/08/95	87	67,17
Protocole de 1996 de la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets (LC Protocol 96)	NON	24/03/2006	40	33,25
Convention Internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978 (STCW 1978)	NON	28/04/84	154	99,15
Convention Internationale sur les lignes de charge, 1966 (LOAD LINES 66)	OUI	21/07/68	159	99,02
Protocole de 1988 de la Convention Internationale sur les lignes de charge, 1966 (LOAD LINES Prot. 88)	OUI	03/02/2000	92	94,53
Convention internationale sur le jaugeage des navires, 1969 (TONNAGE 1969)	OUI	18/07/82	150	98,99
Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche (SFV 77) et son Protocole de 1993 (SFV Prot. 93)	NON	No ha entrado en vigor	17	19,78
Convention international sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, des brevets et de veille (STCW-F 95)	NON	No ha entrado en vigor	14	15,49

Instruments	Figurant dans le CIOMI	Date d'entrée en vigueur	Nombre d'États Parties	Pourcentage de la flotte mondiale
Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, 1972 (CSC 72)	NON	06/09/77	78	60,95
Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1972, modifié (COLREG 72)	OUI	15/07/77	153	98,36
Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes 1979 (SAR 79)	NON	22/06/85	98	60,84
Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 69 (INTERVENTION 69)	NON	06/05/75	86	74,4
Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures 1973 (INTERVENTION Protocol 73)				
Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, 1990 (OPRC 90)	NON	13/05/95	102	68,74
Protocole sur la coopération, préparation et la lutte contre les incidents de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (OPRC/HNS 2000)	NON	14/06/2007	26	36,35
Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, 2001 (AFS 2001)	NON	17/09/2008	51	78,81
Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires (BWM 2004)	NON	No ha entrado en vigor	28	25,43
Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, 2007 (WRC 2007)	NON	No ha entrado en vigor	3	1,21
Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (SRC/2009)	NON	No ha entrado en vigor	Aucun	Aucun
Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988 (SUA 88)	NON	01/03/92	157	94,33
Protocole de 2005 de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA 2005)	NON	28/07/2010	20	30,14
Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Londres, 1988 (SUA PROT 88)	NON	01/03/92	146	89,72
Protocole de 2005 du Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates formes fixes (SUA PROT 2005)	NON	28/07/2010	16	29,40

Source: Organisation Maritime Internationale– Juin 2011

On observe que le degré d'application des instruments obligatoires de l'OMI sont à portée mondiale, surtout ceux compris dans le CIOMI et dans le système d'audit établi pour vérifier le respect des normes générales en matière de sécurité maritime, de sûreté maritime et de lutte contre la pollution. De sa part, le tableau 2.2 à la page 25 illustre la situation des Conventions de l'OIT précitées.

Il s'agit donc d'un degré d'application mondiale assez insuffisant, loin de ce des conventions de l'OMI, surtout celles dans le CIOMI. Il reste à voir si les deux derniers instruments entrent finalement en

vigueur à court ou moyen terme.

**Tableau 2.2: Situation des conventions de l'OIT**

<b>Instruments</b>	<b>Date d'entrée en vigueur</b>	<b>Nombre d'États Parties</b>
<b>Convention de l'OIT n° 147, concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (1976)</b>	28/11/1981	56
<b>Protocole de 1996 à la Convention de l'OIT n°147, concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (OIT 147/Protocole de 1996)</b>	10/01/2003	24
<b>Convention Internationale du Travail Maritime (MLC 2006)</b>	N'est pas entré en vigueur	12
<b>Convention n°188 de l'OIT sur le travail dans le secteur de la pêche, 2007</b>	N'est pas entré en vigueur	1

**Source: ILOLEX – 11/96/2011**

## Chapitre 3: Informations générales sur les pays faisant l'objet de ce rapport

### 3.1. Informations générales sur la République du Sénégal

La République du Sénégal, qui prend le nom de son fleuve le plus important, le Sénégal, est situé dans la partie nord-ouest de l'Afrique, parmi les parallèles 12° 18' et 16° 41', de latitude Nord, à environ 1000 milles au sud des Îles Canaries et à environ 310 à l'est des îles du Cap Vert.

Avec une extension territoriale de 197 722 kilomètres carrés et une population de 12 534 000 habitants; il est limité avec la Mauritanie au nord, avec la Guinée-Bissau et la Guinée Conakry au sud, avec le Mali à l'est et baigné par l'Océan Atlantique à l'ouest.

Au centre de la moitié sud et tout au long du bassin du fleuve Gambie s'étend la république qui prend ce nom et qui occupe un couloir transversal d'environ 370 kilomètres de long par 40 de large. Ladite République isole, au nord, la région sud, la Casamance, du reste du pays.

Les villes les plus importantes sont Dakar (2 700 000 habitants); Thies (270 000); Kaolack (180 000); Ziguinchor et Saint Louis (170 000). Le 43% de la population totale du pays est urbaine. La densité de population est de 62,5 habitants par kilomètre carré.

Il y a 20 groupes Ethniques desquels les majoritaires sont les Wolof (35% de la population); les Sérère (20%); les Peul (15%); les Toucouleur (10%); les Diola (8%); en plus d'autres groupes minoritaires tel que les Mandinga, les Soniké et les Bassari.

La langue officielle est le Français qui coexiste avec d'autres langues nationales tel que le Wolof, le Diola, le Malinké, le Peul, le Sérère et le Soninké.

Les secteurs principaux qui conforment le PIB du pays sont: l'agriculture (14,6%); l'industrie (21,5%); et les services (63,9%). Le client principal du Sénégal es le Mali (19,6%) suivi par l'Inde (5,9%) et la France (5,5%). Concernant les importations, la France figure en premier lieu (20%), suivi par le Royaume-Uni (15,4%) et la Chine (4,5%). Même si le Sénégal est un pays non confessionnel, 94% de la population est musulmane, 4% chrétienne et 2% animiste.

Du point de vue maritime, le Sénégal compte avec environ 700 kilomètres de côte et ses eaux sont soumises à un intense trafic Nord-Sud, ce qui le fait un important état riverain. En plus, grâce à ses fleuves, navigables dans les derniers tronçons de ses parcours, il a d'importantes voies de pénétration dans le territoire, ce qui est un avantage évident pour le transport, l'économie et, donc, le développement. Au total, 1.727 km sont praticables pour la navigation fluviale.

Parmi ces fleuves est le susmentionné Sénégal, au Nord du pays et qui au long de plusieurs centaines de kilomètres a une frontière avec la Mauritanie et aussi avec le Mali. Il est navigable jusqu'à Kayes, à 472 milles de l'entrée. Son port le plus important est Saint Louis, à 14 milles de l'entrée. Le fleuve Saloum, qui forme dans ses dernières 70 milles un delta déclaré Parc National et Réserve de la Biosphère, est navigable jusqu'à la ville et port fluvial de Kaolack, à 66 milles de l'entrée. L'eau du delta est salée du Février au Mai et douce du Septembre au Décembre. Enfin, le fleuve Casamance, le plus méridional, est navigable jusqu'à la ville et port fluvial de Ziguinchor, à 43 milles de l'entrée et à 31 de l'île de Carabane. Son port le plus important est Dakar, situé dans la partie orientale de la péninsule de Cap Vert est le port le plus important de l'Afrique Nord-Ouest.

Outre que les ports susmentionnés, il faut remarquer que le Sénégal a une importante infrastructure: 14.500 kilomètres de routes; 1.060 kilomètres de réseau ferroviaire et trois aéroports internationaux. La Zone Économique Exclusive du Sénégal est contiguë, comme ses frontières, à celle de la Mauritanie, la Gambie et la Guinée-Bissau, en plus d'à celle de l'archipel de Cap Vert, avec une superficie de 212.000 km<sup>2</sup>.





Figure 3.1: République du Sénégal

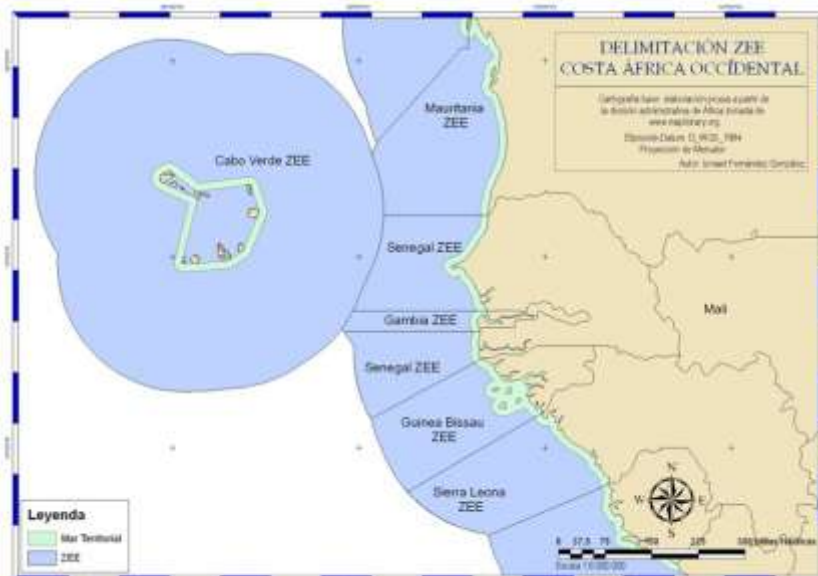


Figure 3.2: ZEE des États de l'Afrique de l'Ouest



## PARTIE 2: LÉGISLATION MARITIME



## Chapitre 4 : Introduction à la Partie II

Dans cette partie on fait une description générale de la situation actuelle de la législation maritime des trois pays, compris comme l'ensemble de dispositions en vigueur qui contrôlent les divers aspects qui configurent la sécurité maritime, la protection maritime et la prévention et lutte contre la pollution de l'environnement marin sans préjudice d'inclure aussi quelques références à d'autres domaines des activités maritimes et portuaires.

À cette fin, on distingue parmi les sources du droit maritime international (conventions internationales) et les sources de production interne. Au même temps, parmi les premières, on distingue de différentes classes de traités et, parmi les deuxièmes, on distingue la législation primaire (issue du Parlement ou en vertu de son délégation) et la législation secondaire et réglementation (arrêtés d'application agréés par le Gouvernement et les autres organes de l'Exécutif).

Avant commencer à examiner la situation propre à chaque État, il faut remarquer deux aspects importants communs aux trois pays et qui ont une grande importance face à la législation maritime.

Le premier est que Cap Vert, le Sénégal et l'Espagne sont des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS); vraie codification internationale acceptée partout dans le monde. Ça veut dire que les trois comptent sur un cadre juridique de base et harmonisé, universel, que, parmi d'autres, définit assez clairement les différents espaces maritimes de souveraineté et juridiction et règle les devoirs et pouvoirs de base des États dans sa triple condition d'États du pavillon, États portuaires et États côtiers.

Le deuxième aspect commun aux trois États qui participent est que, avec quelques différences, le processus de transposition des traités à l'ordre juridique national obéit les procédés habituels des États qui suivent le système dit d'incorporation automatique. Ceci est: 1) Proposition du Ministère compétent (le responsable des transports maritimes de de la sûreté maritime); 2) Accord du Gouvernement (ou d'un Comité établie à cet effet, comme au Sénégal); 3) Saisine du Parlement; 4) Agrément du Parlement pour le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion; 5) Dépôt de l'instrument par le Ministère des Affaires Étrangères; 6) Publication au Journal ou Bulletin Officiel. Une fois ce procédé conclu, les règles du traité seront intégrées au droit interne avec une hiérarchie des normes supérieure à son propre droit et à d'autres règlements nationaux.

Une autre observation à caractère commun est que, pour le commentaire de la législation nationale (primaire et secondaire), on utilisera un classement conformément aux suivants sous-titres: A) Titre principal; B) Espaces maritimes, domaine public et environnement; C) Administration maritime; D) Ports; E) Pêche maritime; F) Régime juridique des navires; G) Opérateurs et personnel maritime; H) Sécurité maritime, sauvetage en mer et lutte contre la pollution; I) Protection maritime; J) Autres réglementations pertinentes; K) Règlements au stade de la préparation.

Naturellement, certains paragraphes précités étaient omis dans ces cas où le pays en question manque de règlements qui peuvent les encadrer.

Il faut noter, enfin, que la description suivante était élaborée selon les informations directement fournies par le personnel des administrations maritimes interviewés mais aussi selon quelques Journaux et Bulletins Officiels et sites web des organisations internationales compétentes, afin d'éprouver la situation de ratification des différents traités.

## Chapitre 5: Législation maritime du Sénégal

### 5.1. Considérations générales

Face à la situation de Cap Vert, le Sénégal compte sur trois catégories de sources législatives à différente origine. En premier lieu, les conventions internationales, en deuxième lieu, les règlements d'intégration et harmonisation régionale, provenant de l'Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) et, en troisième lieu, la création normative d'origine intérieure, primaire ou secondaire.

### 5.2. Conventions internationales

Pour l'étude de ce paragraphe, on suivra la même distinction qu'avec Cap Vert: droit général de la mer, conventions OMI et conventions de l'OIT.

#### 5.2.1. Droit général de la mer

Le Sénégal est aussi un État partie de l'UNCLOS (Instrument de Ratification du 25 Octobre 1984). Également, il a ratifié les deux traités qui ont suivi et qui le complètent. Ceci est "l'Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention" (en vigueur depuis le 28 Juillet 1986, Instrument de Ratification du 25 Juillet 1995) et "l'Accord pour la mise en œuvre des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives" (en vigueur depuis le 11 Décembre 2001, Instrument de Ratification du 30 Janvier 1997).

On n'a pas signalé de déclarations du Sénégal concernant la ratification des instruments susmentionnés.

#### 5.2.2. Conventions de l'Organisation Maritime Internationale

Également, le Sénégal est partie à la Convention portant création de l'OMI (IMO Convention 46) ainsi qu'à ses amendements de 1991. Il n'est pas partie, toutefois, aux amendements de 1993, mais il continue à être membre de plein droit de cette Organisation.

La table 5.1 à la page 61 montre la situation de l'ordre sénégalais en ce qui concerne la transposition des différents instruments de l'OMI. À cette fin il faut noter qu'il n'était pas possible d'obtenir les informations demandées concernant la disposition et/ou date de publication dans le Journal Officiel de chaque instrument.

**Table 5.1: Conventions ratifiées par le Sénégal**

Instruments	Partie	CIOMI	Disposition et/ou date de publication dans le JO
Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 et Protocole de 1978 (SOLAS 74/78)	OUI	OUI	Néant
Protocole de 1988 sur la Convention International pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (SOLAS Prot. 88)	NON	OUI	-
Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, modifiée par le Protocole de 1978 Annexes I et II (MARPOL 73/78)	OUI	OUI	Néant
Annexe III	OUI	OUI	Néant
Annexe IV	OUI	OUI	Néant
Annexe V	OUI	OUI	Néant

Instruments	Partie	CIOMI	Disposition et/ou date de publication dans le JO
Annexe VI	NON	OUI	–
Convention Internationale sur la prévention de la Pollution des Mers résultant de l’immersion de déchets et autres matières, 1972 (LC 72)	NON	NON	–
Protocole de 1996 de la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l’immersion des déchets (LC Protocol 96)	NON	NON	–
Convention Internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978 (STCW 1978)	OUI	NON	Néant
Convention International sur les lignes de charge, 1966 (LOAD LINES 66)	OUI	OUI	Néant
Protocole de 1988 de la Convention Internationale sur les lignes de charge, 1966 (LOAD LINES Prot. 88)	NON	OUI	–
Convention internationale sur le jaugeage des navires, 1969 (TONNAGE 1969)	OUI	OUI	Néant
Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche (SFV 77) et son Protocole de 1993 (SFV Prot. 93)	NON	NON	–
Convention international sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, des brevets et de veille (STCW-F 95)	NON	NON	–
Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, 1972 (CSC 72)	NON	NON	–
Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1972, modifié (COLREG 72)	OUI	OUI	Néant
Convention international sur la recherche et le sauvetage maritimes 1979 (SAR 79)	OUI	NON	Néant
Convention international sur l’intervention en haute mer en cas d’accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 69 (INTERVENTION 69)	OUI	NON	Néant
Protocole sur l’intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures 1973 (INTERVENTION Protocol 73)	NON	NON	–
Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, 1990 (OPRC 90)	OUI	NON	Néant
Protocole sur la coopération, préparation et la lutte contre les incidents de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (OPRC/HNS 2000)	NON	NON	–

Instruments	Partie	CIOMI	Disposition et/ou date de publication dans le JO
Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, 2001 (AFS 2001)	NON	NON	–
Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires (BWM 2004)	NON	NON	–
Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, 2007 (WRC 2007)	NON	NON	–
Convention international pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (SRC/2009)	NON	NON	–
Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988 (SUA 88)	OUI	NON	Néant
Protocole de 2005 de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA 2005)	NON	NON	–
Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Londres, 1988 (SUA PROT 88)	OUI	NON	Néant
Protocole de 2005 du Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates formes fixes (SUA PROT 2005)	NON	NON	–

Source: Organisation Maritime International– Juin 2011.

Comme se passe d'ailleurs dans le Cap Vert, le Sénégal a intégré dans sa législation tous les instruments du CIOMI, sauf les Protocoles de 1988 aux Conventions SOLAS et LOAD LINES et l'Annexe VI de la MARPOL. En plus, il est partie aux Conventions SAR 79, INTERVENTION 69 et OPRC 90.

### 5.2.3. Conventions de l'OIT

Après l'examen du site web d'ILOLEX correspondant au Sénégal, la seule convention de l'OIT correspondant au travail maritime qui était ratifiée par le Sénégal est la Convention n° 125 OIT sur les brevets de capacité des pêcheurs, 1966 (Instrument de ratification du 15 Juillet 1968). Par conséquent, le Sénégal n'est pas Partie ni à la Convention de l'OIT n° 147 sur la marine marchande (normes minima) 1976, ni à son Protocole de 1996, ni à la Convention du Travail Maritime (MLC) de 2006, ni à la Convention n° 188 concernant le travail dans le secteur de la pêche.

Toutefois, conformément à l'information fournie par le personnel de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM), actuellement les travaux nécessaires pour la ratification de la Convention MLC 2006 sont en cours. Une fois faite ladite ratification, le pays aura accompli un grand pas législatif pour la protection sur le lieu de travail à bord des navires de commerce nationaux et de ceux qui touchent les ports sénégalais.

## 5.3. Dispositions communautaires UEMOA

L'UEMOA (Union économique et monétaire ouest-africaine) est une Organisation Internationale d'intégration et harmonisation des secteurs économiques et monétaires, dont son but est le renforcement de la compétitivité économique et financière de ses pays membres à travers la coopération et la production de dispositions communes et ayant force obligatoire parmi tous. Le plus intéressant à cet effet et que, comme dans l'Union Européenne, le Conseil des Ministres de l'UEMOA a le pouvoir législatif pour la promulgation de règlements et directives, ayant force obligatoire, touchant les divers secteurs de l'activité économique, y compris le maritime.



Il faut souligner aussi l'appartenance du Sénégal à "l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre" (OMAO ou MOWCA), composée par 25 pays de la région, 20 d'entre eux qui bordent la mer. Il s'agit d'une organisation intergouvernemental, dont le siège se situe en Abidjan et dont son but est la coopération dans le secteur de la marine marchande, l'industrie portuaire, le transport en transit vers ou depuis les pays non côtiers; la sécurité et la protection maritimes; la protection de l'environnement marin et l'application des conventions maritimes pertinentes.

Indépendamment des informations données ci-dessous concernant certains de ses projets en cours (garde-côtes, information et coordination des inspections en mer), il paraît que l'OMAO ne produit pas législation directement applicable aux États Membres. Toutefois, et selon les informations reçues, elle œuvre actuellement à l'élaboration d'un modèle de Code Maritime uniforme pour toute la région.

Aussitôt et sans préjudice d'autres commentaires que l'on trouvera dans les épigraphes pertinentes de ce rapport, on souligne et indique le contenu des dispositions prises jusqu'à maintenant par l'UEMOA et applicables au secteur maritime:

**1. Directive n° 02/2008/CM/UEMOA, du 28 Mars, relative à la recherche et au sauvetage en mer et à la protection de l'environnement marin au sein de l'UEMOA.** En ce qui concerne la législation en sécurité, protection et lutte contre la pollution, il faut remarquer que la Directive impose aux États Membre le devoir de ratifier une série de conventions internationales de l'OMI et de l'OIT dans un délai ne dépassant pas deux ans depuis son entrée en vigueur. Ça veut dire, avant le 28 Mars 2010. Telles conventions sont les suivantes: LOAD LINES 66; TONNAGE 69; COLREG 72; SAR 79; SOLAS 74; OIT n° 147; STCW 78; SUA 88; SUA 2005; MLC 2006; MARPOL Annexes I à VI et, en général, toutes les conventions pour la protection de l'environnement marin. Cependant, il ne faut pas oublier que le Sénégal n'a pas encore ratifié la Convention OIT n° 147, ni la SUA 2005, ni la MLC 2006, ni certaines conventions de l'OMI qui sont importantes pour la protection de l'environnement marin. D'un autre côté, il est évident l'étonnement produit par le devoir de ratifier simultanément la Convention OIT n° 147 et la MLC 2006, compte tenu que cette dernière substitue à l'autre.

**2. Directive n° 03/2008/CM/UEMOA, du 28 Mars, relative aux fournisseurs de services portuaires au sein de l'UEMOA.** Cette Directive établie les principes de base très généraux à introduire par les États Membres dans ses systèmes dans un délai de deux ans et concernant le classement, la définition et les conditions de divers fournisseurs de services dans les ports et dans d'autres eaux intérieures. Il s'agit, notamment, des suivants: pilotes de mer, remorqueurs, fournisseurs de navires et entrepreneurs de manutention. Dans ce dernier cas, la Directive impose un régime libéralisé afin d'assurer que tous les entrepreneurs des États membres ont les mêmes droits d'accès à cette activité.

**3. Directive n° 04/2008/CM/UEMOA, du 28 Mars, portant la mise en place d'un cadre institutionnel harmonisé du sous-secteur maritime au sein de l'UEMOA.** Cette Directive a pour but l'introduction d'un cadre institutionnel susceptible de faciliter la mise en oeuvre d'un programme commun de développement du sous-secteur maritime (transport maritime, sécurité maritime et protection maritime). A cet effet il y a quelques normes harmonisées sur l'administration maritime et portuaire de chaque État Membre (encadrés dans un seul Ministère) et fixe le principe de structure unique (dans ledit Ministère) afin d'exercer les compétences de sécurité maritime, protection maritime et protection du milieu marin. Il contient aussi de normes de base sur la sécurité et protection portuaires (ISPS). En plus, au niveau communautaire, un comité consultatif est institué concernant les Affaires Maritimes et une "Structure sous-régionale" est prévue pour la coordination dans le sauvetage maritime et pour la lutte contre la pollution. Dans les deux cas, la composition, attributions et fonctionnement de ces organes sont renvoyés à une Décision de la Commission de l'UEMOA.

**4. Règlement n° 02/2008/CM/UEMOA, du 28 Mars 2008, relatif aux transports maritimes au sein de l'UEMOA.** Ce règlement introduit dans tout l'UEMOA de normes communs et d'application directe en matière du système économique du transport maritime de marchandises ou de voyageurs, s'agissant de transports intérieurs, intracommunautaires ou internationaux au départ et à destination d'un État Membre. Étant donné que telle matière n'entre pas dans le domaine du présent analyse, il faut juste remarquer qu'il y a d'aspects y réglés tels que les droits de trafic (déclarés comme droits subjectifs de

porté général); les contrats de services publics; les conférences maritimes (qui doivent être ouvertes); définition de l'armateur communautaire; libre accès à l'international en payant certaines redevances; et interdiction d'accords bilatéraux de partage de la charge.

5. Règlement n° 03/2008/CM/UEMOA, du 28 Mars 2008, relatif aux conditions d'exercice des professions d'intermédiaires de transport maritime. Il s'agit d'un Règlement de contenu très bref et, en grande partie, de droit privé (quelques aspects contractuels), qui règle les conditions de base d'accès et d'exercice de divers professions intermédiaires dans le transport maritime, tels que les agents en douane; les agents d'expédition et agents maritimes; les agents de fret; et les expéditeurs de marchandises. Même si ce n'est pas lié à la matière objet de cette analyse, il est intéressant de constater que l'accès à ces professions est réservé aux personnes morales.

6. Règlement n° 04/2008/CM/UEMOA, du 28 Mars 2008, relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes au sein de l'UEMOA. Au contraire que les précédents, ce Règlement est solidement ancré dans le domaine de la sécurité et sûreté maritimes et de la lutte contre la pollution. En effet, le Règlement fixe les conditions de prévention minimales nécessaires pour garantir la sécurité et sûreté à bord des navires (qui ont une taille supérieure ou égale à 500 GT), des ports et des plates formes off-shore au sein de l'Union. Tout au long ses articles (qui n'en sont pas beaucoup) il règle successivement l'immatriculation des navires; les certificats de sécurité; les contrôles ou visites techniques (contrôle par l'État du pavillon et par l'État du port); et les interdictions d'entrée et d'accostage. Tout cela sera abordé dans les épigraphes pertinentes de ce rapport de diagnostic.

## 5.4. Législation primaire

En suivant le même format que dans le cas de Cap Vert, vous trouverez ensuite l'ensemble de Lois qui configurent la législation primaire du Sénégal.

**A) Disposition principale:** La disposition principale au Sénégal est la Loi n° 2002-22, du 16 Août 2002 (JO n° 6060, du 17 Août 2002), portant Code de la Marine marchande (ci-après, le CMM).

Comme on peut lire dans son préambule, ce Code remplace le précédent Code de la Marine marchande de 1962 (dont sa vigueur a persistée 40 ans), compte tenu du besoin d'adéquation de la législation maritime sénégalaise à l'environnement international, à la révolution technologique et à la nouvelle réalité économique et sociale du pays. Plus précisément, la réforme qui a fait place à la nouvelle législation était basée sur les trois axes suivants: 1) Adaptation de la législation nationale aux évolutions internationales du droit maritime (conventions maritimes, notamment de l'OMI et l'OIT); 2) Prise en compte des spécificités des activités maritimes sénégalaises (conflits dans la pêche artisanale; insécurité du transport de passagers et de marchandises; conditions de travail des sénégalais à bord; etc.); 3) Réaménagement du droit pénal de la mer et du contentieux maritime.

Le résultat était un Code modern et complet (725 articles), régulateur et intégrateur de toutes les institutions caractéristiques du droit de la mer, public et privé. Conformément à la tradition juridique sénégalaise, le CMM est divisé en Livres, qui se composent de Titres, ces dernières de Chapitres qui sont divisés en Sections qui peuvent, au même temps, se diviser en Paragraphes. Afin de montrer d'une façon générale son contenu, ensuite la structure concrète des Livres et Titres respectifs, avec ses dénominations respectives:

- **LIVRE I: Dispositions générales** (Titre I: Champ d'application et définitions; Titre II: Conditions générales de la navigation maritime).
- **LIVRE II: Le navire** (Titre I: Individualisation – Nationalité; Titre II: Statut juridique du navire).
- **LIVRE III: La navigation maritime** (Titre I: Événements de mer; Titre II: Assistance et sauvetage; Titre III: Prix; Titre IV: Enquêtes maritimes et expertises maritimes).
- **LIVRE IV: Gens de mer** (Titre I: Régime administratif et professionnel des gens de mer; Titre II:

- Obligations de l'armateur; Titre III: Travail maritime; Titre IV: État civil en mer et successions maritimes).
- **LIVRE V: Transport maritime et professions auxiliaires** (Titre I: Organisation générale du transport maritime; Titre II: Exploitation commerciale du navire; Titre III: Professions auxiliaires).
  - **LIVRE VI: Assurances maritimes et ventes maritimes** (Titre I: Assurances maritimes; Titre II: Des ventes maritimes).
  - **LIVRE VII: Police de la pollution** (Titre I: Principes généraux; Titre II: Rejet par les navires dans le milieu marin; Titre III: Rejets dans le milieu marin dus aux opérations d'exploration ou d'exploitation du fond de la mer ou de son sous-sol; Titre IV: Immersions dans le milieu marin et incinérations en mer; Titre V: Rejets telluriques dans le milieu marin; Titre VI: Protection des eaux portuaires; Titre VII: Mesures d'urgence).
  - **LIVRE VIII: Régime disciplinaire et régime pénal** (Titre I: Dispositions générales; Titre II: Régime disciplinaire; Titre III: Régime pénal).
  - **LIVRE IX: Contentieux** (Titre I: Compétence et procédure en matière d'infractions maritimes; Titre II: Compétence en matière d'assistance et de sauvetage; Titre III: Litiges concernant le contrat d'engagement maritime; Titre IV: Litiges concernant le contrat d'affrètement, de transport et de manutention; Titre V: Litiges concernant la réparation des dommages à l'abordage; Titre VI: Prescriptions; Titre VII: Actions non recevables; Titre VIII: Arbitrage).
  - **LIVRE X: Dispositions financières et finales** (Titre I: Dispositions financières; Titre II: Dispositions finales).

Étant donné le contenu et champ d'application de ce rapport, on ne peut pas expliquer toutes ses dispositions. Il faut, donc, attirer l'attention des parties du Code qui règlent la sécurité maritime, la sûreté maritime et la lutte contre la pollution de l'environnement marin. A cet effet, il est à noter les suivantes:

1. Le Titre II du LIVRE I (Conditions générales de la navigation maritime), contient les prescriptions légales de base concernant les matières suivantes: administration maritime centrale et locale; domaine public maritime; mer territoriale; zone contiguë; plate-forme continentale et zone économique exclusive; ports maritimes; navigation de plaisance et pêche sportive; Titres et certificats de sécurité et de prévention de la pollution; Enquêtes des navires nationaux et étrangers et commissions de sécurité.
2. Le Titre I du LIVRE II (Individualisation et nationalité) établie les principes de droit régissant la nationalité, l'immatriculation, les marques et le tonnage des navires nationaux.
3. Le Titre III du LIVRE III (Prix ou épaves) contient certaines dispositions de droit public, concernant les droits des propriétaires des épaves et le pouvoir de contrainte et d'enlèvement de l'administration maritime, singulièrement quand les navires ou d'autres épaves restent dangereux pour la sûreté o l'environnement.
4. Le Titre IV du LIVRE III (Enquêtes maritimes et expertises maritimes) introduit les règles de base régissant l'enquête des accidents maritimes, en remarquant les cas où celle-ci est obligatoire.
5. Le Titre I du LIVRE IV (Régime administratif et professionnel des gens de mer) comporte quelques préceptes de base sur les conditions de formation et aptitude des gens de mer et sur de dotations minimales de sécurité.
6. Les obligations de base des armateurs (selon les normes des conventions STCW) sont comprises dans le Titre II du LIVRE III (Obligations de l'armateur). Pour sa part, le Titre III (Travail maritime) comprend un Chapitre sur les conditions d'organisation et de durée du travail à bord, d'un vrai intérêt pour la sécurité

maritime.

7. Le LIVRE VII (Police de la pollution) introduit dans la Code une réglementation de base inspirée par la Convention MARPOL (Chapitre I du Titre II); la Convention LC 72 relatif aux déversements (Titre IV) et par la Convention d'INTERVENTION 69 et son Protocole du 73 (Titre VII). Il contient aussi de dispositions sur la prévention de la pollution des eaux portuaires (Titre VI); sur la pollution à origine terrestre (Titre V); et sur celle dues à l'exploration et l'exportation du fond de la mer (Titre III).

8. Le LIVRE VIII a trait à la sécurité, protection et lutte contre la pollution, en établissant le régime d'infractions (disciplinaires et pénales) de sanctions des conduits qui violent les dispositions du Code.

9. Quelques dispositions du LIVRE IX sont aussi d'intérêt, pour autant qu'elles déterminent la procédure et les organes (administratifs) compétents et punisseurs pour les infractions disciplinaires, ainsi que les organes (judiciaires) qui font le même en ce qui concerne les infractions pénales.

Il convient de garder plusieurs de ces règles du CMM tout au long de ce rapport, avec les commentaires pertinents dans les épigraphes respectives.

À part cela, le reste des dispositions du CMM règlent des aspects qui ne sont pas directement liés aux matières objet d'analyse dans ce diagnostic, généralement d'institutions de droit de la mer privé (propriété et droits des biens sur le navire; contrat de travail maritime; contrats d'exploitation du navire; abordages, sauvetage et avaries communes; et assurance maritime).

**B) Espaces maritimes, domaine public et environnement:** Dans cette partie, on trouve d'abord la Loi N° 85-14, du 25 Février 1985, portant délimitation de la mer territoriale, de la zone contiguë et du plateau continental. Cette Loi (dont son texte ne pouvait pas s'obtenir) définit et délimite la mer territoriale, la zone contiguë et le plateau continental du Sénégal, conformément aux dispositions de l'UNCLOS. Elle est une des rares lois du domaine maritime entrée en vigueur par le CMM, que s'y rapporte en plus d'ajouter la zone économique exclusive du Sénégal, jusqu'à un maximum de 200 milles, comptés à partir des lignes de base utilisées pour la médiation de la largeur de la mer territoriale, ce qui est, au même temps, en accord avec les prévisions de l'UNCLOS.

En deuxième lieu, il est essentiel de parler de la Loi N° 2001-01, du 15 Janvier 2001, portant Code de l'Environnement. Ce Code règle, de manière intégrée, moderne et globale, toute question relative à la protection environnementale face aux différentes classes de pollution (tellurique, sonore, atmosphérique et des eaux continentales et maritimes, y compris celles procédant de navires); en ramassant les principes, plans et stratégies établies dans les conventions internationales, régionales et nationales.

Aux fins de notre étude, les eaux maritimes sont celles de la mer territoriale et de la zone économique exclusive, et la "pollution marine" est celle comprise dans le CMM (définition que, au bout du compte, est prise de l'idée universelle visée à l'Article 1 de l'UNCLOS).

Toutefois, de façon un peu incongrue, l'article 59 limite le champ d'application des dispositions de la Loi aux eaux de surface (continentales) et aux eaux de la mer "dans la limite des eaux territoriales".

Les Articles 64 à 70 sont particulièrement intéressants puisqu'ils règlent la pollution marine procédant des navires. Ainsi, l'Article 64 n'affecte pas les conventions internationales relatives à la prévention et lutte contre la pollution marine (MARPOL, LL, INTERVENTION, OPRC). En tenant compte de cette mise en garde, elle interdit les écoulements, déversements et incinérations aux "eaux maritimes de la juridiction sénégalaise", susceptibles de mettre en péril la santé publique, les activités maritimes, y compris la navigation et la pêche; de modifier la qualité de l'eau du point de vue de son utilisation, ou les possibilités de loisirs ou le potentiel touristique de la mer ou du littoral.

D'autres aspects à souligner sont les pouvoirs d'intervention en cas d'accidents qui comportent un péril aigu et imminent pour le milieu marin et ses ressources (Art. 66, inspiré par la Convention INTERVENTION), et le devoir du capitaine de communiquer les accidents de pollution qui entraînent une menace pour le milieu marin ou les intérêts connexes (Art. 67, qui suit la MARPOL).

Les articles 70 à 75 font référence à la responsabilité pénale et civile (conformément aux Conventions de l'OMI concernant la matière) des personnes contrevenantes face à la "police des eaux". En particulier, l'Article 74 définit comme coupables d'une infraction de la police des eaux "tout capitaine ou opérateur du navire qui provoque, soit par négligence ou par imprudence, une pollution marine due à l'immersion d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures, ou de toute autre substance nocive".

Finalement, le Titre IV du Code de l'Environnement est aussi intéressant. Il contient le système principal de sanctions applicable à toute contravention environnementale (soit administrative ou pénale), y compris, bien sûr, celles concernant la navigation et les navires. Son explication se trouve dans la partie concernant le système d'infractions et sanctions de ce rapport.

**D) Ports:** Dans le domaine portuaire, il faut souligner la Loi n° 2010-09, du 25 Avril 2010, relative à la police des ports maritimes. Il s'agit d'une Loi à contenu limité (34 articles, autour six Titres) et basée sur les questions d'ordre et de police au port du Sénégal.

Le Titre I interdit les rejets et écoulements polluants aux eaux des ports et les manoeuvres pouvant entraver ou détériorer les balises ou signaux maritimes, ainsi que les devoirs et responsabilités au cas de dommages ou déplacements de ceux dernières et aussi en ce qui concerne n'importe quel dommage fait aux travaux portuaires.

Le Titre II règle les agents chargés de la police des ports maritimes.

Le Titre III contient les normes légales de base permettant le développement réglementaire de tout ce qui concerne la protection portuaire, en appliquant le Code ISPS (zones et installations portuaires de protection; mise en œuvre des mesures; plan de protection pour chaque installation et plan général de protection; évaluation du contrôle de la protection, etc.).

Le Titre VI règle les infractions et sanctions, en qualifiant diverses conduites (avaries aux travaux portuaires, manque de déclaration de marchandises dangereuses, occupation non-autorisée du domaine public, accès non-autorisé), comme les infractions passibles de poursuites judiciaires répressives et punissables d'amendes et/ou de peines privatives de liberté. Néanmoins, les normes du Titre V (garanties et consignations) prévoit que les infractions (délits) régies par la Loi et ses dispositions d'application seront uniquement pénibles à travers le paiement d'amendes à l'agent légalement autorisé à les encaisser (le montant de ces amendes est de 50.000 et 10.000.000 CFA, selon les cas).

**E) Pêche maritime:** Au Sénégal, la disposition de base relative à la pêche est la Loi N° 98-32, du 14 Avril 1982, portant Code de la Pêche Maritime.

Comme au Cap Vert, les différents aspects concernant la sécurité, la protection et la pollution marine des navires de pêche ne constituent pas, en réalité, de sujets propres de la législation de pêche mais de la législation maritime générale. Cela permet d'éviter la nécessité de prendre en considération les normes sur la protection des pêches, l'accès et la gestion des pêches, la commercialisation des produits de la pêche, etc., qui sont proprement visés à la législation de la pêche maritime et, notamment, au susmentionné Code de la Pêche Maritime. Le susmentionné est considéré sans préjudice des compétences que, à titre de l'exception, qui appartient à l'administration des pêches en ce qui concerne l'immatriculation, l'enquête, les marquages et, en général, la sécurité des bateaux de type artisanal (kayaks ou canots), comme on le verra.

## 5.5. Législation secondaire

La législation secondaire du Sénégal est relativement courte après le procès d'abrogation et de refonte visé ensuite.

**A) Disposition primaire:** sur le plan de la réglementation, la disposition primaire est le Décret n° 2004-

283, du 5 Mars 2004, appliquant la Loi n° 2002-22, du 16 Août 2002, portant le Code de la Marine Marchande.

Ce Décret a simplifié considérablement le tour d'horizon, dispersé et hétérogène, des dispositions réglementaires en vigueur jusqu'à son entrée en vigueur. Il abroge, spécifiquement, 19 Décrets précédents, promulgués par le CMM de 1962.

Il ne s'agit pas d'un règlement complet qui vise toute et chaque matière réglée dans le CMM de 2002 mais d'un règlement qui met l'accent sur celles qui ont besoin de développement. Celles qui concernent l'administration maritime et/ou la sécurité ou protection maritimes sont les suivantes: 1) Création et réglementation du Conseil Supérieur de la Marine Marchande, 2) Contrôle des Commissions de Sécurité (centrales et locales) et des Commissions de Visite (enquêtes), 3) Contrôle du Conseil de Discipline, 4) Titres de navigation et certificats de sécurité des navires, 4) Nationalité, immatriculation, marquages et jauge, 5) Conditions de formation, de documentation et de titrage des gens de la mer (l'Art. 121 soumet les conditions de titrage du personnel des navires marchands, de pêche ou de loisirs qui ont la condition de personnel navigant, aux dispositions de la STCW).

**B) Espaces maritimes, domaine public et environnement:** Ce paragraphe contient le Décret n° 2001-282, du 12 Avril 2001, portant application du Code de l'environnement. Ce Décret inclut quelques normes concernant la police des eaux (dans son Titre IV) qui doivent être mentionnées.

Les dispositions concernant la police des eaux sont d'application aux eaux de surface, souterraines, de la mer territoriale et de la zone économique exclusive (Art. 55). Ainsi, il n'existe plus l'équivoque avec la Loi développée par le Décret (qui étend ses dispositions juste aux eaux territoriales).

Il est aussi important de constater que ce Décret désigne les agents compétents pour la vérification des infractions de pollution ainsi que le procédé et les mesures appropriés à cette fin (Arts. 59 et 60).

Même si les agents de la police judiciaire et les agents du Ministère de l'Environnement ont une compétence générale, une série de fonctionnaires de l'État sont aussi habilités à instruire et constater les infractions (de la marine, de l'administration maritime, de l'administration de pêche, de la Direction de Mines), selon que les infractions sont à bord des navires marchands, de pêche ou plateformes et selon qu'ils se trouvent en navigation ou en port (Art. 60).

**C) Administration Maritime:** Comme on le verra au bon moment, les dispositions réglementaires de base qui actuellement règlent l'administration maritime sont les suivantes:

1. Décret n° 2009-583, du 18 Juin 2009, portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM);

2. 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).

**D) Ports:** La principale disposition réglementaire en matière portuaire est le Décret d'approbation du Règlement d'Exploitation des Ports (dont l'information concernant son numéro, date et publication au Journal Officiel n'était pas disponible). Ce complet règlement, intégré par 212 articles, se structure de la façon suivante:

- **CHAPITRE PRÉLIMINAIRE.** Contient de prescriptions générales, sur le champ d'application et les définitions, ainsi qu'il délimite avec grande précision les limites terrestres et maritimes du port de Dakar.
- **LIVRE I: Règlement de la Police.** Comprend un Règlement Général et un Règlement Particulier pour le Transit des Marchandises Dangereuses. Le Règlement général règle de matières telles que les mouvements, mouillages et accostages des navires; l'entretien du balisage; les priorités d'accostage; les précautions contre l'incendie; les navires abandonnés, déclassés, non utilisés

ou en attente de service; la conservation des installations, de la salubrité et du trafic; et la protection portuaire.

- **LIVRE II: Prestations, taux et dispositions particulières pour les zones de pêche.** Se compose d'une première partie, intégrée par trois Titres (le Titre I règle les services et taux pour le pilotage et amarreurs, le Titre II le régime d'occupation du domaine public et le Titre III la prestation de services divers (grues, fourniture d'eau, d'électricité et de téléphonie)). La deuxième partie contient les prescriptions spéciales applicables aux zones portuaires dédiées aux bateaux.

Naturellement, les dispositions concernant le transit de marchandises dangereuses ont une incidence spéciale sur la protection maritime (Chapitre VIII du Règlement Général de la Police).

En suivant les prescriptions du Code ISPS, les installations portuaires du port de Dakar sont délimitées, en prévoyant un plan de protection et un agent de protection portuaire pour chacune d'elles. Il règle aussi la figure de "l'Agent de Protection du Port", chargé de la coordination de toutes les mesures de protection ainsi que du changement des niveaux de protection et des devoirs d'information qui concernent les capitaines des navires.

Une autre norme aussi d'intérêt est l'Instruction Présidentielle concernant la visite des eaux territoriales et des installations portuaires du Sénégal, qui règle le régime particulier d'admission et d'escale des navires spéciaux tels que ceux de guerre, de recherche scientifique et ceux qui transportent de matières sensibles ou dangereuses.

**F) Statut juridique des navires.** Concernant les navires, au-delà de ce déjà dit concernant le Décret de développement du CMM, on peut juste mentionner l'Arrêté du 19 Mars 2007, portant immatriculation et marquage des embarcations de type artisanal.

Il semble que cet Arrêté essaie de soumettre à un régime de contrôle (immatriculation, enquête et marquage) toutes les embarcations de type artisanal, destinées à la pêche, au transport de passagers ou marchandises ou même à la plaisance, en éliminant les exceptions qui s'appliquent à un bon nombre d'eux conformément au CMM et à son Décret d'application. Il s'applique aussi aux embarcations de type artisanal qui appartient aux étrangers mais qui sont résidents et qui pêchent dans les eaux sous juridiction sénégalaise.

La juridiction à ce respect, même pour sanctionner, ne correspond pas à l'administration maritime mais à l'administration des pêches.

**G) Opérateurs et personnel maritime.** En dehors ce compris dans le Décret d'application du CMM (Décret 2004-283), il paraît que la disposition réglementaire de base concernant le personnel maritime est le Décret n° 2002-933, du 3 Octobre 2002, sur le personnel maritime, dont son texte ne pouvait pas s'obtenir, en dépit d'une demande réitérative.

**H) Sécurité de la navigation, sauvetage maritime et lutte contre la pollution.** Le Décret n° 323-2006, du 7 Avril 2006, concernant la création du Plan National d'Intervention d'urgence dans la mer (PNUIM) (J.O. n° 6297, du 9 Septembre 2006), dont son contenu sera mentionné dans l'épigraphie pertinente. Au-delà de cette considération on a constaté l'existence (même si on n'a pas le texte) du Décret n° 99-72, du 4 Mars 1999, portant l'approbation du Plan National d'Organisation des Secours. Son incidence dans la régulation du sauvetage maritime est inconnue.

**L) Protection maritime.** Concernant la protection maritime, il y a deux normes qui seront examinées dans le paragraphe pertinent de ce rapport. Elles sont les suivantes:

**1.** Arrêté Primatorial n° 5567/PM/MEM/DMMM, du 30 Juin 2004, portant la création d'un Comité National pour l'implantation du Code International relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS).

2. Arrêté n° 07021, du 14 Juillet 2009, relatif à l'organisation et fonctionnement du Plan National de Protection Maritime.

**K) Règlements au stade de la préparation:** Selon les informations communiquées par le personnel de l'ANAM, les suivants règlements sont au stade de la préparation:

- Décret sur les sociétés de classification
- Arrêté sur la sécurité des navires de pêche
- Arrêté sur la protection des navires de pêche
- Arrêté sur la sécurité de la pêche artisanale
- Arrêté sur l'organisation des zones de refuge
- Arrêté sur le trafic d'artéfacts récréatifs et activités nautiques



## **PARTIE 3: ADMINISTRATION MARITIME**



## Chapitre 6: Administration Maritime

Dans tous les traités internationaux concernant les affaires maritimes, on établit des obligations et des droits des pays en ce qui concerne ses eaux et ses navires.

Comme déjà mentionné à plusieurs reprises, le traité le plus important en ce qui concerne ces aspects est la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982 et, parmi ses articles, elle comprend plusieurs droits et obligations pour tous les états; avec ou sans littoral, avec ou sans flotte, avec ou sans ressources naturelles dans ses eaux; affaires concernant la juridiction civile ou pénale, etc. Probablement, un des plus importants concernant la navigation internationale est l'Art. 94, qui vise les devoirs de l'État du pavillon et qui est mentionné au début du chapitre 11 à la page 205.

Il faut se rappeler aussi des arts. 194 et 211 concernant, parmi d'autres, les mesures pour la prévention, réduction et contrôle de la pollution de l'environnement marin causée par les navires, y compris notamment les mesures pour la prévention d'accidents et pour faire face à des cas d'urgence, en garantissant la sécurité des opérations dans la mer; pour prévenir les rejets (intentionnelle ou non) et pour réglementer le dessin, la construction, l'équipement, l'opération et la dotation des navires.

Ainsi, on pourrait continuer à mentionner d'autres articles, tels que le 217: Exécution par l'État du pavillon, le 218: Exécution par l'État du port, le 219: Mesures relatives à la navigabilité des navires afin d'éviter la pollution, le 220: Exécution par les États riverains, le 221: Mesures pour éviter la pollution en résultant et les accidents maritimes, etc.

De même et selon le déjà vu, d'autres conventions internationales telle que la SOLAS, MARPOL, COLREG, LOAD LINES, STCW, etc., établissent une série d'obligations pour les pays signataires afin d'améliorer la sécurité de la navigation, de la vie humaine dans la mer et de la préservation de l'environnement marin.

Étant donné tout ce qui précède, l'existence d'une organisation ou administration experte est nécessaire, qui a les moyens techniques et humains nécessaires, vertébrée et dûment dimensionnée afin de garantir une application correcte du règlement, soit national ou international; qui soit aussi capable de vérifier sa conformité et, les cas échéant, d'arrêter les mesures correctrices nécessaires.

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, estime nécessaire l'établissement d'un cadre institutionnel harmonisé parmi les États membres dans le domaine de la marine marchande qui peut faciliter l'arrête d'un programme commun de développement dudit domaine.

Ladite Directive, dans son art. 4, vise que les États membres devront établir une organisation technique correcte afin de superviser les questions concernant le transport maritime. Cette organisation devra être encadrée dans un seul département ministériel qui aura à son charge toutes les activités maritimes et portuaires.

L'article 1 du Code de la Marine Marchande (CMM), intitulé "Tutelle", établit que "L'Administration Maritime dépend de l'Autorité du Ministère responsable de la Marine Marchande" et que "l'organisation et les attributions de l'Administration maritime sont établies par voie réglementaire". Actuellement, le ministère responsable de la Marine Marchande est le Ministère de l'Economie Maritime, tandis que l'Administration Maritime sénégalaise correspond à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM).

### 6.1. Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM)

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM) était créée par Décret n° 2009-583, du 18 Juin 2009. D'un point de vue technique, elle est tutellée par le Ministère responsable de la Marine Marchande, actuellement le Ministère de l'Économie Maritime. D'un point de vue financier, elle est tutellée par le Ministère responsable des Finances. L'ANAM jouit d'autonomie en ce qui concerne la gestion et de caractère d'administration publique.

## **Objectifs et compétences**

Conformément à l'article 3 du Décret, l'ANAM a pour but le développement de la politique de l'État en matière de marine marchande, dans ses différents champs (pêche, commerce et plaisance) de même que l'application des Conventions Internationales auxquelles le Sénégal est partie et conformément aux codes, lois et règlements en vigueur.

Ainsi, l'ANAM est compétente pour:

- La gestion administrative des navires: immatriculation de navires et d'embarcations de pêche, de plaisance et de services; le contrôle et la sécurité; les licences et suivi de la construction navale; l'exploitation et l'entretien des navires de l'État dédiés au transport intérieur; les enquêtes, preuves et l'instruction d'infractions;
- La gestion du personnel de la mer; livret professionnel maritime; régime de sécurité sociale; organisation de l'activité professionnelle; enquête de la formation maritime; enquête du travail maritime; enquête, preuves et instruction d'infractions;
- La participation à la police de la navigation maritime et intérieure: contrôles dans le port; dans la mer et voies navigables;
- La participation à la police de la pollution marine: prévention et contre la pollution de l'environnement marin;
- La participation à la police concernant le domaine public maritime: rapports préparatoires; actes d'occupations illégales ou abusives;
- La surveillance de la circulation des navires et d'embarcations dans la mer et dans les voies navigables; contrôles d'entrée et de sortie de pétroliers et de navires qui transportent marchandises par les eaux sous juridiction sénégalaise; enquête, preuves et instruction d'infractions;
- La participation et mis en oeuvre, suivi, contrôle et évaluation des dispositifs de sécurité maritime et portuaire;
- L'élaboration et contrôle de l'application des normes en matière de protection et de police portuaire;
- La planification du développement des ports secondaires;
- Le suivi des tarifs portuaires, analyse de comptes et budgets des concessions;
- La définition des systèmes de virements et les conditions des services portuaires;
- La répression d'actes illicites contre la protection et sécurité maritimes et portuaires;
- La participation à la promotion de la coopération bilatérale, régionale et internationale.

## **Organes de l'ANAM**

Selon l'article 4 du décret, les organes de l'ANAM sont:

- Le Conseil de Surveillance; et
- La Direction Générale.

**Le Conseil de Surveillance** est, selon l'article 8, un organe de surveillance, contrôle et suivi des activités de l'Agence, axe son activité sur:

Orienter les activités de l'Agence, Adopter les documents suivants:

1. Le programme d'activités,
2. Le budget;
3. Les comptes financiers fournis par le Directeur Général;
4. Les rapports d'activités;
5. Les manuels de gestion et de procédures de l'Agence;
6. Les procédures d'acquisition de biens;
7. Les normes générales de fonctionnement de l'Agence, ainsi que les modalités de rémunération du personnel;
8. Les indicateurs de performance; et
9. Le régime financier et comptable de l'Agence.

Selon l'article 6, ce conseil est composé de neuf membres:

10. Le Président;
11. Un représentant de la Présidence de la République;
12. Un représentant du Premier Ministre;
13. Un représentant du Ministre chargé des Finances;
14. Un représentant du Ministre chargé des Forces Armées;
15. Un représentant du Ministre chargé de l'Aviation Civile;
16. Un représentant du Ministre chargé de la Marine Marchande.

La Direction Générale comprend, selon l'article 5, les directions à niveau central et périphérique; les zones maritimes établies, chacune sous la direction d'un service dénommé circonscription maritime, conformément aux dispositions de l'article 3 du CMM.

Son responsable, conformément à l'article 11, est le Directeur Général, nommé par décret sur proposition du Ministre responsable de la Marine Marchande, choisi parmi les fonctionnaires de l'Administration de l'État de la hiérarchie A ou assimilé. L'article 12 lui confie la surveillance du bon développement des missions chargées à l'Agence, notamment:

17. L'élaboration et saisine au Conseil de Surveillance du manuel de gestion et de procédures, ainsi que l'organigramme de l'Agence;
18. Assurer la gestion des comptes;
19. L'élaboration et saisine au Conseil de Surveillance des lignes directrices stratégiques, d'un plan d'action, d'un plan d'action provisoire trimestriel et du brouillon du budget annuel;
20. L'élaboration et mise en oeuvre du programme de performances et le budget annuel

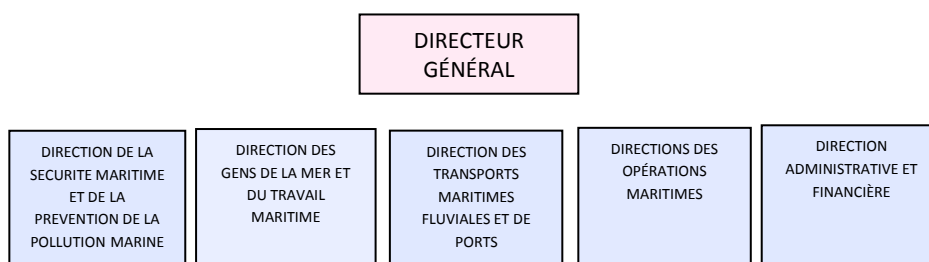
de l'Agence;

21. Assurer, avec les services compétents de l'État, le financement pour le développement des missions confiées;
22. Signer les contrats et conventions de l'Agence;
23. Signer les conventions avec les services de l'État nécessaires pour le développement des missions confiées à l'Agence;
24. La présentation et saisine au Conseil de Surveillance des comptes de l'Agence;
25. La préparation pour le Ministre chargé de la Marine Marchande des rapports périodiques sur les indicateurs de fonctionnement de l'Agence; et
26. La représentation de l'Agence.

Les services de l'Agence sont organisés autour de cinq Directions:

1. Direction de la Sécurité Maritime et de la Prévention de la Pollution Marine (DSM);
2. Direction des Gens de la Mer et du Travail maritime (DGM);
3. Direction des Transports Maritimes, Fluviales et de Ports (DTP);
4. Direction des Opérations Maritimes (DOM); et
5. Direction Administrative et financière (DAF).

Selon les articles 21 et 22 du décret en portant création, le jour d'entrée en vigueur, toutes les structures et personnel de la Direction de la Marine Marchande et de la Direction de Ports et de Transports Maritimes Intérieurs sont transferts à l'Agence et reconvertis en services et personnel sous l'autorité du Directeur Général. L'article 23 prend le même sens en ce qui concerne les biens meubles et immobiliers desdites directions qui feront partie du patrimoine de l'Agence.



**Figure 6.1: Organigramme des services centraux de l'ANAM**

Le décret susmentionné portant création de l'Agence, abroge toutes les dispositions qui le sont contraires contenues dans le Décret n° 2005-569 du 22 Juin 2005, relatif à la création du Ministère de l'Economie Maritime, de Transports Maritimes, des Pêches et d'Aires Communautaires Protégées, en même temps qui oblige à ce Ministère à son exécution. Il abroge aussi le Décret n° 2004-1486, du 18 Novembre 2004, portant nomination du Directeur des Ports et des Transports maritimes intérieurs, ainsi que le Décret n° 2005-69, du 20 Janvier 2005, portant nomination du Directeur de la Marine Marchande et le Décret n° 2005-70 portant nomination du Directeur de la Protection et de la Surveillance des Pêches.

## Circonscriptions maritimes

Conformément à l'article 3 du CMM, le littoral national est divisé en zones marines placées chacune sous la juridiction d'un service maritime. En plus, ses limites territoriales ainsi que ses services sont fixés par décret.

Ces Services maritimes ont pour but de garantir une bonne administration maritime au niveau local.

Le Décret portant création de l'Agence fait référence, dans son article 5, aux zones marines "... soumises, chacune d'elles, à la juridiction d'un service dénommé circonscription maritime...".

Afin d'accomplir avec les dispositions de l'article 3 du CMM, un Projet de décret est rédigé figurant le nombre, les limites géographiques et les fonctions des circonscriptions maritimes. Concernant le nombre, l'article 2 dudit Projet de décret établit quatre circonscriptions:

6. Circonscription maritime Nord,
7. Circonscription maritime Ouest,
8. Circonscription maritime Centre,
9. Circonscription maritime Sud.

Les articles suivants 3, 4, 5 et 6, établissent les limites géographiques:

- **Circonscription Maritime Nord** comprend du parallèle 02°5' N jusqu'au parallèle 15° 20'0 N et inclue le fleuve Sénégal et les voies navigables de la zone ainsi que les dépendances naturelles ou artificielles, les commerces de Saint Louis et toutes les échelles et installations intermédiaires.
- **Circonscription Maritime Ouest** du parallèle 15° 20'0 N et 14° 29'5 N, ça veut dire entre Sud Lompoul et Pointe Gombaru.
- **Circonscription Maritime Centre** délimitée au Nord par le parallèle 14° 29'5 N et au Sud par le parallèle 13° 35'5 N, dès Pointe Gombaru jusqu'à la frontière nord avec la Gambie, comprenant l'estuaire du fleuve Saloum et les voies navigables ainsi que les échelles et installations intermédiaires.
- **Circonscription Maritime Sud** du 13° 04'0 N jusqu'à une ligne droite artificielle formée par un relèvement de 240° de Cap Roxo, depuis la frontière sud de la Gambie jusqu'à la frontière avec la Guinée-Bissau, en plus du fleuve Casamance, ses voies navigables et les ports de Ziguinchor et Karabane.

Les articles 7, 8 et 9 du projet de décret contiennent les fonctions et compétences des circonscriptions maritimes. Donc, l'article 7 vise que celles, sous l'autorité du Directeur Général de l'Agence; sont chargées, au niveau local, de l'exécution des dispositions du CMM, des conventions internationales, ainsi que du règlement national en vigueur. L'article 8, notamment, énonce:

1. L'administration des navires: immatriculation et contrôles de sécurité de navires et d'embarcations;
2. Administration du personnel de la mer: immatriculation, protection sociale, testaments maritimes, contrôle des conditions de travail à bord, conflits du travail, contrôle de titres;
3. Participation à la police de la navigation maritime et fluviale: au port ou en mer, aux fleuves ou aux rives, des navires et d'embarcations en ce qui concerne ses obligations administratives et techniques ainsi que l'application de règles de la circulation maritimes et fluviales, contrôle d'accidents maritimes ou de délits figurants dans le Code de la Marine Marchande;

4. Participation à la police de pollution marine: prévention contre la pollution de l'environnement marin; décharges d'hydrocarbures et de substances nocives par les navires, par d'opérations d'exploration ou d'exploitation de ressources du fond ou du sous-sol marin; incinération de déchets d'origine tellurique;

5. Participation à la police du domaine public: rapports précédents, actes d'occupations illégales ou abusives;

6. La surveillance de la circulation des navires et des embarcations dans la mer et dans les voies fluviales, contrôles d'entrée et de sortie de pétroliers et de navires transportant marchandises à travers les eaux sous juridiction sénégalaise, enquête, preuves et instruction d'infractions;

7. Participation à l'établissement, suivi et contrôle des dispositifs de sauvegarde et de protection maritime portuaire;

8. Enquête de procédures disciplinaires;

9. Conditionnement et navigabilité des voies navigables;

10. Suivi des ports secondaires;

11. Suivi de tarifs portuaires et de budgets des concessions; et

12. Suivi des sociétés participantes au transport maritime-fluviale.

Les circonscriptions maritimes garantissent la coordination des activités en matière d'affaires maritimes dans son domaine territorial de compétence. En ce sens, elles peuvent demander l'assistance ou collaboration d'autres administrations publiques existantes dans la circonscription telles que le Haut Commandement de la Gendarmerie Nationale; la Direction Général de la Sécurité Nationale; les États Majors de l'Armée et de l'Armée de l'Air; la Direction Générale de Douanes, etc.

À la tête de chaque zone il y a un chef de Circonscription qui, selon les articles 439, 610 et 613 du CMM, aura quelques prérogatives concrètes, différentes de celles correspondantes aux chefs des Services de la Marine Marchande, notamment en matière de testament maritime et en matière disciplinaire. Conformément à l'article 11 dudit projet de décret, les Chefs de Circonscriptions seront Nommés par le Directeur Général de l'Agence et sélectionnés parmi les fonctionnaires de la hiérarchie A de la Marine Marchande ou assimilés.

Il faut remarquer, encore une fois, qu'il s'agit d'un projet de décret et que, par conséquent, il n'est pas encore en vigueur. Néanmoins, si jamais il est adopté il va contribuer, sans doute, à une gestion plus efficace de l'Agence.

### **Ressources économiques**

L'article 13 du décret portant création établie que les ressources de l'Agence proviennent:

- d'impôts et taux fixés par voie législative et réglementaire;
- d'enveloppes budgétaires provenant de l'État;
- d'amendes;
- de financements obtenus en vertu d'accords et de conventions avec l'État;
- de subventions de partenaires en matière de développement;
- d'apports d'entreprises publiques et d'autres personnes morales;



- de revenus de concessions;
- de dons et legs;
- de sponsorisations; et
- de ressources obtenues d'autres formes de contributions.

Pour sa part, le Décret n° 2010-426, du 31 Mars 2010, fixe en détail les taux à appliquer par l'Agence.

### **Ressources humaines**

La relation de postes de travail à l'Agence comprend, en plus du Directeur Général, 58 personnes réparties entre les services centraux et périphériques. En réalité elle regroupe tout le personnel des anciens Directions de la Marine Marchande et de Ports et Transports maritimes intérieurs. Ce personnel est composé de:

1. 10 administrateurs d'affaires maritimes,
2. 2 ingénieurs de navigation maritime (capitaines de la marine marchande),
3. 1 ingénieur de pêche,
4. 1 ingénieur naval,
5. 3 inspecteurs du travail et de la sécurité social,
6. 1 régulateur de travail,
7. 1 ingénieur d'affaires sanitaires,
8. 1 médecin-lieutenant,
9. 1 infirmier,
10. 1 comptable,
11. 3 assistants-comptables,
12. 1 directeur administratif et financier,
13. 1 gestionnaire comptable,
14. 3 officiers d'administration d'affaires maritimes,
15. 3 pilotes de fleuve,
16. 1 chef mécanicien,
17. 1 technicien de phares,
18. 1 officier de la police judiciaire,
19. 1 brigadier de la garde de paix,
20. 1 secrétaire d'administration,
21. 1 institutrice,
22. 4 secrétaires sténographes,

23. 4 employés d'administration, 3 administratifs, 3 agents de service et 3 chauffeurs.

Ce listage de personnel peut se regrouper, pour fins pratiques, comme il se montre dans la table 7.2 à la page 138.

**Table 6.1: Ressources humaines chez ANAM**

Personnel	N°
Dirigeants	1
Techniciens/Inspecteurs	16
Administratifs	33
Autres	9
<b>TOTAL</b>	<b>59</b>

Source: ANAM

## 6.2. Conseil Supérieur de la Marine Marchande

Le Conseil Supérieur de la Marine Marchande est, selon l'article 2 du CMM, "un organe consultatif placé sous l'autorité du Ministre chargé de la Marine Marchande. Il donne un avis sur toute question relative à l'armement, à la construction navale, aux infrastructures navales et, en général, à la politique définie en matière maritime". "Les attributions et fonctionnement du Conseil Supérieur de la Marine Marchand sont fixés par décret."

Ce développement législatif est fait en vertu de l'article 2 du Décret d'application du CMM, détaillant ses fonctions consultatifs en matière de politique maritime, d'armement, de formation maritime, de construction, de modernisation et de tous ces problèmes généraux et particuliers concernant la coordination des secteurs maritimes.

Ledit article 2 établie comme membres du Conseil:

- Le Directeur de la Marine Marchande,
- Le Directeur d'Océanographie et de Pêches Maritimes,
- Le Directeur du Centre de Recherches Océanographiques de Dakar-Thiaroye,
- Le Directeur de Protection et Surveillance des Pêches au Sénégal,
- Un représentant du Ministre chargé des Finances,
- Un représentant du Ministre chargé des Forces Armées,
- Un représentant du Ministre chargé de l'Environnement,
- Un représentant du Ministre chargé de l'Intérieur,
- Deux représentants des armateurs de la pêche maritime nommés par les organisations les plus représentatives,
- Deux représentants des armateurs de commerce nommés par les organisations les plus représentatives,
- Deux représentants des professions auxiliaires de transport maritime nommés par les

organisations les plus représentatives,

- Deux représentants du Conseil Sénégalais de Chargeurs,
- Deux représentants de l'Union National de Chambres de Commerce, et
- Deux représentants du Port autonome de Dakar.

Le Conseil supérieur de la Marine Marchande est structuré autour deux commissions et un conseil:

- Commissions de sécurité: Commission Centrale de Sécurité, Commission Locale de Sécurité;
- Commissions de Visite: Commission de Visite Initiale, Commission de Visite Annuelle;
- Conseil de Discipline.

### **Commissions de sécurité**

Le Décret d'application du CMM dédie la Section II de son Chapitre Premier, articles 6 à 12, aux commissions de sécurité et établie les suivantes:

**Commission Centrale de Sécurité**, composée des membres suivants:

- Le Directeur de la Marine Marchande, qui occupe la Présidence,
- Le Chef du service chargé de la sécurité dans la navigation maritime,
- Un Capitaine au long cours nommé par le Ministre chargé de la Marine Marchande,
- Un Inspecteur de Navigation et de Travail maritime nommé par le Ministre chargé de la Marine Marchande,
- Un inspecteur mécanicien ou, à défaut, un Chef mécanicien nommé par le Ministre chargé de la Marine Marchande,
- Un inspecteur de télécommunications nommé par l'Autorité chargée des télécommunications,
- Un Expert d'une société de classification reconnue nommé par elles,
- Un représentant du Ministère chargé de la Santé.

**Commissionnes locales de sécurité**, dans chaque région ou il y a quand même un port secondaire, le Ministre chargé de la Marine Marchande pourra mettre en place une Commission Locale de Sécurité conformément aux réglementations, sa composition et fonctionnement comprises dans le même règlement.

**Commissions de visite**: deux types de commissions de visite existent: Commissions de Visite d'entrée en service et Commission de Visite annuelle.

La **Commission de Visite d'entrée en service** est chargée de l'inspection des navires neufs ou d'occasion, au moment de décerner des certificats provisoires de sécurité avant son entrée en service au Sénégal. Elle comprend:

- Le Chef du service chargé de la sécurité de la navigation, qui occupe la Présidence,

- Un Inspecteur de Navigation et de Travail maritime,
- Un Inspecteur mécanicien ou, à défaut, un Chef mécanicien,
- Le Médecin chargé du personnel de la mer,
- Un Inspecteur de télécommunications,
- Un Expert d'une société de classification reconnue nommé par elles ou une personne physique ou morale nommée par le Ministre chargé de la Marine Marchande,
- Un Capitaine au long cours ou un autre Commandant de Marine Marchande, nommé par le Ministre chargé de la Marine Marchande,
- Un représentant des armateurs nommé par les associations les plus représentatives,
- Un représentant de l'équipage,
- Un représentant des assureurs.

L'armateur et le constructeur ou ses représentants, peuvent suivre les actions de la Commission; les avis de la Commission sont contraignants pour la décision du Directeur de la Marine Marchande afin de délivrer ou dénier le:

- Permis de navigation,
- Certificat de sécurité d'armement,
- Certificat de sécurité de rayon.

La **Commission de Visite annuelle** est chargée de l'inspection des navires afin de renouveler ses certificats de navigation et de sécurité. Elle est comprise par les mêmes membres que la Commission de Visite d'entrée en service, nommés par le Ministre chargé de la Marine Marchande. L'armateur du navire ou un représentant, conjointement avec un représentant de l'équipage, peut suivre les actions de la Commission.

Si le navire est conforme aux exigences réglementaires en matière de sécurité de la navigation, la Commission de Visite annuelle propose au Directeur de la Marine Marchande le renouvellement des certificats de navigation et de sécurité.

#### **Documents à fournir à la Commission Centrale de Sécurité**

En cas de demande d'autorisation de construction ou d'achat d'un navire d'occasion à l'étranger, l'armateur devra fournir à la Commission Centrale de Sécurité les informations, documents et plans suivants:

a) Informations concernant le navire:

- Nom et port d'immatriculation, dimensions principales et lieu de construction;
- Type de service à rendre ainsi que le type de navigation;
- Listage d'équipage et capacité de passagers;
- Catégorie assignée au navire par une société de classification reconnue ou par une personne physique reconnue;
- Nature, type et marquage du système de propulsion, puissance maximale de service,

nombre de tours et nombre de vilebrequin;

- Nature, type, marquages et caractéristiques des appareils auxiliaires et des appareils auxiliaires de sécurité;
- Nature et caractéristiques des citernes de fluides sous pression.

b) Informations concernant la sécurité:

- Projet de construction du navire,
- Courbes hydrostatiques et documents de stabilité et franc-bord,
- Schéma des ballasts en détaillant le nombre et site de pompes à cet effet,
- Schéma général de l'installation électrique en détaillant le nombre, type, tension et puissance des générateurs,
- Schéma du tableau électrique principal et des systèmes de distribution,
- Nomenclature des équipements hertziens et la copie de la fiche d'homologation de ces équipements,
- Projet de lignes anti-feu en indiquant le nombre, site et caractéristiques des pompes et la distribution des postes d'alarme en cas d'incendie,
- Schéma des installations d'extinction par de vapeur ou gaz inerte en indiquant les volumes servis et les caractéristiques des groupes électrogènes,
- Schéma des installations d'extinction des compartiments de moteurs et chaudières en indiquant les caractéristiques des groupes électrogènes,
- Projet indicateur de la distribution, nature, type et caractéristiques des extincteurs portatifs et mobiles,
- Nombre, type et caractéristiques des embarcations et des machines auxiliaires ainsi que son jauge,
- Le projet d'installation des bossoirs en indiquant ses caractéristiques et la distribution de son appareillage,
- Copie des certificats d'essai des embarquements et bossoirs,
- Les références d'homologation de l'équipement lance-amarres et baladeur radio pour les engins de sauvetage,
- Le plan d'évacuation,
- Le plan de cloisonnement étanche en indiquant la situation des portes étanches,
- La courbe de longueurs envahissables,
- Type, tension et emplacement de la batterie de réserve et de la batterie de rechange quand ces installations sont obligatoires,
- Schéma du tableau électrique de secours,
- Schéma du tableau de bord de rechange quand l'installation d'une batterie de rechange est obligatoire,

- Un projet de cloisons de protection anti-incendie,
- Schéma des installations d'alarme incendie.

### **Conseil de discipline**

Conformément à l'article 616, in fine, du CMM, "les normes concernant la création, le fonctionnement du Conseil de Discipline et sa façon d'exécuter ses décisions adoptées sont fixées par décret". La composition du Conseil de discipline est comprise à l'article 13 du Décret d'application du CMM:

- Le Chef du service chargé de la gestion du personnel de la mer, en qualité de Président;
- Un Inspecteur de navigation et du travail maritime ou, à défaut, un Capitaine au long cours,
- Un Capitaine au long cours qui a plus de 4 ans d'expérience à partir du diplôme, ou un Officier de port, o un Pilote avec un diplôme de Capitaine au long cours depuis 4 ans.

Quand le Conseil de Discipline se rencontrera pour discuter d'un pilote, le Capitaine au long cours et l'avocat seront remplacés par deux pilotes dont un devra travailler dans la même station que celle du pilote accusé.

S'il est impossible de constituer la Commission de Discipline selon les dispositions ci-dessus, le Ministre chargé de la Marine Marchande pourra autoriser le changement de quelques membres par d'autres personnes qualifiées.

Les articles suivants, 14 à 30, visent le fonctionnement de la Commission de Discipline et l'exécution des décisions adoptées.

## Chapitre 7: Administration Portuaire

Les ports sont des nœuds de connexion entre les différents modes de transport. Ils sont conçus comme une interface entre le transport maritime et terrestre afin que les cargaisons coulent avec une rapidité qui fait que les ports semblent inexistantes.

Étant donné que le susmentionné n'est pas possible actuellement, la fonction des ports comme échangeurs de modes de transport maritimes et terrestres n'est donc pas séparée du fonctionnement de la marine marchande puisque l'existence de l'activité maritime est la raison d'être des ports et à partir de ceux-ci l'Administration Maritime doit agir en établissant les contrôles nécessaires afin de garantir le bon déroulement de son activité.

A cet effet, il est nécessaire de coordonner les administrations maritime et portuaire à guider le bon exercice de ses différentes compétences.

Les ports maritimes artificiels et avec ses dépendances, digues, jetées, quais, terre-pleins, bassins, écluses, sémaphores, les ouvrages d'éclairage et de balisage, phares, bouées, canaux et leur dépendances darses font partie, selon le paragraphe b) de l'article 4 du CMM, du "domaine public artificiel" et sont décrits par l'article 10 du même texte législatif comme un "lieu aménagé pour accueillir les navires, leurs passagers et leurs cargaisons" en ajoutant comme faisant partie des ports maritimes:

- sur l'eau: les digues, darses, môles, rades, mouillages, jetées et chenaux d'accès ou de dérivation; et
- à terre: les bâtiments, installations et équipements, terrains et voies de communication nécessaires aux activités portuaires et au déroulement satisfaisant de la navigation dans les eaux portuaires.

Les limites des zones portuaires sont fixées, selon l'article 11, par décret, en ajoutant que lorsqu'une zone portuaire n'est pas expressément délimitée, seront considérées comme limites celles qui résultent de la pratique des usages, compte tenu des critères définis à l'article 10 précité.

Concernant les modalités d'organisation et de fonctionnement des ports maritimes du Sénégal, l'article 12 décrit qu'ils sont fixés par décret.

En ce qui concerne la sécurité de la navigation portuaire, l'article 13 décrit que la navigation dans les eaux portuaires et dans les chenaux d'accès est régie par les dispositions réglementaires édictées par l'Autorité Maritime, compte tenu des caractéristiques particulières de chaque port. Dans ce sens, l'Autorité Maritime peut interdire la navigation dans les ports et dans les chenaux d'accès ainsi que l'entrée et la sortie de navires lorsque les conditions météorologiques et hydrographiques sont défavorables, lorsqu'il existe des obstacles à la navigation, ou pour des raisons d'ordre public.

Il convient de souligner que l'entrée et sortie des ports est, selon l'article 14, compétence exclusive de l'Autorité Maritime.

### 7.1. Société Nationale du Port autonome de Dakar

La Société Nationale du Port Autonome de Dakar est une des sociétés nationales rattachée au Ministère de l'Économie Maritime. Elle était créée par la Loi n° 87-28, du 18 Août 1987.

Selon ses réglementations Spéciales d'Exploitation, le port de Dakar est divisé géographiquement en trois zones: La Zone Nord, la Zone Intermédiaire et la Zone Sud.



Figure 7.1: Port Autonome de Dakar

La Zone Nord comprend les quais 4, 5, 8 et 9, la terminal à conteneurs, la digue Nord et les installations terrestres contiguës pertinentes où les vrac liquides (hydrocarbures raffinés, huile et vin) et les vrac solides (phosphates, céréales, riz, etc.) sont stockés. Elle dispose d'une vingtaine d'amarrages, deux desquels (ce de la charge en phosphate et de déversement de pétroliers) ont une sonde de 12 mètres.

La Zone Intermédiaire, située parmi les zones Nord et Sud, comprend la zone militaire, les ateliers de réparation navale (DAKARNAVE S.A.), la zone de pêche et ses zones contiguës.

La zone de pêche, avec un superficie de 10 hectares et de 2 kilomètres de ligne d'amarrage, a 10 quais avec 60 prises d'eau douce et 40 prises de combustible. Elle a usines de transformation de poisson, de réfrigération et de congélation.

La Zone Sud est composée par le digue Sud, les quais 1, 2 et 3, dédiés aux marchandises diverses, le 40% du trafic de conteneurs, le trafic de transbordement de la République du Mali, la gare maritime, le pier de la ligne Dakar-Gorée et les superficies et zones contiguës jusqu'à l'arsenal. Elle possède 3 amarrages ro-ro, 12 pour marchandises diverses et 2 pour remorqueurs et embarcations auxiliaires.

Le service de pilotage, qui a obtenu la certification ISO 9001 en 2009, dans sa version de 2008 est composé de 12 pilotes. Ils ont 5 feluccas et 8 embarcations pour les armateurs.

Même si le service de remorqueurs n'est pas obligatoire, il y a 5 remorqueurs qui appartient à une société privée et sont munis d'équipements de lutte contre la pollution et l'incendie.



## Chapitre 8: D'autres administrations compétentes

En parlant précédemment de l'Administration Publique du secteur, on a fait référence au principal organisme de l'Administration, chargé de régler et veiller pour l'accomplissement de la législation maritime en vigueur. Toutefois, il n'est pas bizarre de trouver d'autres administrations, organismes publics, agences, etc., qui remplissent de fonctions liées à ou complémentaires de celles développées par ce que l'on a dénommé Administration Maritime.

### 8.1. La HASSMAR

Selon l'article premier du Décret n° 2006-322, du 8 Avril 2006, il est créé une structure administrative autonome, opératoire, dénommée **Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité Maritime, de la Sûreté Maritime et de la Protection de l'Environnement Marin**, la HASSMAR.

La HASSMAR est dépositaire de l'autorité de l'État et Délégué du Gouvernement dans le cadre de la coordination de l'actuation de l'État sur la mer. Rattachée à la Primature et placée sous la tutelle technique du Ministère de la Défense. La HASSMAR est investie d'une mission générale de coordination de la sécurité maritime et de la sûreté maritime et de la protection de l'environnement dans les eaux maritimes et fluviales sous juridiction sénégalaise. Cette responsabilité s'étend à la recherche et sauvetage pour le SAR à la zone maritime placée sous la responsabilité du Sénégal.

Les buts généraux de la HASSMAR selon l'article 15 du règlement d'exécution du décret en portant création, sont les suivants:

- Assurer la cohérence et l'efficacité de l'action de l'État sur la mer avec l'intérêt national;
- Promouvoir un environnement marin sûr favorable au développement de l'économie maritime, des transports maritimes internationaux et nationaux; à la sauvegarde des personnes, propriétés et infrastructures et à la protection de l'environnement marin;
- Développer une synergie opérationnelle et un cadre national de consultation et de collaboration entre les organisations publiques spécialisées; et
- Promouvoir la coopération opérationnelle bilatérale, régionale et internationale, conformément aux idéaux d'une sûreté maritime globale.

Selon l'article 3 du précité Décret, les champs d'action de la HASSMAR sont:

- La défense de la souveraineté,
- La sauvegarde des intérêts de la nation,
- Le maintien de l'ordre public,
- La sûreté de la navigation,
- La prévention et la lutte contre les actes illicites,
- La sécurité et protection de personnes, biens et installations,
- La protection de l'environnement marin et préservation des ressources marines.

Les précitées prérogatives et compétences n'entravent pas celles qu'autres administrations et services publics ont par voie légale ou réglementaire, celles dernières doivent exercer en toute autonomie ses activités et compétences concernant la protection et sécurité maritimes, ainsi que la protection de l'environnement marin, en informant la HASSMAR conformément au règlement de la Primature.

En cas de situations d'urgence, la HASSMAR est compétente, selon l'article 5 du précité décret, pour coordonner:

- L'action des administrations sur la mer et l'activation de ses moyens,
- L'activation du Plan national de d'Urgence, en ce qui concerne les administrations responsables;
- Les relations de coopération et l'activation des différents plans spécialisés d'intervention;
- La réquisition de moyens publics et privés conformément à la législation en vigueur;
- L'intervention d'urgence dans les ports, après l'activation d'un niveau d'alerte 3 prévu par le code ISPS; et
- La gestion des communications.

En plus, elle est chargée de commencer les procédures d'intervention internationale conformément aux dispositions de la Convention INTERVENTION 69.

D'un autre côté et en matière de prévention, la HASSMAR est compétente pour:

- Élaborer et mettre à jour, en collaboration avec les organisations spécialisées, les plans d'intervention en mer définis dans le décret portant création du Plan National d'interventions d'Urgence en Mer (PNIUM);
- Diriger les études prospectives destinées à l'amélioration de l'efficacité de la coordination de l'action publique en mer;
- Contrôler la fonctionnalité du Centre principal et des Centres secondaires de sauvetage maritime;
- Recenser les moyens d'intervention des différentes administrations impliquées dans l'action de l'État en mer et assurer sa disponibilité en cas d'intervention urgente en mer;
- Veiller pour l'élaboration, par toutes les administrations impliquées, de plans de formation pour les interventions d'urgence en mer et essayer les plans pour l'organisation périodique d'exercices;
- La collecte, catalogage et centralisation des informations relatives à la sécurité et protection maritimes ainsi qu'à la protection de l'environnement marin;
- Élaborer les rapports annuels pertinents et faire les recommandations opportunes aux administrations impliquées;
- Étudier, avec les administrations impliquées, les mesures pour promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la protection dans les zones portuaires.

En matière réglementaire, la HASSMAR es compétente pour:

- Évaluer rapports motivés visant à la normalisation et interopérabilité sur les plans d'acquisition par l'État de moyens et d'équipements à utiliser dans la mise en oeuvre du Plan d'Interventions en Mer;
- Étudier et mettre en œuvre des procédures destinées à éviter les conflits d'intérêts et de compétences parmi les différents acteurs en mer;

- Évacuer les rapports motivés et les recommandations des projets d'installation d'aides à la navigation, d'organisation du trafic maritime-fluvial, d'installation de systèmes de surveillance du territoire maritime-fluvial et de tous les projets de conditionnements portuaires maritimes et portuaires; et
- Participer aux recherches techniques en ce qui concerne les accidents qui se sont produits à la suite de situations d'urgence en mer.

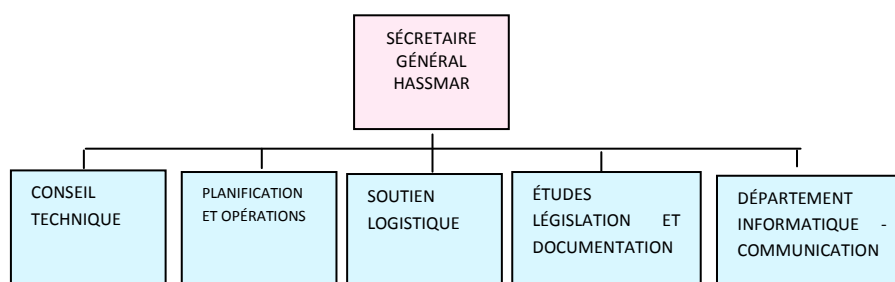
### Structure organique

La HASSMAR est structurée sur deux niveaux:

- Central, exerçant les compétences nationales, et
- Décentralisé ou périphérique, exerçant les compétences régionales déléguées dans d'espace de chaque zone maritime.

Au niveau central et sous l'autorité directe du Secrétaire Général, il comprend:

- a. Conseil technique,
- b. Département de planification-opérations,
- c. Département de soutien logistique,
- d. Département d'études-législation-documentation,
- e. Département informatique-communication, et
- f. Département de ressources humaines.



**Figure 8.1: Organigramme des services centraux de la HASSMAR**

Le Secrétaire Général est un officier de la marine, ayant le rang de général ou un rang supérieur, qui dispose de pouvoirs hiérarchiques et disciplinaires sur tout le personnel civil, paramilitaire et militaire, nommé par décret du Premier Ministre, sur proposition du Ministre de la Défense. Le Secrétaire Général est aidé par un conseil technique à orienter, planifier, organiser, évaluer et suivre l'exécution de la mission de coordination.

Au niveau décentralisé elle est organisée en zones maritimes, qui ne correspondent pas à celles prévues dans le projet de décret établissant le nombre, les limites géographiques et les fonctions des circonscriptions maritimes de l'ANAM. Par conséquent, les zones maritimes de la HASSMAR sont:

- **Zone maritime Nord**, depuis la frontière maritime Nord du Sénégal, matérialisée par le parallèle 16° 04'0 N jusqu'au parallèle 15° 00'0 N. Le littoral adjacent à l'espace maritime ainsi définie et le fleuve Sénégal jusqu'à la dernière infrastructure portuaire accessible;

- **Zone maritime Centre**, depuis le parallèle 15° 00'0 N jusqu'à la frontière Nord de la Gambie, qui correspond au parallèle 13° 35'6 N. Le littoral adjacent à l'espace maritime ainsi définie et le fleuve Saloum jusqu'à la dernière infrastructure portuaire accessible;
- **Zone maritime Sud**, depuis la frontière Sur de la Gambie, qui correspond au parallèle 13° 03'4 N jusqu'à la frontière Nord de la Guinée-Bissau, matérialisée par une ligne qui correspond à un relèvement de 240° sur cap Roxo. Le littoral adjacent à l'espace maritime ainsi définie et le fleuve Casamance, jusqu'à la dernière infrastructure portuaire accessible.

Chaque zone maritime est représentée par une délégation de zone sous la responsabilité d'un délégué. Les délégués sont élus parmi les officiers supérieurs de la marine et sont nommés par le Premier Ministre sur proposition du Ministre de la Défense. Ils relèvent, pour l'organisation et l'exercice de ses fonctions, du Secrétaire Général.

### **Ressources financières**

Les sources de financement de la Haute Autorité sont les suivants:

- Une dotation annuelle fournie par l'État,
- Ressources fournies par les partenaires au développement,
- Les subventions, dons, legs ou libéralités provenant de pays partenaires, de collectivités locales de pays partenaires, d'organisations non gouvernementales ou de tout autre organisme national ou international, conformément à la législation en vigueur,
- Les impôts et participations payés à titre de soutien ou contrepartie aux missions de la Haute Autorité par les bénéficiaires de ses services et prestations;
- Toute autre allocation de fonds provenant de taux et/ou d'impôts affectés à la couverture des missions de la Haute Autorité établies par les structures maritimes établies par le présent règlement.

### **Conseil de Surveillance de la Haute Autorité**

La HASSMAR exerce ses pouvoirs soumise au contrôle d'un Conseil de Surveillance, dirigée par une autorité nommée par le Premier Ministre sur proposition du Ministre de la Défense. Le Conseil de Surveillance est constitué par un délégué de chaque une des structures suivantes:

- Premier Ministre,
- Ministère de la Défense,
- Ministère des Affaires Étrangères, Ministère de l'Économie et des Finances, Le Ministère de l'Économie Maritime, le Ministère des Infrastructures, Ministère de l'Intérieur;
- Ministère du Tourisme et de Transports aériens, Ministère de l'Énergie et Mines;
- Ministère de la Santé, Ministère de l'Environnement, Ministère Délégué du Budget.

Les membres du Conseil de Surveillance sont nommés par règlement du Premier Ministre et son premier mandat a une durée de trois ans.

### **Plan National d'Interventions D'Urgence en Mer (PNIUM)**

Le Plan National d'Interventions d'Urgence en Mer (PNIUM) était crée par Décret n° 2006-323, du 7

Avril 2006, tels que définis à l'article 12 du précité Décret n° 2006-322, du 7 Avril 2006, portant création de la HASSMAR.

Les plans sectoriels composant le PNIUM sont les plans de recherche et sauvetage maritimes, de sûreté maritime et de lutte contre la pollution marine; dénommés "Plan SAR", "Plan SURMAR" et "Plan POLMAR". Il s'applique sur les eaux maritimes et fluviales sous juridiction sénégalaise ainsi que dans les périmètres portuaires.

Concernant la recherche et sauvetage, l'application du PNIUM s'étend à la zone maritime SAR sous la responsabilité du Sénégal.

La planification, la coordination et la conduite des opérations relatives au PNIUM sont sous la responsabilité du Secrétaire général de la HASSMAR qui dispose à cet effet:

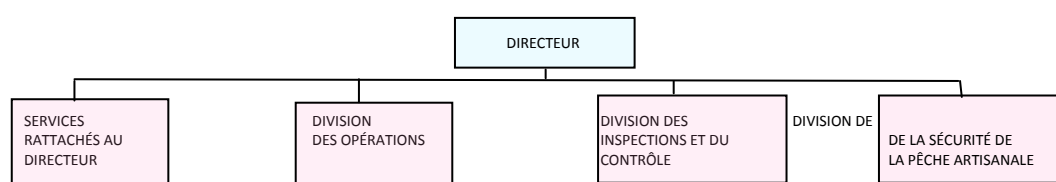
D'un Comité National de Coordination (CNC), un organe consultatif dirigé par le Secrétaire Général de la HASSMAR, et composé d'un représentant de chaque une des organisations spécialisées afin de garantir la coordination des missions de sécurité en mer. Ceux sont:

- La Gendarmerie national,
- La Marine nationale,
- L'Armée de l'air,
- Le Groupement national des sapeurs-pompiers,
- La Police nationale,
- La Direction de Protection et de la Surveillance de la Pêche,
- La Marine Marchande,
- Le Port Autonome de Dakar,
- La Douane,
- La Direction de l'environnement,
- Eaux et Forêts,
- La Direction de Ports et Transports Fluviales,
- Comités locaux de coordination dirigés par les délégués de la HASSMAR dans les zones maritimes,
- Un coordinateur de l'intervention,
- Un responsable sur le site d'intervention (OSC),
- Un Centre principal de Coordination des Secours maritimes (MRCC) à Dakar,
- Deux Centres secondaires de secours (RSC), un à la Zone Nord et l'autre à la Zone Sud,
- Unités Spécialisées,
- Moyens d'intervention, d'infrastructures et d'équipements spécialisés, publics et privés,
- Moyens d'alerte publics et privés,
- Du soutien d'autres organismes publics et privés.

## 8.2. Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches

Cette direction rattachée au Ministère de l'Economie Maritime vise à garantir le développement de la politique en matière de surveillance des pêches et de la sécurité de la pêche artisanale, elle est notamment chargée de:

- La police des pêches maritime et continentale,
- L'organisation, la coordination, le contrôle et le suivi des opérations et des activités de surveillance des pêches,
- L'organisation, la coordination, le contrôle et le suivi des embarcations de pêche artisanale et des artisans pêcheurs,
- L'élaboration des textes réglementaires en matière de police des pêches maritime et continentale, de sécurité des artisans pêcheurs et de leurs embarcations,
- L'application de la réglementation de la pêche maritime et continentale ainsi que le traitement des dossiers des infractions en matière de pêche minotière,
- L'identification, l'élaboration et l'exécution des projets et programmes en matière de surveillance des pêches maritime et continentale ainsi que de la sécurité en mer de la flotte artisanale,
- La mise en œuvre des accords de coopération en matière de surveillance des pêches et du suivi des relations avec les structures régionales et nationales compétentes,
- Participer à la sécurité maritime, à la lutte contre la pollution, à la recherche et sauvetage en mer,
- Participer à la mise en oeuvre de la politique définie en matière de formation dans le domaine de la surveillance des pêches, et
- Collecter, traiter et diffuser les statistiques sur la surveillance des pêches ainsi que la sécurité de la flotte artisanale.



**Figure 8.2: Services centraux de la Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches**

### Structure organique

La Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches est dirigée par un Directeur nommé par décret. Il est choisi parmi les fonctionnaires de la hiérarchie A. Elle comprend:

- Des services rattachés au Directeur,
- la Division des Opérations,
- la Division des Inspections et du Contrôle,

- la Division de la Sécurité de la Pêche artisanale.

Les Chefs de division sont nommés par décret du Ministre chargé des Pêches sur proposition du Directeur de la Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches.

Les services rattachés au Directeur sont:

- Le Centre Radio, Radar et Satellite;
- Le Service Informatique et Statistique;
- Le Bureau Études, Coopération et Législation;
- Le Bureau Gestion;
- Le Bureau de la Documentation;
- Le Bureau du Personnel, et
- Le Bureau du Courrier.

### **La Division des Opérations**

Elle est notamment chargée de:

- Planifier et de coordonner les missions de surveillance des pêches maritimes et de sécurité de la pêche artisanale tant au niveau national qu'international;
- Conduire les opérations de surveillance des pêches;
- Participer aux opérations de sécurité en mer;
- Coordonner et de suivre les activités des stations côtières de surveillance maritime,
- Participer aux opérations de recherche et de sauvetage et de lutte contre les pollutions,
- Traiter les messages des observateurs, des patrouilleurs, des navires de pêche, des aéronefs et des sections surveillance des conseils locaux des pêches,
- Mettre en oeuvre les moyens navals à sa disposition,
- Assurer le mouvement en rade extérieure des inspecteurs et des observateurs,
- Assurer la coordination avec les services Régionaux des Pêches et de la Surveillance.

### **La Division des Inspections et du Contrôle**

Elle est notamment chargée de:

- Contrôler en mer et à terre les embarcations et les pêcheurs-artisans, en relation avec les autres structures concernées;
- Programmer et de gérer l'embarquement des inspecteurs et observateurs ainsi que l'utilisation des autres moyens de surveillance maritime et aérienne;
- Inspecter les navires de retour de mer;
- Contrôler les débarquements;

- Inspecter les usines de la plateforme portuaire et les sites de débarquement en vue de rechercher les infractions à la réglementation des pêches relatives, notamment, aux engins pêche, aux embarcations ainsi qu'aux espèces;
- Informer les professionnels de la pêche sur la réglementation en vigueur, en relation avec les autres structures concernées;
- Planifier et conduire les opérations de surveillance fluviale, en relation avec les autres structures concernées;
- Suivre les programmes de formation et de perfectionnement;
- Coopérer avec la Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêche en analysant les rapports de surveillance;
- Conduire les enquêtes relatives aux conflits entre pêche industrielle et pêche artisanale.

### **La Division de la Sécurité de la Pêche Artisanale**

Cette division est chargée, en relation avec les autres structures concernées, de:

- Contrôler l'observation des règles relatives à l'immatriculation des embarcations de pêche artisanale;
- Assurer les visites techniques des embarcations de pêche artisanale;
- Contrôler le respect des normes de sécurité des embarcations des pêches artisanale;
- Sensibiliser et former les pêcheurs artisans dans le domaine de la sécurité en mer;
- Suivre les situations des pirogues sénégalaises évoluant à l'étranger;
- Définir et exécuter les programmes d'assistance pour la sécurité des embarcations et des pêcheurs;
- Assurer les fonctions d'assistance auprès des conseils locaux de pêches artisanale maritimes et d'autres organisations de pêche.

En général, l'activité de cette Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches fait spécial attention à la pêche artisanale qui a plus que 60.000 pêcheurs et un peu plus de 16.000 pirogues. Elle a un programme de sensibilisation du secteur en matière de sécurité, d'équipements et elle fait notamment un effort en matière de formation pratique.

Contrairement aux embarcations de pêche industrielle, inspectées par l'ANAM, les embarcations de pêche artisanale sont inspectées par cette Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches. Les commissions locales font le contrôle des constructions de pirogues.

L'importance du secteur de pêche artisanale au Sénégal est évidente étant donné qu'en plus de la communauté qu'il représente, ses espèces représentent 80% des exportations de poisson. Dans tout le littoral, depuis Saint Louis jusqu'au Sud, il y a de stations de soutien aux communautés de pêche artisanale.

Dans ce secteur, les sinistres sont importants, surtout dans la bande entre les 6 et 12 milles par rapport à la côte où se trouvent les embarcations artisanales, industrielles et les navires de commerce. La plupart des accidents sont dus aux accostages dans les embarcations industrielles et les navires de commerce, les premières essuient les plus sérieux revers, avec pertes humaines, d'embarcations et/ou d'engins. Plusieurs de ces accostages ont lieu de nuit due à l'absence de signalisation des pirogues.



Selon l'information orale obtenue dans cette Direction, les pertes annuelles se chiffrent à environ 30 vies et à plus de 200.000 de CFA francs.

Face à cette situation, le même Ministère chargé a commencé l'année dernière une campagne de sensibilisation en matière de sûreté des pêches. Un des buts est de doter chaque pirogue d'un radeau de sauvetage payé par l'État. Ces programmes sur la sécurité prennent aussi en considération presque 6.000 pêcheurs sénégalais évoluant à l'étranger qui arrivent jusqu'au Gabon.

Un autre problème pour la Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches est la pêche illicite. Les ressources humaines consistent en 150 personnes. Concernant les moyens, ils ont:

- 2 embarcations d'une longueur de 20 mètres, pilotées par la Marine de Guerre;
- 4 d'une longueur de 12 mètres, pilotées par personnel civil de la Direction;
- 10 pirogues, aussi pilotées par personnel civil de la Direction;
- GMDSS;
- NAVTEX, font les rapports faits par la Marine de Guerre;
- Système de suivis de satellites Argos/Inmarsat pour le contrôle de la flotte de pêche industrielle.

Les signaux de détresse en provenance de radiobalises de localisation de sinistres (systèmes Corpas/Sarsat) sont reçus par l'Armée de l'Air qui l'envoie à la Marine puisque le MRCC et la HASSMAR à Dakar ne sont pas encore en cours.

La Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches coordonne le travail et coopère avec d'autres structures telles que l'ANAM, la Marine, la Gendarmerie et notamment les Services Régionaux des Pêches et de la Surveillance.

### **8.3. Services Régionaux des Pêches et de la Surveillance**

Créés par Arrêté n° 10266, du 31 Décembre 2003, les Services Régionaux des Pêches et de la Surveillance sont organisations administratives décentralisées de pêche dont les compétences sont:

- Coordination des politiques de surveillance et de sûreté,
- Contrôle pour le marquage des embarcations de pêche artisanale,
- Promouvoir les activités de pêche et d'aquaculture,
- Suivi d'autorisations et instruction des dossiers de demandes de financement,
- Participer à l'application des textes réglementaires,
- Participer à la promotion des techniques susceptibles d'améliorer la productivité,
- Assister les organisations professionnelles,
- Collecter et traiter les statistiques,
- Suivi des projets dans la région,
- Contrôler la salubrité et la qualité des produits.

La répartition géographique de ces Services Régionaux des Pêches et de la Surveillance figure dans le tableau 9.1 à la page 187.

**Tableau 8.1: Départements et Services Régionaux des Pêches**

Région	Départements	Services Régionaux
<b>Dakar</b>	Dakar Guédiawaye Rufisque Pikine	Dakar Rufisque Pikine
<b>Fatick</b>	Fatick Foundiougne	Fatick Foundiougne
<b>Kaolack</b>	Kafrine Kaolack Kounghoul Niour du Rip	Kaolack
<b>Kolda</b>	Kolda Sédhiou Vélingara	Kolda
<b>Matam</b>	Matam Kanel Ranérou Ferlo	Matam
<b>Louga</b>	Louga Kébémér Linguere	Louga Kébémér
<b>Saint Louis</b>	Saint Louis	Saint Louis
<b>Tambacounda</b>	Tambacounda Kédougou Bakel	Tambacounda
<b>Thies</b>	Thies: Pout, Khombole y Thies Tivaouane Mbour Thiadiaye	Thies Mbour Mboro Kayar
<b>Ziguinchor</b>	Ziguinchor Bignona Oussouye	Ziguinchor Bignona Oussouye

Octobre 2008 est le début du développement du “**Programme National d’Immatriculation Informatisée des embarcations de type artisanal au Sénégal**” qui a pour mission, d’une partie, de contribuer aux efforts d’aménagement et de la gestion durable des ressources de la pêche du Sénégal et d’une autre partie d’immatriculer la flotte d’embarcations de type artisanal pour son contrôle.

Ce projet est notamment important du point de vue de la sécurité de la vie humaine en mer et de la sécurité de la navigation, indépendamment des aspects liés à la rationalisation du secteur, l’effort pêcheur, la surveillance et le contrôle.

Le tableau 9.2 à la page 188 est fait dans le cadre du “Programme National d’Immatriculation Informatisée des embarcations de type artisanal au Sénégal”, en apportant d’informations au 31 Janvier 2011.

**Tableau 8.2: Embarcations de type artisanal**

Région	Identifiées	Immatriculées	Immatriculations
<b>Dakar</b>	3.734	3.370	90,2 %
<b>Thiès</b>	5.149	4.222	82,0 %
<b>St-Louis</b>	2.782	1.879	67,5 %
<b>Louga</b>	162	162	100,0 %
<b>Fatick</b>	1.880	1.483	78,9 %

Région	Identifiées	Immatriculées	Immatriculations
Kaolack	142	137	96,5 %
Zinguinchor	2.287	2.145	93,8 %
<b>TOTAL</b>	<b>16.136</b>	<b>13.398</b>	<b>83,0 %</b>

## 8.4. Direction des Pêches Maritimes

Cette direction est aussi sous la direction du Ministère de l'Economie Maritime. Elle est compétente pour la conception et l'exécution de la politique de développement des pêches maritimes, notamment: d'élaborer de plans de gestion de pêches maritimes ainsi que de garantir son application; de promouvoir la coopération sur la scène internationale, régionale et subrégionale; des autorisations de pêche; de gérer les statistiques des pêches; de contrôler la qualité et la santé des espèces et de prendre l'initiative de constituer de Conseils Locaux de Pêche, développés à travers les services suivants:

1. Pêche industrielle,
2. Pêche artisanale et
3. Gestion des pêches maritimes.

## Chapitre 9: Régime d'infractions et de sanctions

L'importance de la législation en matière de sanctions, établie afin de décourager les conduites qui violent la sûreté maritime, la protection maritime et la pollution marine; est évidente pour l'implantation efficace et le respect des normes en vigueur sur ce sujet.

Ceci explique l'inclusion de cette épigraphe où on identifie et examine synthétiquement les régimes d'infractions et de sanctions applicables dans chaque pays à analyser. Il convient de tenir compte du fait qu'on n'a mentionné que les différents groupes ou catégories d'infractions, sans tenir compte des études de cas résultant de l'incrimination détaillée de chaque infraction.

De même, à des fins illustratives, il est constaté pour chacun de ces groupes, la sanction minimale applicable, sans préciser le type d'infraction auquel il appartient (beaucoup d'autres infractions du même groupe sont passibles d'une peine inférieure). Afin de faciliter la comparaison, dans les cas de Cap Vert et du Sénégal, il est aussi inclus le chiffre en Euros.

Au Sénégal, les textes les plus importants réglant le régime punitif applicable à la navigation maritime et, notamment, aux domaines figurantes dans ce rapport, sont deux. D'un côté, le CMM et d'un autre le Code de l'Environnement. Le LIVRE VIII du CMM contient les prescriptions générales qui donnent forme au régime disciplinaire et pénal de la marine marchande. Son Titre I comprend les dispositions générales (champ d'application et prescription).

Le Titre II RÉGIME DISCIPLINAIRE définit les infractions et les sanctions "disciplinaires", celles qui concernent uniquement l'exercice par les marins à bord de ses fonctions professionnelles et dont sa poursuite et punition ont lieu dans le domaine uniquement administratif, en concrétisant les devoirs et pouvoirs du capitaine du navire et des autorités maritimes nationales dans ce point. Dans ce cadre, ils sont réglées de matières telles que le "Livre de Discipline", "Le Livre de Punitives", l'instruction du dossier par l'autorité maritime et le "Conseil de Discipline".

Le Titre III définit le régime pénal. À ce sujet il faut noter que, hors les infractions disciplinaires et contrairement au cas du Cap Vert et de l'Espagne; le CMM ne prévoit pas un régime d'infractions et de sanctions administratives; en d'autres termes, d'infractions et de sanctions punissables des organes exécutifs conformément au droit administratif; mais qu'il qualifié comme d'infractions pénales toutes les infractions en matière policière et de sécurité de la navigation, du transport maritime et de prévention de la pollution, en attribuant son poursuit et les peines aux organes judiciaires pénales.

Il est intéressant de constater que le CMM permet au Procureur de la République (Ministère Public ou Procureur Général) de décider sur la poursuite ou non des délits ou crimes y prévues, conformément aux dispositions du Code Pénal et de Procédure Pénale. Cependant, quand il s'agit de délits en matière de la police de la navigation et de la police intérieure du navire, le Ministère Public ne peut que procéder à la poursuite conformément aux conclusions du chef des services de la marine marchande (ou après dix jours depuis la demande desdites conclusions).

Le CMM classe les infractions pénales ("délits" et "crimes") en les catégories suivantes, conformément à l'intérêt légal protégé:

- 1) Infractions en matière d'ordre intérieur du navire, Section II du Chapitre II (punissables d'un emprisonnement de cinq ans et/ou d'une amende de 10.000.000 CFA-15.000€).
- 2) Infractions en matière de navigation, Section III du Chapitre II (punissables d'une amende de 20.000.000 CFA (30.000€) et/ou d'un emprisonnement d'un an).
- 3) Infractions en matière de la police de la pollution du navire, Section IV du Chapitre II (punissables d'un emprisonnement de trois mois et d'une amende de 1.000.000 francs-1.500€).
- 4) Perte du navire, accostage, échouement et d'autres accidents de la navigation, Section V du Chapitre II (punissables d'un emprisonnement de cinq ans et/ou d'une amende de 5.000.000 CFA- 7.500€).

- 5) Délits de piraterie et actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime des Conventions SUA et SUA Prot., Section VI du Chapitre II (la peine est celle des travaux forcés à vingt ans et une amende de 10.000.000 CFA- 15.000€).
- 6) Infractions en matière de transports maritimes, Section VII du Chapitre II (punissables d'une amende de 5.000.000 CFA- 7.500€).
- 7) Infractions à la réglementation du travail maritime (punissables d'une amende de 5.000.000 CFA- 7.500€).

Le CMM stipule clairement que les infractions pénales précédentes (crimes maritimes) et les crimes de droit commun sont de la compétence de la juridiction pénale ordinaire.

Outre le CMM, il faut garder à l'esprit que le Code de l'Environnement dédie aussi un de ses Titres à la classification et sanction des infractions pénales (Chapitre I) et administratives (Chapitre II). Parmi les premières il faut remarquer la classification (Art. 98) comme délit environnemental des écoulements d'hydrocarbures ou d'autres substances nocives pour l'environnement marin, par les capitaines des navires en violation des conventions internationales en matière de prévention de la pollution de l'environnement marin auxquelles le Sénégal est partie (MARPOL).

Telles infractions peuvent être punissables d'emprisonnement d'un an et/ou d'une amende de 10.000.000 CFA et du paiement des amendes sont solidairement responsables le propriétaire et l'opérateur du navire. De cette façon, les écoulements illicites en mer sont doublement classifiés et punissables, mais il n'y a pas de contradiction. En effet, la Section IV du Chapitre II du CMM punit des mêmes sanctions toutes les infractions selon son Livre VIII qui comprend, parmi d'autres, les écoulements de n'importe quelle substance prévue dans les Annexes de la MARPOL et en violation de ladite Convention.



## **PARTIE 4.- POUVOIRS ET DEVOIRS DE L'ÉTAT DU PAVILLON**





## Chapitre 10: Flotte civile nationale

La quantité et la classe de navire et d'embarcation battant pavillon d'un pays n'indique pas la dimension de l'administration maritime sur laquelle ils doivent compter puisque, quant à un pays riverain, il est possible qu'ils auront besoin de ladite administration même s'il n'y a pas de flotte. S'il y a une flotte, il faudra prévoir une administration ou régime établies permettant d'assumer les engagements internationaux. Rappelons les dispositions de l'art. 94 de l'UNCLOS:

1) Tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.

2) En particulier tout État:

a) tient un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille, ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée, et

b) exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.

3) Tout État prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne:

a) La construction et l'équipement du navire et sa navigabilité;

b) La composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables;

c) L'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages.

4) Ces mesures comprennent celles qui sont nécessaires pour s'assurer que:

a) tout navire est inspecté, avant son inscription au registre et, ultérieurement, à des intervalles appropriés, par un inspecteur maritime qualifié, et qu'il a à bord les cartes maritimes, les publications nautiques ainsi que le matériel et les instruments de navigation que requiert la sécurité de la navigation;

b) tout navire est confié à un capitaine et à des officiers possédant les qualifications voulues, en particulier en ce qui concerne la manœuvre, la navigation, les communications et la conduite des machines, et que l'équipage possède les qualifications voulues et est suffisamment nombreux eu égard au type, à la dimension, à la machinerie et à l'équipement du navire;

c) le capitaine, les officiers et, dans la mesure du nécessaire, l'équipage connaissent parfaitement et sont tenus de respecter les règles internationales applicables concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des abordages, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution et le maintien des services de radiocommunication.

5) Lorsqu'il prend les mesures visées aux paragraphes 3 et 4, chaque État est tenu de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.

6) Tout État qui a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire n'ont pas été exercés peut signaler les faits à l'État du pavillon. Une fois avisé, celui-ci procède à une enquête et prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour remédier à la situation.

7) Chaque État ordonne l'ouverture d'une enquête, menée par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées, sur tout accident de mer ou incident de navigation survenu en haute mer dans lequel est impliqué un navire battant son pavillon et qui a coûté la vie ou occasionné de graves blessures à des ressortissants d'un autre État, ou des dommages importants à des navires ou installations d'un autre État ou au milieu marin. L'État du pavillon et l'autre État coopèrent dans la conduite de toute enquête menée par ce dernier au sujet d'un accident de mer ou incident de navigation de ce genre.

Dans ce chapitre nous traitons la présentation résumée de l'information en ce qui concerne les flottes civiles immatriculées dans les pays faisant l'objet de cette étude.

Le tableau 10.1 montre la composition de la flotte civile immatriculée dans la République du Sénégal; les données concernent l'année 2010. Il faut remarquer que les 16.578 embarcations de pêche artisanale sont les pirogues (canots) identifiées, étant donné que le nombre de celles immatriculées est plus bas.

Selon l'information élaborée par les responsables du "Programme National d'Immatriculation et d'Information des Embarcations de Type Artisanal", le nombre d'embarcations au Mars 2011 est celui-ci du tableau 11.3 à la page 208.

**Tableau 10.1: Navires battant pavillon du Sénégal– 2010**

Type	N°	Activité
Mixte passagers et fret	3	Cabotage
Marchands et auxiliaires	51	Cabotage
Pêche industrielle	320	Évoluant en la ZEE ou en haute mer
Pêche artisanale	40	Évoluant en la côte et la ZEE
Pêche artisanale	16.136	Évoluant en la côte (pêche côtière)
Plaisance	68	
<b>TOTAL</b>	<b>16.578</b>	

Source: ANAM

**Tableau 10.2: Pirogues (canots) au Sénégal**

Région	Nombre d'identifiées	Nombre d'immatriculées	% immatriculées
Dakar	3.734	3.370	90,2
Thies	5.149	4.222	82,0
St. Louis	2.782	1.879	67,5
Louga	162	162	100,0
Fatick	1.880	1.483	78,9
Kaolak	142	137	96,5
Ziguinchor	2.287	2.145	93,8
<b>TOTAL</b>	<b>16.136</b>	<b>13.398</b>	<b>83,0</b>

Source: Programme National d'Immatriculation – Mars 2011

# Chapitre 11: Enregistrement, contrôle et certification de navires nationaux

Le Règlement n° 04/2008/CM/UEMOA, du 28 Mars 2008, relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes au sein de l'UEMOA, a pour but de fixer des normes minimales de base assurant dans les États Membres la sécurité et la sûreté maritimes dans les navires, les ports maritimes ainsi que dans les plates formes au large.

Ce Règlement comprend de dispositions concernant l'enregistrement, contrôle et certification de navires nationaux.

## 11.1. Nationalité, enregistrement et immatriculation

La Section 1 du Règlement est dédiée à l'immatriculation de navires, en commençant par l'art. 4 qui décrit que les États membres procéderont à l'immatriculation des navires qui ont sa nationalité.

L'immatriculation devra obligatoirement prendre en compte le lien entre le navire et l'État du pavillon.

La Commission de l'UEMOA règle les conditions d'immatriculation des navires de l'Union. Chaque État membre applique aux navires battant le pavillon des autres États membres le même traitement qu'à ses navires dans ses ports. En ce qui concerne aux immatriculations, l'art. 5 établie que l'Autorité Maritime de chaque État membre aura un registre national mis à jour périodiquement et qu'elle devra informer la Commission de l'UEMOA, qui aura un autre registre comportant tous les navires de tous les État Membres.

L'art. 6 établie qu'un navire net peut être l'objet que d'une immatriculation, la double immatriculation est interdite.

Le paragraphe concernant l'immatriculation de navires dans ce Règlement termine avec l'art. 7 en indiquant que tout navire immatriculé qui remplissent les conditions indiquées aux épigraphes précédentes peut être radié du registre. La radiation est fait par l'État membre où le navire est immatriculé et la Commission devra être informée.

En cohérence avec les éléments ci-dessus, le Code de la Marine Marchande du Sénégal dédie le Titre Premier du Livre II à la nationalité des navires, en indiquant dans son article 85, que les éléments d'identification d'un navire sont:

- Le nom;
- Le port d'attache,
- La nationalité,
- Le tonnage, et
- Le numéro d'immatriculation.

L'article suivant ajoute que tout navire immatriculé au Sénégal est soumis aux dispositions de ce Code de la Marine Marchande et de ses modalités d'application.

Le concept de nationalité est définie dans l'article 87, qui décrit que "le titre de nationalité sénégalaise est l'acte administratif qui confère au navire le droit de porter le pavillon de la République du Sénégal avec les avantages qui s'y attachent".

Ce titre de nationalité, connu dans le droit espagnol comme *patente de navegación* et dans ce du Cap Vert comme *pasaporte do navio*; doit être à bord du navire une fois en mer.

Les types de navires et d'embarcations qui ne sont pas oubliés à porter un titre de nationalité sont établies par décret et, dans ce cas, l'Autorité Maritime délivre un certificat d'exemption en donnant fois de sa nationalité.

Les conditions et procédures, tant pour l'obtention de la nationalité sénégalaise des navires et des embarcations que pour la perte de la nationalité; sont établies dans les articles 91 à 96 dudit code.

L'article 93 comprend les sûretés réelles et d'autres impositions sur le navire, ainsi que les limites au droit de propriété et les limites au droit de jouissance dudit navire, qui doivent être compris dans la charte de nationalité ainsi que dans la fiche de registre (connue dans la pratique administrative espagnole comme *feuille d'inscription* et comme *certificat d'enregistrement* dans celle du Cap Vert); qui devraient être disponibles pour les intéressés, basés sur de documents qui justifient le registre de telles circonstances.

Toute mention inscrite dans le registre de navires, fait foi envers des tiers depuis le jour de son immatriculation dans la charte de nationalité du navire.

Le Chapitre II, articles 97 à 102 concerne l'immatriculation, la publicité, les radiations du registre et le nom. Ainsi, l'article 97 établie qu'un décret détermine les catégories d'embarcations non soumises à immatriculation et il ajout que seul les navires justifiant d'un titre de nationalité sénégalaise ou dont les propriétaires ont déposé une demande non contestée dans ce sens peuvent être immatriculés.

La publicité visée à l'article 98 est requise en cas de transfert de la propriété du navire en mettant l'accent sur sa publication par le biais de la gazette officielle dans le mois qui suit la vente. Le changement de propriétaire est considéré comme définitif si dans un délai de deux mois à compter de la vente il n'y a pas d'opposition dûment notifiée.

La radiation d'un navire du registre d'immatriculation est effective, selon l'article 99, dans le cas où le navire:

- a coulé ou a été détruit;
- est perdu ou est présumé perdu;
- a été déclaré irréparable ou considéré comme ne valant pas la réparation après avis de l'Autorité Maritime (perte réputée totale conformément au droit espagnol);
- ne remplit plus les conditions de nationalité telles que définies par les dispositions du présent code; et
- a perdu la qualité de navire;

Un navire est considéré comme perdu:

- si plus de trois mois se sont écoulés depuis le jour où les dernières nouvelles ont été reçues;
- si la réception des nouvelles a pu être empêchée ou retardée par suite de guerre, le délai prévu à l'alinéa précédent est alors porté à six mois.

Si une sûreté ou une autre garantie grevant le navire a été inscrit dans le registre d'immatriculation du navire, celui-ci ne pourra être radié sans le consentement du créancier bénéficiaire de cette sûreté ou autre garantie (art. 101).

Le Chapitre II termine avec l'article 102 dédié au nom du navire, "le choix du nom du navire appartient au propriétaire. Il ne peut cependant y avoir plusieurs navires du même type portant le même nom. Le

nom adopté ne peut être changé sans autorisation de l’Autorité Maritime. Les noms à caractère injurieux sont interdits”.

## 11.2. Immatriculation et marquage d'embarcations de pêche de type artisanal

L’immatriculation des embarcations de pêche de type artisanal est faite conformément à l’arrêté du Ministère de l’Economie Maritime du 19 Mars 2003, portant immatriculation des embarcations de type artisanal. Conformément au Titre I, articles 1 et 2, cet arrêté s’applique à toutes les embarcations de type artisanal exerçant dans les eaux sous juridiction sénégalaise destinées à la pêche, affectées au transport de personnes et/ou de biens ou de plaisance sauf dispositions contraires.

L’article 3 établit que toute acquisition ou construction d’une nouvelle embarcation de type artisanal est soumise à une déclaration préalable auprès des services compétents de l’administration des pêches.

Afin de veiller pour la sûreté maritime, l’art. 4 décrit qu’avant toute immatriculation, les embarcations de type artisanal doivent faire l’objet d’une visite technique initiale effectuée au niveau du Poste de Contrôle des pêches et de la surveillance du ressort. Cette visite technique est effectuée par une commission de visite technique constituée:

- du Chef de Poste de contrôle des pêches et de la surveillance;
- d’un représentant des pêcheurs, désigné par ses pairs; et
- d’un charpentier de pirogue, désigné par ses pairs.

Chaque année, afin de renouveler la carte d’immatriculation, une visite technique doit être effectuée.

Les embarcations de type artisanal exerçant le transport doivent présenter un certificat de visite délivré par les autorités compétentes dans ce domaine avant toute immatriculation. Ce certificat a pour objet, notamment:

- d’autoriser l’embarcation concernée à exercer la navigation maritime ou fluviale;
- de préciser l’identité de l’embarcation, de son propriétaire et l’effectif de l’équipage.

Un formulaire de demande d’immatriculation est émis par l’administration des pêches et un fois dûment rempli il est déposé au Service des Pêches et de la Surveillance du port d’attache.

La carte d’immatriculation est délivrée au propriétaire de l’embarcation et doit être détenue à bord de manière permanente.

Conjointement à l’immatriculation il est fait les démarches du nom, choisi par le propriétaire.

Tout changement de domaine et des caractéristiques techniques doivent faire l’objet d’une déclaration formelle au Service des Pêches et de la Surveillance. Les articles 12 et 13 de l’arrêté décrivent la façon de faire le marquage dans la coque du numéro d’immatriculation et du nom du navire ou embarcation.

Le Directeur des Pêches maritimes, le Directeur de la Marine marchande, le Directeur de la Pêche continentale et de l’Aquaculture et le Directeur de la Protection et de la Surveillance des Pêches sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l’exécution du présent arrêté.

## 11.3. Inspection et titres

La Section 2 du Règlement n° 04/2008/CM/UEMOA, du 28 Mars 2008, relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes au sein de l'UEAMOA est dédiée aux titres de sécurité et de sûreté. L'art. 8 établit que tout navire doit être muni des titres de sécurité et de Sûreté requis, notamment:

- un permis de navigation (Carte d'immatriculation),
- 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,
- un certificat de jauge,
- un certificat de gestion de la sécurité,
- un document de conformité au Code international de gestion de la sécurité (Code ISM),
- un certificat d'assurance Responsabilité civile en cas de pollution par les hydrocarbures (CLC),
- un certificat international de Sûreté (ISPS)

L'art. 9 du Règlement décrit que les conditions et les procédures de délivrance et de renouvellement desdits titres ainsi que les délais de validité sont précisés par la Commission, par voie de Règlement d'exécution. Il indique aussi la nécessité d'instituer une ou plusieurs commissions de visites techniques chargées des inspection ainsi que les différents types de visites techniques auxquels se soumettent les navires afin d'obtenir les titres.

Le Règlement comprend aussi la possibilité pour des raisons de sécurité, de sûreté ou de protection de l'environnement marin, d'interdire l'entrée à tout navire. Il prévoit aussi l'immobilisation de navires au port pour les raisons précédentes jusqu'à exécution des prescriptions établies par la commission de visite technique. L'interdiction d'appareiller de tout navire navigant entre deux ports de l'Union ou entre un port de l'Union et un port étranger, doit être communiquée par l'Autorité Maritime à ses homologues des autres ports maritimes de l'Union, à la Commission et à l'État du pavillon.

Selon l'art. 70 du CMM, les inspections de sécurité sont effectuées par les services compétents de l'Administration maritime qui délivre également les titres de sécurité.

Pour ces inspections de sécurité, d'hygiène, d'habitabilité, de conditions de travail à bord des navires et de prévention de la pollution marine, comme déjà vu, l'art. 72 institue des commissions de sécurité: centrales et locales.

L'art. 74 établit que la Commission Centrale de Sécurité est compétente en matière d'approbation des plans de construction ou de transformation des navires et d'homologation des appareils et installations de sécurité, alors que l'art. 76 se réfère aux commissions locales comme celles compétentes pour effectuer les inspections prévues aux articles 65 et 68 du Code. L'objet des inspections est de garantir les observations des prescriptions relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité.

Donc, en principe les commissions locales sont les compétentes pour effectuer les inspections de sécurité, même si ses décisions (proposer l'expédition ou non des titres justificatifs de la condition de navire) sont susceptibles de recours devant la commission centrale de sécurité.

D'un autre côté, l'art. 82 établit que les sociétés de classification agréées peuvent être autorisées à participer aux inspections effectuées par les commissions de sécurité sur des navires sénégalais.

Effectivement, le Décret du 5 Mars 2004, fixant les modalités d'application du CMM, dans son art. 6 réglant la composition des commissions locales; prévoit comme membre un expert d'une société de classification. Pour compléter ce qui précède, l'art. 83 du Code indique que à l'issue des inspections de sécurité effectuées sur les navires, des titres de sécurité sont délivrés par l'Autorité Maritime ou par une société de classification après avis conforme de la Commission Centrale de Sécurité ou d'une Commission Locale suivant le cas.

Basé sur les entrevues et du dossier révisé, il est constaté que l'expédition des dossiers et titres pertinents est fait conformément aux dispositions des conventions internationales, soit par la propre Administration Maritime ou par de Sociétés de Classification. Selon les représentants de l'ANAM, tous les ans se déroulent d'inspections pour les renouvellements. À part cela, il y a aussi d'autres inspections aléatoires dont son nombre dépend des accidents maritimes et de l'information et plaintes reçues par l'ANAM.

Les responsables de l'ANAM expliquent que depuis l'année 2010, 180 navires sénégalais ont été inspectés.

## Chapitre 12: Délégation des tâches statutaires

Les Administrations sont compétentes de l'adoption des mesures nécessaires pour garantir que les navires battant pavillon de leurs États respectifs se conforment aux dispositions établies dans les différentes conventions internationales, y compris les dispositions concernant les visites et délivrances des certificats. Néanmoins, conformément à la règle 6 du Chapitre I de l'Annexe au SOLAS 74, la règle 4 de l'Annexe I et la règle 10 de l'Annexe II de la MARPOL, et à d'autres conventions internationales; l'Administration peut déléguer les inspections et visites à d'inspecteurs nommés à cet effet ou à d'organisations reconnues par elle.

Effectivement, l'Administration peut déléguer ces tâches à cause de différentes raisons, comme que la taille de sa flotte en relation au pays est démesurée. Cela arrive avec quelques pays dont son pavillon est dénommé ouvert ou de complaisance.

Il se peut également que, même si l'Administration Maritime d'un pays est parfaitement organisé conformément aux besoins de sa flotte, lorsque les navires battant son pavillon hors du pays et sans passer par ses ports (navigation extra nationale) il est conseillé de déléguer ces tâches.

Les raisons peuvent être variées mais il se peut déléguer et évidemment, la façon de déléguer et à qui, puisqu'il s'agit d'un sujet de tel responsabilité, est une préoccupation pour la communauté maritime internationale.

Cette procédure, adoptée par plusieurs administrations maritimes, est visée au Chapitre XI-1 de l'Annexe à la SOLAS 1974: "Les organisations comprises dans la règle I/6 seraient conformés à l'encadrement adopté par l'Organisation par le biais de l'arrêté A.739 (18), tel que modifié par l'Organisation, et aux Spécifications adoptées par l'Organisation par voie de l'arrêté A.789 (19), tel que modifiées par l'Organisation, à condition que telles modifications sont adoptées, en vigueur et effectives conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention en matière de procédures de modification de l'annexe, sauf le chapitre I". Par suite de cette disposition, pour la délégation de certaines activités ou tâches d'inspection aux organisations reconnues, les arrêtés de l'IMO A.739 (18) et A.789 (19) deviennent d'instruments obligatoires pour les parties à la Convention.

De procédures uniformes et un mécanisme de délégation de pouvoirs aux organisations existent, instituant de normes minimales d'aide aux États du pavillon en ce qui concerne l'établissement uniforme et efficient des conventions pertinentes de l'OMI.

Ces normes prévoient la délégation aux organisations qui ont les ressources appropriées en ce qui concerne les moyens techniques de gestion, à travers un accord officiel écrit entre l'Administration et l'organisation. Cette délégation doit inclure les lignes directives en indiquant les mesures à prendre par l'organisation dans le cas d'un navire qui n'est pas approprié pour la navigation; l'Administration doit établir de systèmes de vérification et de contrôle de l'organisation, etc.

L'art. 11 du Règlement n° 04/2008/CM/UEMOA, du 28 Mars 2008, relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes au sein de l'UEMOA, prévoit que les États membres peuvent agréer une ou plusieurs sociétés de classification habilitées à délivrer certains certificats visés à l'article 8 du Règlement, déjà mentionnés à la section 12.2.3 à la page 218.

Cependant, cette autorisation ne libère pas l'Autorité Maritime compétente de sa responsabilité d'exercer un contrôle comme État du pavillon. Elle continue, donc, à être responsable de la véracité des certificats.

Comme cela a été signalé précédemment, l'art. 82 du CMM décrit que les sociétés de classification agréées peuvent être autorisées à participer aux inspections effectuées par les commissions de sécurité. Les fonctions qui leur sont dévolues sont définies par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.



Selon les responsables de l'ANAM, il y a une norme en cours d'élaboration afin de développer les dispositions du Code en matière de délégation de fonctions aux sociétés de classification. Entre-temps, les délégations assurent la conformité aux exigences de la Résolution A.739 (18) de l'OMI et que ces délégations sont délivrées juste aux sociétés membres de l'Association Internationale de Sociétés de Classification IACS, notamment:

- American Bureau of Shipping (ABS);
- Bureau Veritas (BV);
- China Classification Society (CCS);
- Croatian Register of Shipping (CRS);
- Det Norske Veritas (DNV);
- Germanischer Lloyds (GL);
- Indian Register of Shipping (IRS);
- Korean Register (KR);
- Lloyd's Register of Shipping (LR);
- Nippon Kaiji Kyokai (NKK);
- Polish Register of Shipping (PRS);
- Registro Italiano Navale (RINA);
- Russian Maritime Register of Shipping (RS).

Il n'y a pas aucune preuve suggérant des audits par l'État afin de contrôler ces institutions de contrôle.

## Chapitre 13: Formation de gens de mer

Selon l'ANAM, le Sénégal compte avec une école de formation maritime certifiée et se trouve dans la liste blanche de l'Organisation Maritime Internationale, cela signifie que le pays se conforme aux dispositions de la Convention STCW.

L'école assure la formation et le renforcement des gens de mer, lorsque l'ANAM est l'organisme chargée de délivrer et de contrôler les titres et les certificats professionnels.

Indépendamment du personnel professionnel qualifié, au Sénégal il y en a plus de 16.000 pirogues (canots) montées par environ 60.000 personnes que, dans la plupart des cas, n'ont pas de formation nautique et dont leurs seules connaissances sur la mer, la pêche et la navigation viennent du savoir **acquis** par les usages et coutumes depuis des générations.

## Chapitre 14: Investigation et analyse des accidents maritimes et des événements de pollution

L'article 94 de l'UNCLOS appelle les États à l'ouverture d'une enquête sur tout accident de mer ou incident de navigation survenu en haute mer dans lequel est impliqué un navire battant son pavillon et qui a coûté la vie ou occasionné de graves blessures à des ressortissants d'un autre État, ou des dommages importants à des navires ou installations d'un autre État ou au milieu marin. Les autorités compétentes des deux États coopèrent dans la conduite de toute enquête menée au sujet d'un accident de mer ou incident de navigation de ce genre.

La règle 21 du chapitre I de l'annexe à la Convention SOLAS oblige aux administrations des gouvernements parties à l'ouverture d'enquêtes sur tout accident survenu par tout navire avec le droit de battre son pavillon et soumis aux dispositions de la propre convention, à condition que tel enquête contribue à l'introduction de changements dans les règles y compris. De même, la nouvelle Règle 6 du Chapitre XI-1 de l'Annexe 1 à la même Convention, adoptée par les modifications de 2008, où sont inclus "Prescriptions supplémentaires applicables à une enquête sur d'accidents et d'événements maritimes", l'accent a été mis sur l'obligation pour les Administrations d'enquêter les sinistres et les événements maritimes conformément aux dispositions de la Convention et aux dispositions supplémentaires du Code de normes et de pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents), adopté par résolution MSC.255(84).

De même, l'art. 12 de la Convention MARPOL oblige aux Administrations à s'engager à enquêter tout accident survenu à tout navire soumis aux dispositions comprises dans les règles si tel accident a produit un effet négatif important au milieu marin.

L'art. 268 du CMM prévoit la possibilité d'enquêtes de certains événements à origine à bord d'un navire battant pavillon du Sénégal mais aussi d'un navire étranger si les intérêts sénégalais sont également concernés et si ce navire fait escale dans un port du Sénégal.

Selon cet article, l'Autorité Maritime peut, dans une telle hypothèse, refuser au navire battant pavillon étranger, l'autorisation de départ du port jusqu'à ce que l'enquête maritime ait été effectuée.

L'enquête maritime, comme définie par le Code, n'est pas ouverte que pour les enquêtes d'accidents ou d'incidents, comme prévue par les conventions de l'OMI, mais aussi pour d'autres cas compris dans l'art. 269 et qui sont les suivants:

- a. En cas de décès ou de lésions corporelles graves subies par une personne se trouvant à bord du navire; lorsque le décès ou les lésions corporelles graves sont survenus au cours de l'exploitation du navire;
- b. en cas de disparition en cours de voyage ou d'empoisonnement d'une personne qui se trouvait à bord du navire;
- c. en cas d'intoxication grave ou empoisonnement d'une personne se trouvant à bord du navire, en cours de voyage;
- d. en cas d'abordage subi par le navire ou en cas d'échouement;
- e. en cas de perte totale du navire en mer ou en cas d'abandon en mer du navire;
- f. en cas de survenance, en cours de voyage, d'un accident entraînant des avaries ou dommages importants au navire;
- g. en cas d'incendie ou d'explosion survenu à bord du navire ayant entraîné des avaries ou des dommages importants au navire ou à la cargaison transportée.

Néanmoins, comme on peut le noter, les accidents maritimes sont cités. Donc, ils peuvent être enquêtés conformément aux dispositions du Code. L'article 270 prévoit que l'enquête maritime a pour objet de déterminer, dans toute la mesure du possible, les causes et les circonstances de l'événement donnant lieu à enquête. Il est tenu compte, en particulier, des circonstances et faits concernant le bon état de navigabilité du navire, ainsi que ceux qui sont de nature à entraîner une responsabilité pénale de

l'armateur, du propriétaire, du Capitaine ou des membres de l'équipage.

Selon l'article 271, les enquêtes sont effectuées par l'Autorité Maritime ou, plus précisément, par une commission dont les membres sont nommés par l'Autorité Maritime.

L'art. 272 règle le rôle des agents devant effectuer l'enquête, en indiquant qu'ils procèdent à l'interrogatoire du Capitaine et des membres de l'équipage et recueillent leurs témoignages. D'autres témoins peuvent également être interrogés s'il apparaît que leurs témoignages sont utiles au cours de l'enquête maritime effectuée. De plus, les agents peuvent procéder à l'inspection du navire et des lieux sur lesquels s'est produit l'événement donnant lieu à enquête.

L'art. 274 prévoit le devoir d'informer l'Autorité Maritime lorsqu'une enquête maritime est obligatoire, conformément aux dispositions de l'article 269. L'art. 276 prévoit uniquement les cas d'abordage.

Si l'un des événements mentionnés à l'article 269 du Code a pour conséquences des pertes importantes en vies humaines ou en propriété, ou s'il apparaît que l'enquête à effectuer sera particulièrement longue ou complexe, l'art. 269 prévoit que le ministre chargé de la Marine Marchande peut nommer une commission spéciale d'enquête même si l'exécution de l'enquête dans les conditions prévues par le Code aura lieu.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe par arrêté les modalités et conditions de fonctionnement de la commission spéciale d'enquête, mais ses membres devront avoir les compétences requises en matière juridique, nautique et technique. Le rapport d'enquête technique pourra être transmis à l'Organisation Maritime Internationale en vue de l'amélioration des dispositions des Conventions Internationales sur la sécurité de la navigation maritime.

À part du Code Maritime, aucune norme concrète de développement sur ce sujet a été prise.

## **PARTIE 5.- POUVOIRS ET DEVOIRS DES ÉTATS DE PORT**



## Chapitre 15: Statistiques du trafic de navires

### 15.1. Introduction

Même si un pays n'a pas une flotte propre, les conventions internationales établissent quelques pouvoirs et obligations d'État du port, tels que l'enquête de navires étrangers, le contrôle des marchandises dangereuses ou l'obligation d'être dotés des installations de réception de déchets provenant des navires.

L'exercice de ces pouvoirs et obligations contribuent à l'amélioration de la sécurité maritime, de la vie humaine en mer et de la prévention de la pollution marine provenant des navires.

Plus est élevé le nombre de navires en visitant les ports, plus le nombre de moyens qu'il faudra en dédier pour son contrôle et enquête et plus large capacité les structures d'accueil. Il est donc important d'analyser le trafic maritime supporté par les ports et les eaux sous juridiction des pays étudiés.

Le tableau 15.1 illustre les escales de navires dans les ports de Dakar, Kaolak et Ziguinchor parmi les ans 2005 et 2009.

**Tableau 15.1: Nombre d'escales dans les ports de Dakar, Kaolak et Ziguinchor**

Année	Nombre de navires		
	Dakar	Kaolak	Ziguinchor
2005	2.411	29	180
2006	2.374	74	314
2007	2.406	50	180
2008	2.165	32	198
2009	2.262	40	N/D

Source: Port Autonome de Dakar et la HASSMAR

## Chapitre 16: Enquête de navires étrangers

Les conventions internationales en matière de la sécurité maritime et de la prévention et de confinement de la pollution en mer provenant des navires, sous l'égide de l'OMI et prévues dans le CIOMI, permettent aux États portuaires d'enquêter et d'exercer le contrôle sur les navires étrangers dans leurs ports afin de protéger la sécurité de la vie humaine, de la navigation et la sûreté maritime dans leurs eaux juridictionnelles ainsi que de préserver l'intégrité de l'environnement marin contre les possibles agressions provenant des navires qui mouillent telles eaux ou qui opèrent dans ces ports. Ainsi, par exemple, la SOLAS dans la règle 19, surveillance, du Chapitre I de son Annexe prévoit que:

- a) Lorsqu'un navire se trouve dans un port sous juridiction d'un autre Gouvernement Partie il est sujet au contrôle d'agents dûment autorisés par ce Gouvernement afin de vérifier que les certificats délivrés conformément aux règles 12 ou 13 sont valables.
- b) S'ils sont valables, tels certificats sont acceptés sauf s'il y a de signes évidents permettant de soupçonner que l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas aux détails de n'importe quel certificat ou que le navire n'est pas conforme aux dispositions des paragraphes a) et b) de la règle II.
- c) Si s'appliquent les circonstances énoncées au paragraphe b) ou si le certificat est écopé ou n'est plus valable; l'agent chargé du contrôle devra prendre les mesures nécessaires pour garantir que le navire démarre jusqu'à pouvoir prendre la mer ou sortir du port afin d'aller au chantier le plus convenable sans danger pour le navire ni pour les personnes à bord.

En plus, la précitée Règle 19 décrit la procédure à suivre lorsqu'une intervention par les agents de l'État de port, procédure que l'IMO prévoit dans la Résolution A.787 (19), modifiée par la résolution A.882(21).

Chaque État peut établir cette fonction de contrôle d'une façon individuelle, mais elle a tendance à introduire de distorsions graves du trafic maritime étant donné qu'il n'y a pas une garantie entre les États voisins d'égalité de rigueur dans les enquêtes et des critères techniques applicables aux mesures correctives qui pourrait conduire à l'immobilisation du navire dans le port; il n'y aurait pas une façon de partager les informations pertinentes concernant l'état de certains navires, ni de prévenir les enquêtes redondantes. Par conséquent, les toujours faibles ressources destinées à cette activité seront moins efficaces. D'un autre côté, il est évident que les opérateurs de navires ne répondant pas aux normes minimales tendent de se réfugier dans les ports situés dans les États qui appliquent d'enquêtes et de contrôles plus lâches ou permissifs.

Il est vraiment important de développer et d'introduire d'accords internationaux ou, quand même, "d'accords à l'amiable" qui aident à exercer le contrôle par l'État de port d'une façon coordonnée, harmonisée, en appliquant les mêmes procédures et de critères techniques identiques, en partageant l'information et en divisant les efforts d'enquête d'une façon équilibrée parmi les États d'une zone ou région concrète, en limitant l'introduction de distorsions pas voulues au trafic maritime. Le plus ancien des accords est le Mémoire d'entente de Paris (MOU), en vigueur depuis 1982, à travers lesquels certains pays s'engagent à établir de normes de contrôle de navires, en harmonisant les procédures d'enquête et d'immobilisation afin d'éliminer les navires ne répondant pas aux normes minimales, de veiller pour les conditions de travail des gens de mer et de préserver l'environnement marin.

Le Règlement N° 04/2008/CM/UEMOA dédie une partie de ses articles au contrôle par l'état du port.

L'art. 15 établie que tout navire étranger peut faire l'objet de contrôle par l'Autorité Maritime d'un État membre afin de vérifier les titres et documents de sécurité et de sûreté requis conformément aux conventions internationales.

L'Autorité Maritime effectue ce contrôle conformément aux conditions et procédures prescrites par le Mémoire d'entente signé à Abuja. A la suite du contrôle, l'État membre délivre au navire une attestation et en informe directement ses homologues des autres ports maritimes de l'Union.

L'article 48 du CMM établie que tout navire battant pavillon sénégalais ou étranger peut, à tout moment, faire l'objet de contrôles dans les ports du Sénégal, par l'Autorité Maritime. Ces contrôles ont pour objet de vérifier la validité des titres de sécurité et certificat de prévention de la pollution détenus



par le navire et de s'assurer qu'il est en bon état de navigabilité, que les conditions de travail, d'hygiène et d'habitabilité à bord sont satisfaisantes et que, d'une manière générale, l'état du navire correspond aux indications portées sur les titres.

L'article 61 du même Code sur l'immobilisation du navire établit que l'Autorité Maritime peut retenir tout navire, quel que soit le pavillon qu'il arbore dans le port où il se trouve, et le soumettre, dans les vingt quatre heures, à une visite si elle a des motifs de croire que son état ne correspond pas aux conditions de sécurité prescrites. S'il est constaté que le navire présente des défauts le rendant inapte à la navigation, l'Autorité Maritime peut lui immobiliser jusqu'à remédier les défauts.

L'article 68 prévoit que l'Autorité Maritime peut interdire à tout navire qui n'est pas en bon état de navigabilité, quel que soit le pavillon qu'il arbore, de quitter un port, notamment:

- lorsque le navire ne présente pas un certificat attestant le droit de naviguer sous le pavillon de l'État qu'il arbore;
- lorsque l'eau pénètre dans la coque du navire;
- en cas de défaut manifeste dans la construction du gouvernail du navire;
- lorsque le chargement du navire a été effectué sans que soit respectées les prescriptions ou la pratique maritime admises dans le transport de marchandises et que la stabilité est compromise ou que la visibilité pour diriger le navire est réduite;
- lorsque le nombre de passagers se trouvant à bord du navire est supérieur au maximum prévu par le certificat de sécurité;
- lorsque le chargement est supérieur au maximum prévu par les documents du navire;
- lorsque ne se trouve pas à bord du navire un équipage complet et qualifié;
- lorsque le navire est insuffisamment équipé de moyens de sauvetage, de lutte contre l'incendie, de pompage et des autres installations et équipements nécessaires à la sécurité de la navigation;
- lorsque l'état du navire ne correspond pas aux certificats internationaux détenus; et
- lorsque le navire n'a pas évacué tous les déchets.

Plus précisément, l'article 69 établit qu'un navire étranger peut être immobilisé:

- S'il ne possède pas de certificats en cours de validité;
- s'il est dans un état non conforme aux prescriptions des conventions internationales.

Dans ce cas, l'Autorité Maritime doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse, sans danger pour le navire lui-même, les personnes à bord et l'environnement marin, prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié.

Suite à l'immobilisation, l'Autorité Maritime doit informer des mesures prises à l'égard du navire immédiatement et par écrit la représentation diplomatique de l'État du pavillon du navire immobilisé, l'organisme reconnu qui a délivré les certificats et l'Organisation Maritime Internationale.

Finalement, l'article 69 garantit le droit de tout navire retenu ou retardé indûment à réparation pour les pertes et dommages subis.

D'un autre côté, la République du Sénégal est partie au "MOU à Abuja" et, selon les statistiques publiées par la Secrétaire dudit organisme; en 2010 le Sénégal a effectué 25 enquêtes aux navires étrangers, dont

2 ont montré de défauts. Dans ces deux cas les défauts n'étant pas suffisamment graves pour l'immobilisation.

# Chapitre 17: Transports de marchandises dangereuses

## 17.1. Règles internationales

La protection en matière de trafic maritime de marchandises dangereuses est compétence des États parties à la Convention SOLAS, dont son Annexe inclue: Chapitre VII-règles relatives au transport de marchandises dangereuses en fûts (Partie A); solide en vrac (Partie A-1); à la construction et à l'équipement des navires transportant produits chimiques dangereux en vrac (Partie B); à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Partie C) et prescriptions spéciales pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires. Les normes génériques établies au Chapitre VII de l'Annexe à la SOLAS 74 sont compris dans certains codes qui sont instruments obligatoires pour les États parties; notamment;

- Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG), adopté par le Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI par Résolution MSC.122 (75), telle que modifiée avec effet. Essentiellement, le code IMDG établie de prescriptions concernant l'arrimage, le saisissage, la ségrégation, la documentation et l'avis des événements en matière de marchandises dangereuses.
- Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC), adopté par le Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI par Résolution MSC.4 (48), telle que modifiée avec effet.
- Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC), adopté par le Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI par Résolution MSC.5 (48), telle que modifiée avec effet.
- Recueil relatif aux règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires (Recueil INF), adopté par le Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI par Résolution MSC.88 (71), telle que modifiée avec effet.

L'objet est le transport de n'importe quelle marchandise classée comme dangereuse par quelque raison dans de conditions de sécurité qui peuvent éviter le nombre le plus haut d'accidents possible et, lorsqu'il y a un accident, que les chargeurs de la marchandise, manipulateurs, transporteurs, récepteurs et divers autorités ont connaissance des instructions de base afin de faire face à des situations d'urgence.

L'ensemble d'instruments énumérés appartiennent à un système de règles à caractère technique d'une grande complexité et taille, qui obligent aux États partie à la Convention à développer de règles internes afin de les mettre en œuvre et de les compléter pour les appliquer à un large éventail de matières à régler; telles que les conditions pour l'admission et manipulation de marchandises dangereuses dans les ports, la préparation de plans d'urgence ou d'interventions permettant gérer les accidents ou les incidents impliquant ce type de marchandises, les procédures de notification des trafics et, les cas échéant, des accidents ou des incidents possibles, etc.

Bien entendu, faute d'autres règles internes supplémentaires, dans les trois pays étudiés, s'applique le contenu du Code IMDG étant donné que les trois sont États Parties à la Convention SOLAS.

À part les normes du Code IMDG, l'art. 16 du CMM établie l'obligation de présenter les documents usuels lors de l'entrée dans le port, en indiquant que l'Autorité Maritime peut exiger, à l'arrivée ou à la sortie des navires, la remise des documents prévus par la convention internationale en vigueur visant à faciliter le trafic maritime international.

Le titre VII des Règlements Particuliers d'Exploitation du Port Autonome de Dakar contient le Règlement Particulier pour le Transit Portuaire de Marchandises Dangereuses.

D'abord, dans son préambule, les marchandises dangereuses sont divisées autour deux grands groupes:

- Marchandises dangereuses transportées en vrac dans les navires spécialisés qui déchargent et stockent dans les installations spécialisées. Telles que les hydrocarbures, les produits chimiques ou les gaz liquéfiés.
- Marchandises dangereuses transportées en fûts.

Les explosifs, munitions et substances dangereuses transportés qui seront utilisés par les forces armées sont exclues des dispositions du Règlement. À partir de cette classification, le Règlement est divisé en deux sections:

- Section I: Exploitation des terminaux pétroliers et des zones de dépôt d'hydrocarbures et des gaz liquéfiés.
- Section II: Transport, manutention et stockage de marchandises dangereuses en fûts.

#### **SECTION I:**

- Divise les classes d'hydrocarbures en fonction de leur point de feu.
- Classe les pétroliers en fonction de la cargaison transportée.
- Indique les titres en vigueur devant être portés par ces navires (certificat d'assurance responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution, Certificat International de Prévention de la pollution par les hydrocarbures-IOPP, certificat d'aptitude pour les transporteurs de gaz ou de produits chimiques.
- Indique que les opérations ne peuvent pas commencer sans autorisation du Capitaine du Port.
- Établie d'instructions pour la manutention; de moyens de prévention et de lutte contre les accidents; l'obligation de communication terre-navire; le contrôle et surveillance spéciaux des tuyaux flexibles; les précautions en fonction des conditions météorologiques; les amarres et câbles de remorquage d'urgence; les précautions concernant les vapeurs rejetés dans l'atmosphère; la suspension d'exploitations pendant les tempêtes à forte activité électrique; les précautions à adopter en cas de réparations dans les navires; les opérations de transbordement entre navires; le contrôle aux accès à la partie terrestre; les mesures de sécurité dans la zone portuaire de manutention d'hydrocarbures; etc.
- Souligne le pouvoir du Capitaine du Port d'effectuer de visites de contrôle afin de vérifier que le navire détente les certificats requis; sans préjudice des visites réalisées, pour quelque raison que ce soit, par l'administration de la marine marchande.
- Exige un nombre minime du personnel qualifié pour la manutention de ces produits pendant les opérations de chargement et déchargement.
- Établie qu'aussi bien la Gendarmerie que les pompiers et les agents de sécurité du port, contrôlent les opérations de manutention.
- Et, en général, comprend toutes les mesures de fonctionnement et de sécurité à adopter à l'entrée et amarrage de pétroliers, de transporteurs de produits chimiques et de transporteurs de gaz; ainsi que les opérations de manutention et stockage des produits en vrac portés.

#### **SECTION II:**

- Fait référence, comme indiqué précédemment, aux marchandises dangereuses soient

solides, liquides ou en gaz, transportées en fûts.

- Envisage trois situations: marchandises dangereuses transportées par route, par train ou par voie d'eau; celles déchargées pour son importation et celles en transit à bord des navires et qui ne sont pas manipulées en port.
- Établie l'exigence du respect du Règlement concernant le transport des matières dangereuses par train, par route ou par voie navigable intérieure, du 15 Avril 1945, complété par le Règlement pour le transport et la manutention dans les ports maritimes, du 27 Juin 1951.
- Le Code Maritime International pour le Transport de Marchandises Dangereuses (IMDG) de l'OMI s'applique aux substances qui entrent, sortent ou sont en transit par voie maritime, ainsi que d'autres réglementations portuaires supplémentaires compatibles avec le IMDG. En plus, il faut respecter les dispositions établies à cet effet par le Code de la Marine Marchande.
- Établie les obligations des consignataires et transitaires.
- Mesures pour la prévention d'accidents à rendre au Capitaine du navire par l'Officier de Port.
- Dispositions en matière de nomenclature et classement, conditionnement, marquage, étiquetage et documentation (IMDG).
- Et, en général, une série de dispositions spécifiques de fonctionnement concernant le transit, stockage, détention, sécurité et contrôle, développées pour le port de Dakar conformément aux dispositions des règlements internationaux.

À part les dispositions des règlements, le Port Autonome de Dakar a un Centre Polyvalent de Sécurité, dont son service de sécurité compte avec un Bureau de Prévention de Marchandises Dangereuses et qui a comme mission le contrôle du transit de marchandises dangereuses en coordination avec le Groupe National de Pompiers, le Sous-Directorat de la Douane Maritime, le Commissariat Spécial du Port et la Gendarmerie Maritime. En plus, tel bureau est chargé de préparer et de garantir la sécurité des opérations de manutention de marchandises dangereuses lorsque les escales des navires.

## Chapitre 18: Installations de réception des déchets

Dans la politique générale de protection de l'environnement, l'un des soucis fondamentaux de la communauté internationale est la protection de leurs mers et côtes. Dans le cadre de cette politique, il est notamment importante la limitation des rejets en mer des déchets des navires, afin de réduire la pollution de nos mers.

À cet effet, la Convention MARPOL, dans ses annexes, à part les critères de construction, d'équipement, les prescriptions de fonctionnement, etc., pour la réduction et prévention de la pollution marine; établie l'obligation aux états d'avoir dans leurs ports d'installations de réception suffisantes permettant aux navires le rejet de déchets produits par eux ou par la cargaison transportée par eux, tout en évitant les retards inutiles; afin d'éviter son rejet en mer.

Les installations de réception prévues par la MARPOL sont:

- Annexe I: Prévention de la pollution par les hydrocarbures.
- Annexe II: Prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac.
- Annexe IV: Prévention de la pollution par les eaux usées des navires.
- Annexe V: Prévention de la pollution par ordures.
- Annexe VI: Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires

À part d'autres ordures et déchets ne figurant pas dans les catégories précédentes, dont le navire doit rejeter, tels que les batteries électriques, les restes de travaux effectués à bord, les isolants, etc.

Le Règlement N° 02/2008/CM/UEMOA force aux États, avant le 28 Mars 2010, à vérifier la mise en marche d'installations de réception d'hydrocarbures, conformément aux normes de la MARPOL.

Concernant les réglementations internes, le réceptacle de déchets est comprise à l'article 581 du CMM: "les navires doivent rejeter les matières et résidus de produits ou de substances énumérées aux articles précédents dans les installations de réception portuaires mises en place dans ce but".

Ces résidus sont énumérés à l'article 579:

- Hydrocarbures,
- de substances liquides nocives,
- de substances nuisibles transportées en colis,
- des eaux usées,
- des ordures, et
- des substances polluant l'atmosphère.

De plus, tous les résidus produits par un navire, quelle qu'en soit la raison, de matières ou produits ou substances telles que les énumérées ci-dessus; doivent être consignés dans le livre de bord ou, les cas échéant, le registre prévu à cet effet par la convention internationale pertinente pour la prévention de la pollution par les navires, dans ce cas, la convention MARPOL.

Ces normes sont applicables à tous les navires nationaux et étrangers ainsi qu'aux plateformes tout au long des côtes du Sénégal, à sa mer territoriale, à la zone économique exclusive et aux eaux intérieures.

Selon les responsables du Port Autonome de Dakar et de l'ANAM, ils n'y existent pas encore des

installations de réception de déchets dans ce port, mais il y en a quelques projets tendant à la création, dans les plus brefs délais, des installations appropriées au trafic du Port de Dakar.

Ils ont également signalé qu'il y a quelques sociétés privées dédiées à la collecte de déchets provenant des navires, tels que les hydrocarbures, les ordures et les boues; cependant, rien ne prouve une procédure de collecte systématique et contrôlée par une administration.





## **PARTIE 6.- POUVOIRS ET DEVOIRS DES ÉTAT RIVERAINS**



# Chapitre 19: Statistiques du trafic de navires dans les espaces maritimes nationales

## 19.1. Introduction

Les États riverains, indépendamment de la flotte immatriculée ou des ports dans son littoral, doivent rendre des services d'appuie au trafic maritime tels qu'aides à la navigation, signalisation maritime, systèmes d'organisation du trafic maritime, sauvetage maritime et lutte contre la pollution, etc.; étant donné que la sûreté des navires en transit profitera à son littoral.

La dimension de ces services dépend du type et quantité de navires en transit, compte tenu du volume et classe des marchandises transportées.

## 19.2. Le Sénégal

Selon la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité Maritime, de la Sûreté Maritime et de la Protection de l'Environnement Marin, il est estimé que les navires transitant parallèlement à la côte Sénégalaise en direction sud/nord et nord/sud transportent plus de cent millions de tonnes de pétrole brut. Néanmoins, même s'il est évident l'existence d'un grand nombre de navires transitant parallèlement à la côte Sénégalaise, puisqu'il n'existe pas d'obligation de notification ni de systèmes de contrôle du trafic maritime, les navires en transit n'informent pas et ne sont pas détectés. Ils n'existent donc de données dignes de foi à ce sujet.

## Chapitre 20: Aides à la navigation, avertissements aux navigateurs, signalisation maritime et services hydrographiques

La navigation maritime traditionnelle tout au long de l'histoire peut se définir comme indépendante puisque après la sortie du port, le navire est soumis aux décisions du Capitaine et de son équipage, sans presque aucun contact avec les autres, à décisions souvent basées sur des informations faibles et déficientes. L'appui terrestre pouvait être minime ou inexistant, entraînant très souvent la fin de l'aventure maritime transformée en tragédie.

Avec pleine conscience de cela, les pays riverains qui ont souffert souvent dans leurs côtes l'échouement de navires, ont mis en marche les systèmes de signalisation maritime disponible à leur temps: marques et phares.

À mesure que la technologie évolue, d'un côté les navires ont plusieurs systèmes et moyens pour la navigation autonome, mais d'un autre côté les pays ont développé de systèmes d'aide et d'appui à la navigation, de plus en plus sophistiqués, grâce auxquels il est devenu possible la navigation maritime actuelle portant niveaux de sécurité optimales. Le Chapitre V de la SOLAS est dédié à la Sécurité de la Navigation, notamment:

- Avertissements de navigation: Chaque Gouvernement Contractant prend toutes les mesures nécessaires pour que les renseignements concernant un danger quelconque, reçus d'une quelconque source digne de foi soient promptement portés à la connaissance des personnes concernées et communiqués aux autres gouvernements intéressés.
- Services et avis météorologiques: Les Gouvernements Contractants s'engagent à encourager les navires à la mer à recueillir des renseignements d'ordre météorologique et à veiller à ce que ceux-ci soient examinés, diffusés et échangés de la manière la plus appropriée pour faciliter la navigation. Les Administrations doivent favoriser l'emploi d'instruments météorologiques présentant un haut degré de précision et faciliter la vérification de ces instruments, lorsqu'elle est requise. Les services météorologiques nationaux compétents peuvent prendre des dispositions pour que cette vérification soit gratuite pour le navire.
- Services hydrographiques: Les Gouvernements Contractants s'engagent à prendre des dispositions en vue de rassembler et de compiler les données hydrographiques et de publier, diffuser et tenir à jour tous les renseignements nautiques nécessaires à la sécurité de la navigation.
- Aides à la navigation: Chaque Gouvernement Contractant s'engage à fournir, dans la mesure où il le juge possible et nécessaire, soit individuellement soit en coopération avec d'autres Gouvernements contractants, toute aide à la navigation requise en fonction du volume du trafic et du degré de risque. Par souci d'uniformité, les Gouvernements contractants s'engagent à tenir compte des recommandations et directives internationales lorsqu'ils mettent en place des aides à la navigation.

### 20.1. Aides à la navigation, signalisation maritime et services hydrographiques

Les aides à la navigation au Sénégal dépendent de la Subdivision des Phares et Balises, intégrée dans le Service de Sécurité Maritime du Sénégal et gérée par le Port Autonome de Dakar. Il s'agit d'un service de l'État, qui relève du Ministère de l'Economie Maritime, rattaché au Port Autonome de Dakar à travers une convention. Ses compétences sont:

- Maintien des aides à la navigation maritime et fluviale, y compris : 300 bouées, dont 50 sont

lumineuses ; 17 phares et un feu de navigation dans chaque communauté de pêche.

- Les travaux hydrographiques dans les voies fluviales navigables.
- Les travaux hydrographiques et la cartographie du littoral maritime est fait par la France en vertu d'une convention du 12 Février 2009, « Accord administratif entre le Ministre de l'État, le Ministre de l'Économie Maritime de la République du Sénégal et le Ministre de la Défense de la République Française sur la coopération en matière hydrographique et cartographique ». Ce service du Port autonome de Dakar compte avec : VTS portuaire, le navire hydrographique « SAMBA LAOBE FALL » réalisant de travaux d'hydrographie et de cartographie dans les ports et voies fluviales navigables et coopérant au sauvetage maritime et à la prévention et lutte contre la pollution marine.

## 20.2. Avertissements aux navigateurs

Les avertissements aux navigateurs peuvent prendre deux types : les urgents et les corrections aux publications nautiques. En ce qui concerne les dérangements pouvant toucher la sécurité de la navigation qui doivent être communiqués avec urgence ; la Marine Nationale, à travers son Centre de Coordination d'Opérations, prépare le message et le communique à la Direction de la Surveillance et de la Pêche Maritime pour l'émission via NAVTEX. Au même temps il est envoyé aux stations côtières pour l'émission radio. Cette procédure est provisoire jusqu'à l'entrée en service du MRCC de la Hassmar.

Les dérangements comportant corrections aux publications nautiques sont communiqués à la Marine Française pour publication.

## Chapitre 21: Règlementation internationale pour la prévention des abordages et suivi et information du trafic maritime

Comme déjà indiqué au début de ce rapport, afin d'éviter les abordages entre les navires en mer et dans toutes les eaux qui communiquent avec elles ; à travers de règles de route et de gouvernance, réglant les lumières, marquages et signalisation soit lumineuses, sonores ou à travers de drapeaux en fonction du navire, de ses conditions à ce moment là ou de l'activité qu'il développe ; l'Organisation Maritime Internationale a adoptée en 1972 le Règlement International pour prévenir les abordages en mer (COLREG)(cf. section 2.2 à la page 8).

À mesure que le nombre de navires dans les océans a augmenté, ceux ont augmenté leur taille et transportent cargaisons aussi de précieux que de dangereuses, coïncidant dans de chenaux ou de détroits étroits et à très forte intensité de trafic, parfois avec mauvaises conditions météorologiques. C'est pour cela que les états riverains, en profitant du progrès de la technologie et afin d'éviter o de réduire les situations à risque dans leurs eaux ou dans les eaux contiguës, ont développé les appelés « Services du Trafic Maritime », généralement connu pour ses initiales Anglaises et qui sont, selon définition de l'Organisation Maritime Internationale, « ceux services établies par une autorité compétente afin de augmenter la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et la protection de l'environnement ». Le service a capacité d'interaction avec le trafic et de répondre aux circonstances du trafic dans la zone.



**Figure 22.1: Trafic dans la ZEE**

Conformément à l'art. 199 du CMM, tous les navires sénégalais doivent se conformer au règlement international en vigueur pour prévenir les abordages en mer et aux règlements nationaux pris par l'Autorité Maritime.

Puisque le Sénégal a ratifié le COLREG, il doit se conformer aux dispositions du Code sans l'obligation de développer des règlements spécifiques à cet effet. Les services de trafic n'existent pas dans les eaux sénégalaises.

## Chapitre 22: Sauvetage maritime

Depuis toujours, l'esprit de solidarité dans les être humains a encouragé l'aide parmi les uns et les autres dans les situations de danger. En mer il était une tradition, on ne connaît pas son origine, l'aide aux personnes en danger soit depuis terre ou depuis d'autres navires. Évidemment, l' ancestrale tradition des marines de s'aider n'est pas passée inaperçue de la part des législateurs. Ce qu'avant était une obligation morale, maintenant est compris dans les conventions internationales les plus importantes tels que l'UNCLOS, dont sont art. 98 établie : Obligation de prêter assistance

1) Tout État exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui soit possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers :

- a. il prêle assistance à quiconque est trouvé en péril en mer ;
- b. il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte ;
- c. en cas d'abordage, il prêle assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, indique à l'autre navire le nom et le port d'enregistrement de son propre navire et le port le plus proche qu'il touchera.

2) Tous les États côtiers facilitent la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y a lieu, collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux.

La convention SOLAS dans sa Règle 7 du Chapitre V, établie : Services de recherche et de sauvetage. Chaque Gouvernement Contractant s'engage à prendre les dispositions nécessaires pour la communication et la coordination en cas de détresse dans la zone relevant de sa responsabilité et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer à proximité de ses côtes. Ces dispositions doivent comprendre la mise en place, l'utilisation et l'entretien des installations de recherche et de sauvetage jugées réalisables et nécessaires, eu égard à la densité du trafic en mer et aux dangers de la navigation, et doivent, autant que possible, fournir des moyens adéquats pour repérer et secourir les personnes en détresse.

À conséquence des séances pour l'élaboration de la SOLAS dans l'année 1960, les États participants ont rédigé la Recommandation n°40, reconnaissant la convenance de coordonner les activités en matière de sécurité en mer parmi divers organisations intergouvernementales. Après, en 1970 il a eu lieu aux États Unis un séminaire sur le sauvetage maritime. Les recommandations dudit séminaire sont la base pour que l'OMI commence avec la rédaction de la Convention SAR 79 (Search and Rescue). Conformément à la convention, les zones de responsabilité de recherche et sauvetage correspondant à Cap Vert, le Sénégal et l'Espagne, sont indiquées dans la carte de la figure 23.1 à la page 323.

### 22.1. Normes internationales liées à la S.A.R.

La République du Sénégal, comme membre de la communauté maritime internationale, est partie en matière de recherche et sauvetage maritimes aux conventions UNCLOS, SOLAS 74/78 et SAR 79. À niveau régional, la Directive n° 92/2008/CM/UEMOA oblige aux États Membres à élaborer et à mettre en marche, avant le 28 Mars 2010, un Plan de Recherche et Sauvetage (SAR Plan) ainsi qu'à mettre en place une structure unique de coordination dotée de moyens matériels et humains suffisants.

### 22.2. Législation nationale liée à la S.A.R.

La législation sénégalaise liée directement à la recherche et au sauvetage maritimes est comprise par le Décret 2006-323, du 7 Avril 2006, portant création de la HASSMAR ; l'Arrêté Primatorial n°6944, du 17

Octobre 2006, portant organisation et fonctionnement de la HASSMAR ; le Décret n° 2006-323, du 7 Avril 2006, portant création du Plan National d'Interventions d'Urgence en Mer (PNIUM) ; et le Plan National de Recherche et de Sauvetage Maritimes (Plan SAR maritime), approuvé par Règlement n° 07020 du 16 Juillet 2009.

## 22.3. Organismes nationaux impliqués

### La HASSMAR

Elle est l'organisme chargé de la SAR au Sénégal. Selon l'article 12 du Plan SAR, le dispositif du Plan SAR, sous l'autorité du Coordinateur national SAR, est compris par :

- Un système national de sécurité maritime ;
- Trois zones maritimes ;
- Le MRCC ;
- Les RSC ;
- Les Centres associés :
- Les services d'alerte ;
- Le personnel d'interventions ; et
- Les moyens d'intervention.

Au même temps et selon l'article 13, le Secrétaire Général de la HASSMAR est le coordinateur national SAR chargé de la mise en marche et de l'exécution du Plan SAR maritime. Les infrastructures et les équipements de la HASSMAR comprennent :

- Un MRCC (CCO Marine Nationale, en construction) équipé de téléphone/Fax, VHF, MF/HF, AIS et VMS ;
- 10 stations côtières bâtiments R+2, R+1 et R (St-Louis, Lompoul, Fass-Boye, Cayar, DPSP Siège, Mbour, Joal, Djiffère, Kafountine et Cap Skirring).
- Un système de suivi de balises Argos et Inmarsat pour le suivi de la flotte de pêche industrielle.
- Un système AIS de suivi et identification automatique.
- Équipements radio et NAVTEX installés dans 7 stations côtières de la Zone 1, et en cours d'installation dans la Zone 2. Les NAVTEX, lorsque le MRCC de Dakar n'est pas en marche, sont envoyés par le biais du Centre de Coordination d'Opérations (CCO) de la Marine Nationale.
- Un logiciel d'intégration des données numériques collectées par les senseurs pour la centralisation, l'analyse et le partage des informations et des renseignements maritimes ;
- Un site WEB pour la mise à disposition des informations sur la sécurité maritime.

Afin de développer le Plan SAR Maritime, la HASSMAR bénéficie de l'appui des suivantes structures Ministérielles :

- Le Ministère des Forces Armées ;
- Le Ministère chargé de l'Economie Maritime et de la Pêche ;



- Le Ministère de l'Intérieur ;
- Le Ministère chargé des Transports Aériens ;
- Le Ministère chargé de la Santé ;
- Le Ministère des Affaires Étrangères ;
- Le Ministère de l'Économie et des Finances ;
- Le Ministère de la Justice ;
- Le Ministère chargé des Télécommunications.

Avec la participation aussi de :

- Les Autorités portuaires ;
- Les responsables des sociétés d'armement et des plateformes au large ;
- L'Agence de Régulation des Télécommunications et des Postes (ARTP) ;
- L'Agence Nationale de la Météorologie du Sénégal ;
- Les collectivités locales : les structures maritimes ; et
- La coopération internationale.

Il faut remarquer que la HASSMAR ne compte pas avec d'unités SAR propres puisque sa fonction se limite à la coordination, mais elle utilise ceux de la Marine National (Marine) et d'autres organisations telles que les autorités portuaires, surveillance des pêches, douanes, etc. La zone SAR du Sénégal figure dans le plan de la figure 23.2 à la page 330.

## Chapitre 23: Prévention et lutte contre la pollution marine

L'UNCLOS établit que tout État qui a connaissance de cas où le milieu marin est en danger imminent de subir des dommages ou a subi des dommages du fait de la pollution, en informe immédiatement les autres États qu'il juge exposés à ces dommages ainsi que les organisations internationales compétentes. Dans ces cas, les États dans la zone affectée, selon leurs capacités, et les organisations internationales compétentes coopèrent, dans toute la mesure du possible, en vue d'éliminer les effets de la pollution et de prévenir ou réduire à un minimum les dommages. A cette fin, les États doivent élaborer et promouvoir conjointement des plans d'urgence pour faire face aux incidents entraînant la pollution du milieu marin.

D'un autre côté, la Convention MARPOL établit aussi l'obligation d'informer sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles. Chaque fois qu'une Partie reçoit un rapport, ladite Partie le transmet sans retard à l'Autorité dont relève le navire en cause et à tout autre État susceptible d'être touché par l'événement. En plus, les États Parties doivent faire donner à leurs navires et aéronefs chargés de l'inspection des mers et aux services compétents des instructions les invitant à signaler à ses Autorités tout événement mentionné au Protocole 1 de la Convention (sur l'envoi de rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles). Ladite Partie, si le juge bon, fait également rapport à l'organisation et à toute autre Partie Intéressée.

L'obligation de communication et d'élaboration de plans d'urgence afin de faire face aux incidents de pollution dans le milieu marin (plans d'intervention pour la pollution marine), est comprise et développée dans la Convention OPRC et son Protocole OPRC/HNS.

La Directive n° 02/2008/CM/UEMOA oblige aux États Membres à mettre en place avant le 28 Mars 2010 un plan de prévention et de lutte contre les pollutions marines accidentelles (POLMAR). Cette Directive prévoit aussi, toujours dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur de la Directive, un plan communautaire d'intervention en cas de pollution marine accidentelle (POLMAR communautaire), pouvant être activé par le dispositif sous-régional visé par l'UEMOA dans l'État Membre plus indiqué géographiquement pour une intervention rapide et efficace. Ce dispositif aidera aussi tout État membre concerné en ce qui concerne l'application du Plan SAR.

De même, le Sénégal est partie à la Convention d'Abidjan et à son Protocole relative à la pollution marine ; et à la Commission Subrégionale des pêches.

Au paragraphe a) de l'article premier du CMM, la pollution marine est décrite comme « l'introduction directe ou indirecte, de substances ou d'énergies dans le milieu marin, y compris dans les estuaires lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et à la flore marine, risques pour la santé de l'homme [...] y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément. »

Les articles 37 et 45 établissent pour les navires l'obligation d'être muni, dans les conditions fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande, du permis de navigation et des autres titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution conformément aux dispositions des Conventions Internationales en vigueur dont le Sénégal est Partie, notamment :

MARPOL 73/78, Annexes I, II, III, IV et V. OPRC 90.

Plus précisément, le Code dédie son Livre VII « Police de la pollution », articles 579 à 604, à régler d'une façon minutieuse toute question relative à la pollution marine et à ses conséquences. La prévention et lutte contre la pollution marine est décrite à l'article 604, qui établit que:

« L'Autorité Maritime doit disposer d'une organisation capable de faire face aux conséquences d'un

accident à caractère maritime, adaptée aux caractéristiques spécifiques du milieu marin et tenant compte de la simultanéité possible de menaces pour les vies humaines et pour l'environnement. Un arrêté fixe les conditions générales de la lutte contre les pollutions accidentelles du milieu marin, quelle que soit leur origine, marine ou terrestre ; il est complété par un plan d'urgence élaboré conformément à la Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution. »

Donc, l'article 604 fait référence à la création d'un organe responsable de la gestion de la prévention et lutte contre la pollution marine et de la rédaction et mis en marche d'un Plan National d'Intervention contre la Pollution Marine, que le Sénégal a développé, agréé et qui est déjà opérationnel conformément à la Convention OPRC 90, dénommé le Plan National de Lutte contre la Pollution Marine (PLAN POLMAR), mis en oeuvre et agréé par le Règlement n° 07022, du 16 Juillet 2009, sous la surveillance de son Secrétaire Général, la HASSMAR est chargée de la gestion et mis en marche dudit plan, se conformant le Sénégal aux dispositions de l'article 604 du Code de la Marine Marchande.

Les points opérationnels au niveau national sont le MRCC à Dakar (centre primaire) et deux RSC, un dans la Zone Nord et l'autre dans la Zone Sud (centres secondaires).

En matière de prévention et de réponse contre la pollution marine par les hydrocarbures, le Sénégal participe au projet GI WACAF (The Global Initiative for West, Central and Southern Africa), mis en marche par IPIECA (The Global Oil and Gas Industry Association for Environmental and Social Issues) et IMO (International Maritime Organization).

Sous l'égide de l'OMI/IPIECA, les séminaires et ateliers se sont développés :

- 2006 GI WACAF Project Launch; seminar on the OPRC–HNS Protocol and other IMO Convention; regional OPRC Level III Course;
- 2007 Participation to the Regional Consultative and 4<sup>th</sup> Project Steering Committee Meetings of the GCLME Project: Regional Workshop for the development of an action plan for the GI WACAF project, IOPC Fund Mechanisms and OPRC–HNS protocol, 10–14 December 2007, Pointe Noire, Republic of Congo; Second Meeting of the IMO/IPIECA/IGCC Technical Advisory Group on Development of subregional contingency plan and subregional agreement for cooperation in cases of major marine pollution incident;
- 2008 National Workshop to test and update the reviewed NOSCP, to train on technical aspects of oil spill response and to raise awareness on IOPC Funds mechanisms, 5–9 May 2008, Dakar, Senegal;
- 2011 National workshop on dispersant use and on the development of local plans; y Technical workshop on the development of the national oil spill coastal sensitivity mapping.

En plus de ce qui a été précédemment décrit et, d'un point de vue plus opérationnel, selon l'art. 601 du Code, le capitaine d'un navire transportant des hydrocarbures est tenu, dès l'entrée dans les eaux territoriales du Sénégal d'adresser à l'Autorité Maritime, par voie radioélectrique, un message indiquant :

- La date et l'heure d'entrée dans les eaux territoriales,
- la position, la route et la vitesse du navire,
- la nature du chargement.

De même, le capitaine d'un navire transportant des hydrocarbures et naviguant à moins de 50 milles marins des côtes du Sénégal est tenu de signaler à l'Autorité Maritime, par les voies les plus rapides, tout accident dont il est victime et qui peut avoir pour conséquence une fuite ou un rejet d'hydrocarbures en mer. Cette obligation d'informer est aussi prévue aux articles L67 et L68 de la Loi n° 2001-01 du 15 Janvier 2005 portant Code de l'Environnement.

En plus, le capitaine de tout navire se portant, à des fins d'assistance ou de remorquage, au secours d'un navire qui, se trouvant dans les conditions prévues à l'alinéa précédent est victime d'un accident en mer, est tenu, dès réception de la demande d'assistance, de signaler à l'Autorité Maritime la position du navire en difficulté et la nature des avaries qu'il a subies. Il doit également la tenir informée du déroulement de son intervention.

L'art. 602 du code fait référence non seulement aux eaux du Sénégal ou à son zone économique exclusive, mais aussi aux incidents survenus en haute mer, en indiquant que dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme sénégalais ou étranger transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures et pouvant créer un danger grave d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes au sens de l'article II-4 de la Convention INTERVENTION 69, telle que modifiée par le protocole de 1973, l'armateur ou le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, engin ou plate-forme peuvent être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ce danger.

Dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'État peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risque et périls de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant. Les dispositions prévues à cet article s'appliquent également aux navires, aéronefs, engins ou plateformes en état d'avarie ou accidentés sur le domaine public maritime, dans les ports maritimes et leurs accès. Les conditions d'application de l'article 602 sont fixées par l'Autorité Maritime.

## **PARTIE 7.- PROTECTION MARITIME**



# Chapitre 24: Informations sur le Code international pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires

Au début, l'intérêt de l'OMI s'est porté sur le développement de normes concernant la construction, l'entretien et les opérations des navires afin de préserver la vie humaine en mer, les navires y leurs chargements. Lors d'une deuxième phase, débutée dans les années 70, le concept de sûreté a-t-il été étendu pour inclure la préservation de l'environnement. La situation de terrorisme globale subie partout, a fait que l'OMI étend encore plus le concept de sûreté, pas juste à bord du navire mais aussi lorsque « l'interface » navire/port, c'est à dire, aux Installations Portuaires.

Après les tragiques événements du 11 Septembre 2001, la vingt-deuxième Assemblée de l'OMI se prononce à l'unanimité pour l'élaboration de nouvelles mesures en ce qui concerne la sûreté des navires et des installations portuaires contre les risques découlant de menaces à nature asocial, telles que le terrorisme, le trafic illicite de marchandises, de personnes, d'armes et de matériels supposant un danger contre la santé ou contre la sûreté des personnes ou de l'environnement. Au sein de la Conférence des Gouvernements Contractants de la Convention SOLAS 1974, du 9 au 13 Décembre 2002, il est adopté le Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (Code ISPS).

Les buts dudit Code sont l'établissement d'un cadre international pour la coopération entre les Gouvernements contractants, les organismes gouvernementales, les administrations locales et les secteurs de la navigation et portuaire afin de détecter et d'évaluer les menaces pour la sûreté maritime et de prendre les mesures préventives contre les événements touchant la sûreté des navires et des installations portuaires employés pour le commerce international.

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, établit dans son article 10, que les états membres s'engagent à évaluer la sûreté des installations portuaires suivant les normes établies par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). De plus, l'art. 11 établit que, au regard de l'évaluation, les États membres veillent à adapter les installations portuaires aux normes prescrites par le Code ISPS ; et l'art. 12 dispose que la sûreté des installations portuaires est assurée par un personnel de sûreté compétent, possédant des connaissances et ayant suivi une formation, telles que prescrites par le Code ISPS.

D'un autre côté, cette Directive, dans son art. 13, prévoit qu'il existe une structure unique en charge 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 expérience.

Même s'il n'y a pas de témoignage sur l'existence d'une norme incorporant le ISPS à la législation sénégalaise, le 30 Juin 2004, l'Arrêté Primatorial 5567 a été approuvé, instituant un comité national pour la mise en oeuvre du code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires.

La mission dudit comité, présidé par le Ministre de l'Économie Maritime et avec vingt membres (le premier le Directeur Général de la Marine Marchande, actuellement Directeur Général de l'ANAM), est de veiller à la mise en conformité des installations portuaires et des navires battant pavillon sénégalais avec les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS. Le Sénégal applique, donc, pleinement les dispositions du Code étant donné que ledit Code est en vigueur à exigence de la convention SOLAS, à laquelle le pays est partie.

L'organisme responsable de son implantation est l'ANAM, qui veille à :

- L'évaluation de la sûreté des navires,
- que les navires ont un plan de sûreté agréé,

- expédier les titres internationaux de sûreté du navire,
- nommer l'agent de la société pour la sûreté maritime,
- assurer que les navires ont leur agent de sécurité,
- la protection des installations portuaires,
- l'évaluation de la protection des installations portuaires,
- fournir aux installations avec un plan de protection agréé, et
- l'existence d'un agent de protection des installations portuaires.

D'un autre côté, comme déjà vu, tous les organismes concernés doivent aussi veiller au respect du ISPS dans les zones à son charge, par exemple, la Direction du Port Autonome de Dakar dans ledit port. Dans tout le territoire national, la Haute Autorité Chargée de la Coordination de la Sécurité Maritime (la HASSMAR) est compétente pour l'implantation et veille au respect du Plan SURMAR (Plan de Protection en Mer). Ce Plan englobe les eaux maritimes et fluviales sous juridiction Sénégalaise et les zones portuaires. En plus, elle est l'organisme chargé de coordonner l'intervention urgente dans les ports, après l'activation d'un niveau de sûreté 3 prévu dans le code ISPS.



# Chapitre 25: Analyse de la mise en oeuvre du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires dans le port de Dakar

## 25.1. Introduction

De même qu'au port de Praia et de Las Palmas, la base pour ce travail est la circulaire de l'OMI MSC/Circ. 1131 du 14 Décembre 2004, guide intérimaire sur l'auto-évaluation facultative de la sûreté par les gouvernements contractants à la convention SOLAS et par les installations portuaires, permettant une analyse du cadre législatif de la mise en oeuvre du code ISPS par le Sénégal et dans une deuxième partie de son application dans les installations portuaires du Port Autonome de Dakar.

## 25.2. Méthodologie de travail

1. Visite au Port et réunions de travail suivants avec le responsable de la mise en oeuvre et du fonctionnement du système de Protection (OPIP).
2. Étude des caractéristiques physiques, des trafics et de l'organisation administrative du port.
3. Identification des installations portuaires soumises à cette Règlementation dans le Port de Dakar, ainsi que des infrastructures et biens à protéger.
4. Analyse de la procédure suivi pour l'Évaluation de la Protection de l'Installation Portuaire de Dakar (EPIP)
5. Analyse actuelle de la mise en oeuvre du Plan de Protection de l'Installation Portuaire du port de Dakar (PPIP), sur la base des résultats de l'évaluation réalisée précédemment et les actualisations du Plan de Protection approuvé à l'origine.

Au début de chaque un des épigraphes suivants et entre parenthèses, figurent les références aux Règles du Chapitre XI-2 de la SOLAS 1974, modifié et aux sections et paragraphes des parties A et B, respectivement, du ISPS, permettant identifier les procédures et les moyens évalués.

### 25.2.1. Procédure de mise en oeuvre

(Règles XI-2/1.11, XI-2/2, XI-2/10, XI-2/3, XI-2/1.1, XI-2/10.2, XI-2/1.1, XI-2/1, XI-2/2.2, XI-2/11.1, XI-2/12.1, XI-2/13).

La mise en oeuvre du Code ISPS dans la République du Sénégal commence en Octobre 2003 à travers l'Ordre du Ministère des Infrastructures, de l'Équipement et des Transports pour tous les ports maritimes du Sénégal. Le 15 Avril 2004, l'Autorité Nationale Désignée communique à l'OMI les 11 Installations Portuaires du Port Autonome de Dakar dont le Code ISPS est d'application. Le 26 Avril 2004 Experts Associés Sûreté est autorisée comme Organisation de Protection Reconnue afin de conseiller au Port Autonome de Dakar en ce qui concerne le développement des évaluations et des plans de protection des installations portuaires. Il s'agit d'un cabinet conseil spécialisé dans le transport aérien et maritime, avec une base opérationnelle en l'Afrique de l'Ouest et un bureau central à Dakar. Actuellement cette société participe toujours aux actualisations des évaluations et des plans de protection du Port Autonome de Dakar, ainsi qu'à la formation des agents de protection des installations portuaires et du reste de personnel responsable en matière de protection. La méthodologie d'évaluation conformément aux épigraphes 15.11 et 15.17 de la partie B du Code ISPS, consiste en une analyse préliminaire des possibles menaces et événements imprévus et des dommages et conséquences que ceux-là peuvent représenter à l'installation portuaire. Outre que les menaces ordinaires, il faut signaler les risques d'entrée des passagers clandestins à bord des navires à quai ou au mouillage, vu l'importance donnée dans les évaluations et plans.

Experts Associés Sûreté est aussi une Organisation de Protection Reconnue pour le développement d'évaluations et de plans de protection de navires dans la République du Sénégal.

À travers décision n° 1037/PAD/DG du 12 Mai 2004, il est créé la Cellule de Coordination ISPS, un comité chargé de la coordination de la mise en oeuvre du Code ISPS dans le Port Autonome de Dakar. À partir du 26 Avril 2004 commencent les évaluations des installations portuaires, approuvées par l'Autorité Désignée le 18 Juin 2004. Entre le 27 Juin et le 27 Juillet 2004 on est approuvé initialement les Plans de Protection de 11 installations portuaires.

Depuis le 18 Juin 2009, l'ANAM est l'Autorité Nationale Désignée en matière de sûreté portuaire. Parmi ses fonctions on trouve :

- L'approbation des évaluations et des plans de sûreté portuaire.
- La fixation des besoins de formation pour les agents de protection des installations portuaires.
- La communication à l'OMI des informations conformément aux dispositions de la règle XI-2/13 de la Convention SOLAS et le maintien de cette information à jour.
- La communication aux installations portuaires des changements de niveaux de sûreté (les niveaux de sûreté sont fixés par la HASSMAR conformément au Plan Surmar) et servir de point de contact afin de recevoir les informations concernant les niveaux de sûreté des navires dans les eaux territoriales et dans les ports du Sénégal.

Le Port Autonome de Dakar est responsable des évaluations et des plans de sûreté de ses installations portuaires. Selon les entretiens obtenus, il n'a pas été constaté la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux entre le Port et d'autres installations portuaires situées dans d'autres ports, concernant des mesures de protection alternatives.

### 25.3. Description générale de l'installation portuaire

Le Port Autonome de Dakar compte actuellement avec 13 installations portuaires où le code ISPS est applicable :

La zone sud est composée de moles 1, 2, 3 ainsi que du nouveau Terminal à passagers à côté du môle 1.



Figure 25.1: Port de Dakar.

L'installation portuaire dédiée aux réparations navales.

La zone nord se compose de moles 4, 5, 8, du Terminal à conteneurs et les moles dédiés au rejet d'hydrocarbures.

Trois installations portuaires formées par monobouées et lignes de déchargement dans la zone nord de la rade de Dakar.

Au début, la zone de pêche était considérée comme installation portuaire et donc soumise à l'application du code ISPS. En fait, l'évaluation est faite et le plan de sûreté de cette zone approuvé, figurant dans la base de données de l'OMI comme Le Port de Pêche avec numéro d'identification d'installation SNDKR (toujours). Cependant, à cause des difficultés de mise en marche du ISPS dans cette zone et puisqu'il n'est pas en fait d'application obligatoire conformément à la Convention SOLAS, il est décidé d'annuler la zone de pêche comme Installation Portuaire. Néanmoins, dans le cas d'opérations occasionnelles de navires marchands frigorifiques, le Port prend de mesures spéciales de sûreté en établissant une zone sécurisée à l'interface plus proche au navire et en faisant une Déclaration de Sûreté Maritime entre le Port et le Navire.

Entre l'installation portuaire de la zone de réparations navales et le début de la zone nord on trouve le port militaire qui est la base de la Marine du Sénégal, où se trouve le Centre de Contrôle Polyvalent dépendant du Port Autonome de Dakar, depuis lequel on coordonne tout ce en matière de sécurité et sûreté du port.

Afin de raccorder le trafic routier portuaire entre les zones portuaires sud et nord, il est nécessaire de sortir à la zone urbaine à travers la sortie de Dupont et Demba, puisqu'il n'existe pas une voie intérieure communiquant les deux zones.

Ensuite on décrit en bref chaque une des installations portuaires :

- **Môle 3:** numéro OMI d'installation portuaire SNDKR 01, géré par le PAD, dispose de 360m de ligne d'amarrage d'un tirant d'eau d'environ 10m ; il est dédié au trafic international de marchandises, aux navires RORO et diverse. La zone reçoit le trafic de transit de la République du Mali conformément à une entente qui a été conclue avec le Port Autonome de Dakar.
- **Môle 2:** numéro OMI d'installation portuaire SNDKR 02, dispose de 900m de ligne d'amarrage d'un tirant d'eau d'environ 10m ; il est dédié au trafic international de marchandises RORO et de marchandises diverses. Cette installation était octroyée sur la base d'une concession à Grimaldi, afin de servir la ligne entre la Valence et les ports de Dakar, Lomé, Lagos et Cotonou.
- **Môle 1:** numéro d'installation portuaire SNDKR 03, géré par le PAD, il dispose de 1200m de ligne d'amarrage d'un tirant d'eau d'environ 10m ; actuellement il est dédié au trafic international RORO et aux marchandises divers. Le Port Autonome de Dakar fixe comme l'un de ses axes stratégiques l'acquisition de trafics de croisières de plaisance. À cette fin, la partie nord de ce môle va être aménagée afin de le connecter avec le nouveau Siège Passagers. Par conséquent, il est en cours une nouvelle évaluation de la sûreté et un nouveau Plan pour cette zone, permettant la mise en marche des mesures nécessaires pour l'accomplissement des dispositions du ISPS.
- **Gare Maritime International de Dakar:** numéro OMI d'installation portuaire SNDKR 12, gérée par le PAD, correspondant au Terminal à Passagers pour le trafic international et national, depuis lequel il y en a un important trafic local connectant Dakar avec l'île de Gorée. En 2010, le port de Dakar a enregistré un trafic de 11 navires de croisière avec un total de 5.898 passagers en transit.
- **Dakar Nave:** numéro OMI d'installation portuaire SNDKR 04, zone de réparations navales. Il s'agit d'une installation octroyée sur la base d'une concession à Dakarnave, société filiale de Lisnave International S.L. Elle dispose d'un dock flottant avec une capacité de levage de 60.000dwt et 235m de longueur, une cale sèche pour les navires jusqu'à 25.000dwt et un élévateur à bateau de 1.200 tonnes de capacité, ainsi que de môles pour les réparations à flot.
- **Môle 4:** numéro OMI d'installation portuaire SNDKR 05, géré par le PAD, situé dans la zone nord, il

dispose de 722m de ligne d’amarrage d’un tirant d’eau de 5 jusqu’à 10m, dédié aux marchandises divers et céréales.

- **Môle 5:** numéro OMI d’installation portuaire SNDKR 06, géré par le PAD, situé dans la zone nord, il dispose de 360m de ligne d’amarrage d’un tirant d’eau de 10m, dédié aux rejets de phosphates.
- **Terminal à Conteneurs:** numéro OMI d’installation portuaire SNDKR 09, terminal à conteneurs attribué à DP World Dakar, dispose de 714m de ligne d’amarrage d’un tirant d’eau de 13m. Le Terminal est en cours d’obtention de la ISO 28000 spécifications relatives aux systèmes de management de la sûreté de la chaîne d’approvisionnement.
- **Môle 8:** numéro OMI d’installation portuaire SNDKR 07, géré par le PAD, situé dans la zone nord, il dispose de 465m de ligne d’amarrage d’un tirant d’eau d’entre 8 et 10m, dédié aux vrac, principalement clinker.
- **Zone Des Hydrocarbures:** numéro OMI d’installation portuaire SNDKR 08, située dans la zone nord à côté de l’embouchure d’entrée au port, elle dispose de 850m de ligne d’amarrage d’un tirant d’eau de 6 à 12m. Elle est dédiée au déchargement d’hydrocarbures raffinés destinés à la consommation locale et à l’exportation à Mali à travers de voitures-citerne ou citernes ou le transport ferroviaire en citernes.

Il y a trois installations portuaires ainsi désignées et avec un plan de sûreté en vigueur, qui sont monobouées situées dans la zone au nord de la rade de Dakar pour le déchargement de pétrole brut, de gaz et de sulfures ; toutes attribuées aux terminales les exploitant et identifiées respectivement comme Sea Line Petrole Brut Sar, avec numéro OMI d’installation portuaire SNDKR 10, Sea Line Butane Sar/Total avec numéro OMI SNDKR 11 et Sea Line ICS avec numéro OMI SNDKR 13.

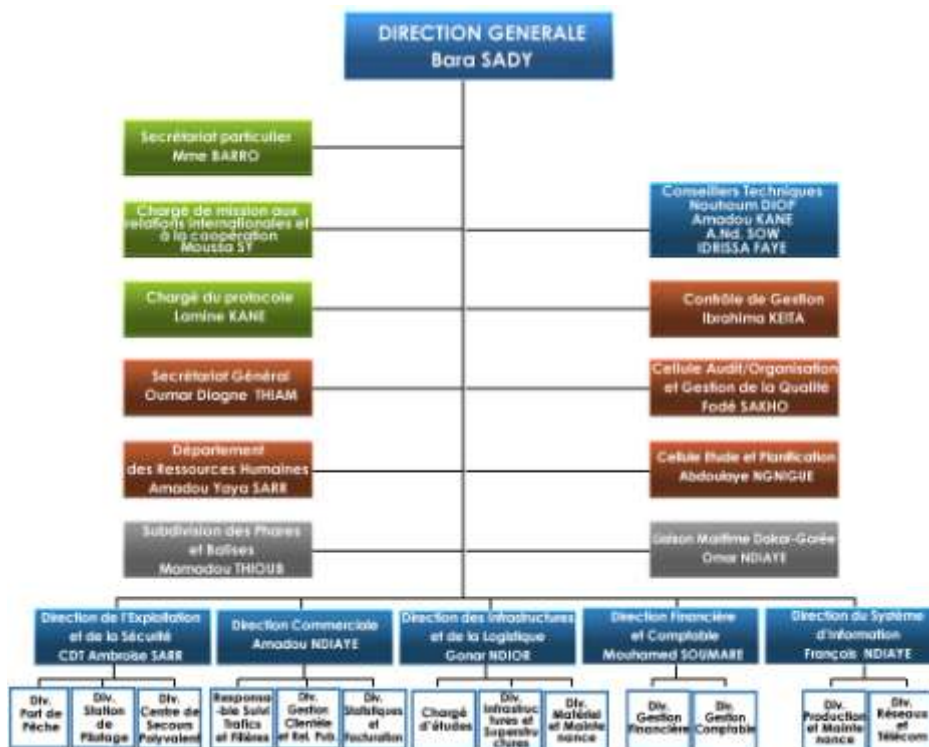


Figure 25.2: Organigramme de l’entité gestionnaire du Port de Dakar.

## 25.4. Organigramme de l'entité gestionnaire du port

L'unité responsable de la sécurité et de la sûreté du Port de Dakar et de ses installations portuaires est la Division Centre de Secours Polyvalent rattaché à la Direction de l'Exploitation. La figure 27.2 à la page 377 montre l'organigramme de l'entité gestionnaire du port de Dakar.

## 25.5. Rapport sur l'évaluation de la sûreté

Tant l'Évaluation que le Plan de Sûreté sont de documents confidentiels et leur divulgation est spécialement protégée, sous la responsabilité de l'Agent de Sûreté et de l'Organisation de Sûreté de l'État. Par conséquent, le rapport sur l'évaluation de la sûreté dans le Port de Dakar décrit ci-après prend en considération ce conditionnement. Le Port de Dakar établit une procédure pour le sauvegarde des informations confidentielles sur la sûreté, tant sur le papier que sous forme électronique (paragraphe B/16.8.6). Dans l'exposé on fait référence aux Sections pertinentes de la Partie A relatives aux règles contraignantes et aux paragraphes de la Partie B concernant les lignes directrices relatives aux dispositions du Chapitre XI-2 de l'Annexe de la Convention SOLAS du Code ISPS.

### 25.5.1. Garantie d'exécution des tâches en matière de sûreté des installations portuaires de Dakar.

(Sections A/14.2.1, A/14.3, A/16.3.1, A/16.3.5, A/16.3.14, A/18.2, A/18.3 et paragraphes B/16.8.1, B/16.8.2, B/16.8.3, B/16.8.6, B/16.8.7, B/16.8.8, B/16.8.11, B/16.8.12, B/16.8.13, B/16.8.14).

Les procédures et moyens satisfont les prescriptions établies pour les niveaux de sûreté 1 et 2. Le Port de Dakar a activé, au moins une fois et pour un temps limité, le niveau 2 de sûreté à cause de l'arrivée d'un navire avec d'équipage ou passagers qui ont un profil soupçonné d'extrémisme islamique ; selon l'entretien, on a initialisée les procédures prévues dans le Plan de Sûreté pour cette situation avec un résultat satisfaisant.

Occasionnellement, de navires touchent le port avec un niveau 2, en adoptant de mesures spéciales de sûreté conformément aux procédures prévoient selon B/18.5 et B/18.6 du Code ISPS. Le Port de Dakar a adopté les mesures pour éviter l'introduction d'éléments non compatibles avec la sécurité des personnes, des navires et des installations, comme décrit plus bas.

Le Port de Dakar est attaché à l'intégration dans le Plan de Sûreté de tous les plans et mesures de sécurité, y compris security, plans d'évacuation des installations, lutte anti-incendie, suivi des marchandises dangereuses, etc. Tout cela est coordonné à partir du Centre de Secours Polyvalent, situé dans le Port, à côté de la Base Navale. Dans ce sens sont adoptés les critères de sécurité globale au niveau des ports du plan Surmar.

L'installation portuaire établit une procédure de réponse en cas d'activation du système d'alerte de sûreté d'un navire, si celui se trouve en port et telle alerte est communiquée aux responsables de sûreté du port. Cependant, l'entretien fait n'a pas signalé l'existence d'une procédure si l'état du pavillon du navire communique avec l'Autorité Nationale Désignée, c'est à dire, l'ANAM.

### 25.5.2. Structure et fonctions de l'organisation de sûreté du port de Dakar

Le Centre de Secours Polyvalent dirige et coordonne les services suivants en ce qui concerne la prévention et la lutte contre les accidents et incidents de sûreté.

- Surveillance et coordination en matière de Plans de Sûreté des différentes installations portuaires existantes dans le Port de Dakar.
- Contrôle du transit de marchandises dangereuses en coordination avec le Corps National de Sapeurs-

Pompiers, la Douane Maritime, le Commissariat Spécial du Port et la Gendarmerie Maritime.

- Veiller au respect des procédures établies pour la sûreté et l'environnement.
- Vérification du correct fonctionnement des équipements et moyens de sécurité et de sûreté, y compris les systèmes de contrôle d'accès et de vidéo surveillance.
- Délivrance des autorisations d'accès au port et aux installations portuaires gérées par le Port de Dakar et surveillance de celles délivrées par les terminales attribués.
- Coordination de l'exécution d'exercices et pratiques.

Afin de développer les tâches de sûreté, le Centre de Secours Polyvalent profite de l'appui des suivantes organismes et forces de sécurité, chacune dans l'exercice de leurs attributions :

- La Marine: son caractère militaire lui donne un statut spécial en ce qui concerne son organisation et ses missions conformément au ISPS. Elle est chargée des patrouilles maritimes sur la zone de domaine public portuaire et dirige les opérations en cas d'activation du niveau de sûreté 3.
- La Gendarmerie Maritime : chargée dans le Port Autonome de Dakar de la sécurité des personnes et des biens, des patrouilles intérieures de surveillance, des postes de contrôle d'accès, de la surveillance des périmètres tant à l'intérieur que dans la zone extérieure contiguë au port. Elle assume un rôle de police judiciaire aux enquêtes concernant des crimes, d'accidents de trafic et d'accidents du travail.
- La Direction Nationale de Pompiers (GNPS), dans la lutte anti-incendie, contre les accidents et contre la pollution.
- Le Commissariat Spécial du Port : chargé du contrôle aux frontières, de la lutte contre l'immigration clandestine, il collabore avec la Gendarmerie dans la surveillance et le contrôle hors la zone douanière.
- Service Douaniers : contrôle d'entrée et de sortie des marchandises qui font l'objet d'un dédouanement, lutte contre le trafic d'armes et de drogues. Il est chargé de l'Unité Mixte de Contrôle des Conteneurs (UMCC), composée d'inspecteurs des douanes, de la Gendarmerie et de la Police du Port.
- La Brigade du Contrôle Sanitaire aux Frontières.

En ce qui concerne les installations portuaires, les môles un et trois ont le même Agent de Sûreté dépendant du Port de Dakar ; de même, la Gare Maritime a un Agent de Sûreté ; les installations correspondantes aux môles numéro quatre et cinq ont aussi un ASIP pour les deux installations, ainsi que les môles 8 et Terminal d'hydrocarbures. Les autres terminaux attribués ont chacun leur propre ASIP nommé par le Terminal. Chaque installation portuaire ou groupe d'installations, conformément à la distribution précédente, se trouvent sous responsabilité de son ASIP, avec l'appui d'un comité de sûreté de l'installation composé de :

- Un représentant du Port Autonome de Dakar.
- Un représentant de la Compagnie de Gendarmerie Maritime.
- Un représentant du Commissariat Spécial du Port.
- Un représentant de l'Administration de Douanes.
- Un représentant du Terminal si octroyé sur la base d'une concession.

Ce comité de sûreté se réunit au moins une fois par année ou plus fréquemment en cas d'incident de sûreté touchant l'installation, en informant continuellement le Centre de Secours Polyvalent. L'Agent de Sûreté de l'Installation Portuaire est chargé de :

- Coordonner et gérer l'équipement des installations portuaires.
- Mettre en marche le plan de sûreté de l'installation.
- Mettre en oeuvre d'exercices de sûreté conformément au plan de l'installation.
- Augmenter la sensibilisation à la sécurité et sûreté du personnel de l'installation.
- Développer les rapports en détail et tenir un registre d'événements soupçonnant une menace pour la sécurité de l'installation.
- Coordonner l'exécution du plan de sûreté de l'installation avec l'agent de sûreté du navire ou l'agent de la Compagnie.
- Assurer le correct fonctionnement des équipements de sûreté et qu'ils sont utilisés et entretenus adéquatement.
- Aider à l'agent de sûreté du navire afin d'identifier les personnes qui montent à bord pour n'importe quelle activité.

L'OPR est responsable de la formation des ASIP, conformément aux dispositions établies par l'OMI. Cependant, on n'a pas pu vérifier l'accomplissement des conditions de formation pour le reste du personnel de l'installation chargé d'autres responsabilités concernant la sûreté, ni l'efficience dudit personnel.

Le Centre de Secours Polyvalent compte avec une unité de procédures pour l'identification, registre et réparation de failles ou de fonctionnements défectueux des équipements de sûreté du port en coordination avec les installations et comprise dans le Plan de Sûreté du Port. Lors de la visite à l'installation portuaire en compagnie de l'ASIP on a vérifié le fonctionnement assez efficace des équipements de sûreté. En plus, ledit Centre es chargé du contrôle des opérations de marchandises dangereuses avec une équipe consacrée exclusivement à la gestion de ce type de marchandises. Selon la classe de marchandise conformément au code IMDG, les agents maritimes doivent demander avec jusqu'à trois jours de préavis l'entrée au port du navire, le déchargement et le stockage les cas échéant. L'Unité de Marchandises Dangereuses du Centre doit informer avant l'autorisation par le Capitaine du Port et contrôler la marchandise de ce type stockée temporairement afin de tenir à jour l'inventaire des MMDD existantes dans le port.

Le PSIP établit une procédure afin d'informer et d'aider aux ASN en matière de confirmation de l'identité des personnes à bord : autorités, visiteurs ou représentants des organisations pour le bien-être des gens de mer, à travers un système de cartes d'autorisation et de contrôle d'accès à l'installation. Aussi, on facilite la permission à terre pour le personnel du navire ; pour l'entrée à l'installation portuaire, l'identification dans le contrôle d'accès est nécessaire. Le personnel de sûreté vérifie l'identité à travers la Liste d'Équipage ; l'échange de documentation est fait normalement à travers l'Agent représentant le navire.



**Figure 25.3: Détails de la clôture périphérique du Port de Dakar.**

### 25.5.3. Contrôle d'accès à l'installation

(Sections A/14.2.2, A/14, 2,1, A/14.3, paragraphes B/16.10, B/16.19.1, B/16.11, B/16.19.1, B/16.19.2, B/16.19.3, B/19.16.4, B/16,19.5, B/16.12, B/16.13, B/16.14,B/16.15, B/16.16, B/16.17.1, B/16.17.7).

La zone de service terrestre du Port Autonome de Dakar commence dans le jetée sud tout au long l'enrochement du môle n° 2 jusqu'à la trame de routes urbaines. Les routes communiquant le port de Dakar avec la ville sont le Boulevard de la Libération, le Boulevard du Centenaire et l'Avenue Félix Eboué jusqu'au terrain de dépôt du Terminal à Conteneurs, l'enrochement du terrain de stockage d'hydrocarbures et le jetée nord. Tout cela comprend un périmètre de plus de 7 kilomètres, 5 desquels sont contiguës à la zone urbaine. Cette zone est protégée en grande partie par un mur surmonté de moyens antieffraction tels que fils de sécurité ou disque ponctué, couvrant jusqu'aux digues et enrochements de la zone sud et nord. D'autres zones comptent avec de bâtiments, la plupart d'elles à caractère gouvernementale, y compris les installations de la base navale.

Toute la zone dans le précédent périmètre est incluse dans le plan de sûreté du port et donc, elles sont zones d'accès contrôlé. Aussi, les installations portuaires du Terminal à Conteneurs et de la Zone de déchargement et stockage de combustibles sont zones spécialement réservées qui comptent avec de procédures de contrôle et d'accès supplémentaires et spécifiques. Autant la zone sud que la zone nord sont considérées comme bureau de douane ; par conséquent et afin de faciliter l'inspection des marchandises, il n'y a que deux sorties autorisées, une dans la zone sud à côté de la nouvelle gare maritime de passagers et l'autre dans la zone nord, où se trouve le poste de contrôle d'accès à cette zone (marquées d'une flèche rouge dans la figure 27.4 à la page 383).



**Figure 25.4: Situation des points de contrôle d'accès au Port de Dakar.**

Les contrôles d'accès par terre sont les suivants (marqués d'une flèche jaune dans la figure 27.4) :

- Zone Sud : comprend deux PCA situés à droit du môle n° 2, au Boulevard de la Libération et à droite du môle n°3 du même route.
- Zone Nord : il n'y a qu'une entrée située près de la route de contournement à côté de la Place Amilcar Cabral.

Aussi, il y a d'autres postes de contrôle d'accès dans la nouvelle Gare Maritime de Passagers au Boulevard de la Libération, accès au Centre de Secours Polyvalent et Division de Signalisation Maritime, base Navale Militaire, zone de Réparations Navales et port de pêche, possédant d'accès différents pour les véhicules et les personnes, tous à



l'Avenue Félix Eboué.



**Figure 25.5: Contrôles d'accès du Port de Dakar.**

Tous les accès par terre sont contrôlés par la Gendarmerie et il faut avoir d'autorisations (sauf dans le port de pêche). Le Terminal à Conteneurs DP World Dakar a son propre contrôle d'accès avec une vigilance privée. Les contrôles sont équipés avec obstacles physiques tels que clôtures, ports, tours et barrières automatiques pour le contrôle d'accès de véhicules.

Toutes les personnes ou véhicules qui veulent accéder à la zone contrôlée du port doivent s'identifier dans le PCA à travers une carte d'autorisation.

Le PSIP prévoit le lieu où il faut mettre en marche les mesures de sûreté afin de limiter ou d'interdire l'accès. Il spécifie le type de limitations ou d'interdictions et les moyens tendant à assurer son respect pour le niveau 1 et établit les moyens nécessaires afin d'accroître la fréquence de registres de personnes, d'objets personnels et de véhicules dans le niveau 2 de sûreté.

#### **25.5.4. Mise en place de mesures de sûreté pour les personnes**

Le PSIP établit une procédure d'identification à travers cartes nécessaires pour l'entrée à l'installation portuaire et une fois à l'intérieur, pour entrer dans les différentes zones. L'émission des autorisations d'accès correspond au Centre de Secours Polyvalent, qui compte avec un Bureau expressément chargé de cette tâche. Toutes les autorisations d'accès doivent être approuvées par la Gendarmerie. En fait, son émission exige la présentation du casier judiciaire et elle sera refusée si le solliciteur a ce casier judiciaire. À caractère général, il y a trois types d'autorisations : permanente, temporaire et visitant. Il faut renouveler chaque année toutes les autorisations en fournissant une documentation pareil à cette exigée lorsque la première émission. Le PSIP dispose de procédures pour la mise à jour périodique des identifications et pour la mise en marche de mesures disciplinaires contre les personnes abusant des moyens d'identification et refus de l'autorisation d'y accéder à toute personne ne pouvant pas attester son identité. On n'a pas pu vérifier le registre d'incidences en matière d'accès non autorisé.

Le trafic international de passagers est, pour le moment, peu remarquable (les données se montrent plus haute). Il est associé aux escales de navires croisières qui touchent surtout le môle n° 1. Les passagers voyagent en transit, c'est pourquoi il n'y a pas de bagage non accompagné. Dans la nouvelle Gare Maritime il y a un portique de détection de métaux et un scanner. On n'a pas pu vérifier l'existence d'une procédure pour le contrôle de bagages. On n'a pas pu vérifier l'existence de procédures spécifiques pour éviter que ceux passagers entrent en contact avec d'autre personnel externe à l'installation. On n'a pas pu vérifier si le PSIP indique la fréquence des contrôles d'accès.

### 25.5.5. Surveillance de l'installation portuaire, y compris les zones de mouillage et d'amarrage

(Sections A/14.2.3, A/14.2.4, A/14.3, B/16.49, B/16.50, B/16.53, B/16.21, B/16/51, B/16.22.2, B/16.22.3, B/16.24, B/16.27, B/16.28).

Sur terre, les moyens utilisés pour la surveillance des installations portuaires sont les rondes à pied et en véhicules par la Gendarmerie, la Police Spéciale du Port et la surveillance privée dans le Terminal DP World Dakar et dans le Terminal de réparations navales, 24 heures sur 24, 365 jours par an. Le PSIP comprend de procédures de patrouilles. Le Port Autonome de Dakar dispose d'un système de vidéo surveillance avec un réseau de 66 caméras fixes et mobiles dans tout l'installation.

Le Centre de Secours Polyvalent est chargé de gérer et de coordonner le système de vidéo surveillance et, pour ce faire, il a une unité sous contrôle d'un Chef de vidéo surveillance et opérateurs de vidéo pour un fonctionnement continu 24 sur 24. Ils ont accès au système la Capitainerie du Port, la Gendarmerie et la Police du Port, ainsi que Douanes dans les points de contrôle douanier des zones sud et nord. Le Terminal à Conteneurs DP World Dakar dispose d'un système propre à part du système général du port. Le système CCTV dispose d'enregistrement digital des images. Ce centre coordonne aussi les communications radio du personnel avec de tâches concernant la sûreté. L'accès à ce centre est limité.

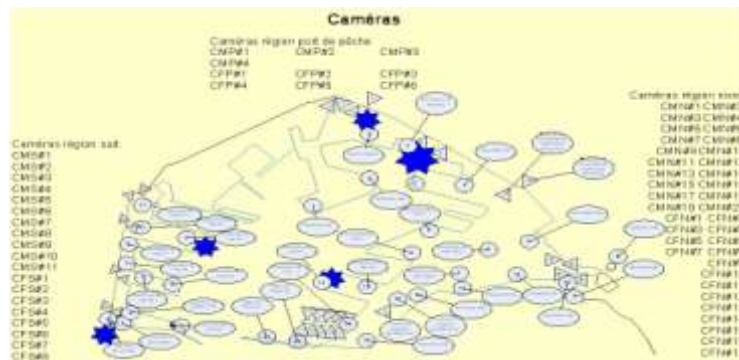


Figure 25.6: Système CCTV du Port de Dakar.

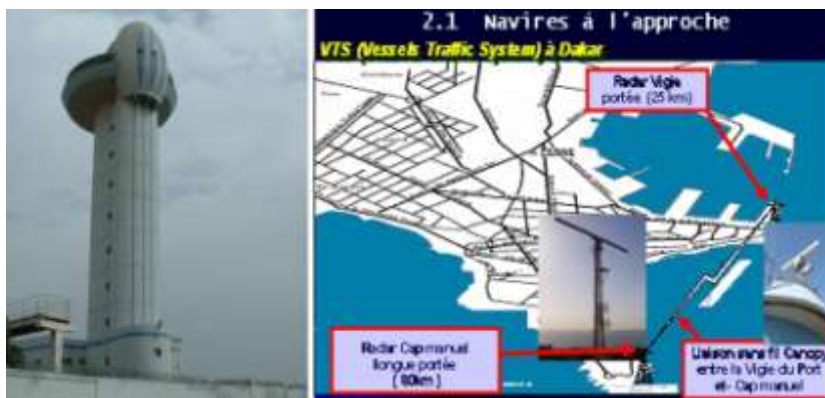


Figure 25.7: Rapprochement au Port de Dakar.

En ce qui concerne la surveillance de l'accès maritime, le Port de Dakar dispose d'un système de VTS/AIS avec un radar d'une portée de 45 milles situé à Cap Manuel et un autre pour le contrôle des eaux intérieures du port.

Éventuellement, la Marine effectue des patrouilles de surveillance avec embarcations, surtout en cas d'escales de navires militaires des États Unies et de croisières de tourisme. On n'a pas pu vérifier l'existence d'autres moyens de

patrouille maritime.

Le PSIP dispose de procédures pour augmenter les moyens de sûreté en cas d'un niveau 2, telles que la maintien au niveau et intensité maximale la couverture de l'éclairage, affecter du personnel de sûreté supplémentaire, augmenter la fréquence de rondes, augmenter le niveau de contrôle dans le PCA, restreindre les permis d'accès. Afin de garantir le fonctionnement continue du système d'éclairage, vidéo surveillance, transmissions radio, contrôle d'accès et d'autres équipements de sûreté, même en cas d'une panne du réseau électrique, l'installation portuaire dispose d'un groupe génératrice d'urgence avec une capacité et une autonomie suffisantes pour le fonctionnement de ces équipements.

### 25.5.6. Surveillance de la manutention des cargaisons

(Sections A/14.2.5, A/14.3 paragraphes B/16.32.1, B/16.33, B/16.32.4, B/16.35.3, B/16.32.2, B/16.32.3).

Les plans de sûreté envisagent de procédures pour le contrôle d'accès de la marchandise aux différentes installations portuaires à travers la vérification des notes de livraison ou d'autres documents équivalents. Cette vérification est faite dans les différents PCA de l'installation par la Gendarmerie et par la Police du Port. Au Terminal à Conteneurs, elle est faite par le personnel de sécurité du Terminal. On dispose de procédures pour la vérification habituelle de toute la cargaison et pour la vérification de scellements des conteneurs aussi bien à l'entrée dans l'installation que lors de son stockage. La procédure établit les mesures les plus strictes pour le registre des véhicules dans les accès et la rigueur des vérifications de scellements en cas de niveau de sûreté 2. Pour les contrôles d'accès, les moyens utilisés pour la fouille de la cargaison sont l'examen physique et la fouille visuelle. On n'a pas pu vérifier la fréquence des fouilles aléatoires des véhicules avec cargaison dans le contrôle d'accès à l'installation.

Le Port de Dakar dispose aussi de deux équipes scanner pleinement opérationnels, l'un dans la zone sud à côté du PCA du môle n°3 et l'autre à côté du PCA de la zone nord.

La manutention des scanners est compétence de l'Administration des Douanes en collaboration avec la Gendarmerie.



Figure 25.8: Scanner pour la surveillance de conteneurs.

### **25.5.7. Surveillance de la manutention des provisions de bord**

(Sections A/14.2.6, A/14.3 et paragraphes B/16.38.1, B/16.42.1, B/16.38.2, B/16.42.2, B/16.41, B/16.38.3, B/16.40.2, B/16.38.4/, B/16.38.5).

Le PSIP comprend une procédure pour la surveillance de la livraison de provisions aux navires. Ils peuvent se faire aux PCA par le Service de Sécurité du port en confirmant l'autorisation et l'identité à travers un examen physique et une fouille visuelle. Avant la livraison il faut communiquer à l'installation portuaire la nature des provisions et les données du conducteur et du véhicule transporteur. Normalement il se fait à travers le consignataire du navire. La procédure comprend le refus d'accès en cas d'une livraison non autorisée. On n'a pas pu vérifier les fouilles aux véhicules transportant les provisions ou la mauvaise manutention des provisions à l'intérieur des installations avant la livraison au navire.

### **25.5.8. Formation, exercices et pratiques sur la sûreté de l'installation portuaire**

(Section A/18 et paragraphes B/18.5 Y B/18.6).

Il ressort de l'interview que l'ASIP de l'installation portuaire a reçu la formation nécessaire pour l'exercice de telle tâche conformément aux dispositions du ISPS. On n'a pas pu vérifier de registres d'exercices et de pratiques ainsi que la formation du personnel en matière de sûreté et le reste du personnel des installations portuaires.

## **PARTIE 8.- CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS**



# Chapitre 26: Conclusions et recommandations sur la sécurité et la sûreté maritimes dans la République du Le Sénégal

## 26.1. Conclusions sur la sécurité maritime

Le Sénégal a transposé le noyau des instruments internationaux visés par le CIOMI, sauf les Protocoles de 1988 aux Conventions SOLAS et LOAD LINES et l'Annexe VI de la MARPOL. En plus, il dispose déjà des conventions INTERVENTION 69, SAR 79 et OPRC 2000.

Il est suggéré de compléter le catalogue du CIOMI à travers une rapide ratification des susmentionnées SOLAS Prot. 88 ; LOAD LINES Prot. 88 et MARPOL Annexe VI. Et, en plus, de ratifier les conventions INTERVENTION Prot. 73 ; OPRC/HNS 2000 et MLM/2006 (une fois en vigueur). En fait, selon les informations données, l'Administration Maritime étudie déjà la ratification des deux dernières, ainsi que de l'AFS/2001 ; de la BMW/2004 et de la SUA 2005.

D'un autre côté, il faut remarquer l'importance de la législation maritime de l'UEMOA que, même si elle est courte en ce qui concerne la quantité, elle sélectionne les principes fondamentaux applicables directement (Règlements) ou inspireurs (Directives), présents dans tous les juridictions nationales de l'Union pour la mise en oeuvre d'un système de normes minimales et harmonisées en ce qui concerne les matières à l'examen dans le présent diagnostic.

En matière de législation nationale, l'adoption respectivement en 2002 et 2004 du Code de la Marine Marchande et de son Décret d'application, a représentée une transformation radicale du droit maritime national, lequel s'est adapté à la réalité internationale de la navigation et du transport maritime, sans que soit pour autant négligées les vraies nécessités économiques et sociales du Sénégal. Au même temps, on est supprimé la remarquable dispersion de dispositions légales et réglementaires préexistantes que, dans la plupart des cas, ont dû être révisées et refondues sous la forme de nouveaux corpus législatifs. L'ensemble considéré, il est considéré que la législation maritime Sénégalaise a le mérite de la refonte et comprendre les normes internationales minimales concernant la sûreté maritime, la sécurité maritime et la prévention et lutte contre la pollution dès les navires.

Néanmoins, il convient de mener les travaux en cours à une conclusion afin de divulguer les nouvelles normes visant à renforcer le régime de sécurité des embarcations de pêche, à entraîner une ordonnance minimale (jusqu'à maintenant elle semble inexistante) sur la sécurité des embarcations de plaisance et à établir une réglementation de base sur déversements (jusqu'à maintenant probablement inexistante puisque le Sénégal n'a pas ratifié le LC 72).

En particulier, la promulgation du règlement (en cours) sur la délégation de tâches statutaires d'inspection et/ou de certification aux sociétés de classification, revêt une importance vitale pour le renforcement des pouvoirs et devoirs du Sénégal comme État du pavillon. Aussi, de la même manière que pour le Cap Vert, il est recommandé de préparer et de promulguer les normes suivantes :

1. Un Règlement sur fouilles et mesures supplémentaires aux navires étrangers dans les ports nationaux (renforcement des pouvoirs et des devoirs comme État du port) ;
2. Un règlement sur les installations de réception des déchets dans les ports (renforcement des pouvoirs et des devoirs comme État du port) ;
3. Un Règlement sur les informations et suivis du trafic maritime (renforcement des pouvoirs et des devoirs comme État côtier).

Sans aucun doute, il existe l'autorisation légale pour le faire, comprise dans les conventions internationales ratifiées par le Sénégal et dans le CMM.

La législation maritime du Sénégal s'appuie sur un système de sanctions bien différent de celui du Cap Vert et de l'Espagne. En effet, à part les dénommées fautes disciplinaires (par l'équipage et, en général, concernant l'ordre à bord), les manquements à la sécurité, à la sûreté maritime et à la pollution dès les navires ont une nature pénale, passibles de poursuites judiciaires à travers la juridiction pénale ordinaire et passibles d'amendes, de peines

d'emprisonnement ou, cumulativement, des deux.

Le montant de ces amendes pénales peut tripler celui en vigueur au Cap Vert mais même ainsi il est extrêmement loin du montant maximal applicable en Espagne.

Toutefois, lesdites amendes peines pécuniaires peuvent être remplacées par ou s'accompagner, selon le cas, d'une peine d'emprisonnement jusqu'à cinq ans. Celui sans préjudice des crimes de piraterie et des autres compris dans la Convention SUA et dans son Protocole qui, contrairement à ce qui se passe en Espagne et au Cap Vert (compris dans le Code Pénal), sont classés aussi dans la législation maritime, avec la possibilité d'être passibles de peines de travail forcé pouvant aller jusqu'à vingt ans.

Quoi qu'il en soit, il s'agit d'un fort système dissuasif, considéré plus que suffisant pour décourager les conduits contrevenants les biens juridiques objet du présent rapport.

La structure et l'organisation de l'Administration Maritime (l'ANAM) sont considérées adéquates et raisonnablement développées. Néanmoins, elles seront notamment améliorées une fois en vigueur le projet de décret en cours établissant le nombre, les limites géographiques et les tâches des circonscriptions maritimes.

De plus, il serait plus pratique de renforcer avec plus de personnel technique la Direction de la Sécurité Maritime et de la Prévention de la Pollution Marine, avec plusieurs inspecteurs permettant un contrôle renforcé de la mise en marche des conventions internationales et du règlement intérieur dans les navires Sénégalais (contrôle par l'état du pavillon), ainsi que le contrôle du respect aux conventions internationales dans les navires étrangers dans les eaux Sénégalaise (contrôle par l'état du port).

Il faudrait mettre en marche plusieurs fouilles aux navires étrangers afin de surveiller le respect des conventions internationales. D'un autre côté, le Sénégal étant donné qu'il est membre de l'UEMOA et du MOU d'Abuja et puisqu'il a un port aussi important (Dakar), peut proposer au Secrétariat du MOU d'Abuja que cet organisme agit en coordination avec d'autres systèmes de contrôle de navires de portée régionale, comme le mémorandum de Paris, afin de partager les informations et d'éviter les redondances inutiles en matière de fouilles aux navires.

Il est essentiel de doter aux inspecteurs des équipements nécessaires pour le déroulement efficace et sûr et leurs tâches, notamment : équipement de protection individuelle (EPI) ; appareils de tests, de mesure et de d'imagerie ; radiobalises de localisation de sinistres (RLS) ; appareils de mesure de mouches aux ultrasons ; communications ; etc.

D'un autre côté, l'équipe consultant n'a pas pu voir le déroulement du travail des commissions de visite mais, d'un point de vue strictement fonctionnel, il paraît qu'il s'agit d'un système trop participatif pour les fouilles aux navires.

On estime que le personnel technique de l'ANAM est raisonnablement qualifié pour l'accomplissement de ses tâches. Maintenant que, en raison de la complexité et de l'évolution constante des normes techniques maritimes internationales il est nécessaire d'établir de plans de formation continue afin d'assurer que le personnel possède des qualifications de pointe. On manque aussi de moyens matériels tels que les publications techniques.

Il convient également de renforcer le domaine juridique afin de faire un suivi ponctuel et plus précis de la législation internationale pour sa transposition à la législation nationale en facilitant l'interprétation des normes aux départements techniques.

Il est nécessaire d'implanter et de développer un système informatique chez l'ANAM afin de donner accès à tous les services centraux et les circonscriptions aux différentes bases de données existantes ou pouvant exister, spécialement : base technique de données d'inspections, registre de navires, registre de personnel maritime, dédouanement de navires, etc.

Outre que le contrôle documentaire en matière de transport de marchandises dangereuses, il convient de mettre en marche de fouilles relatives au respect des dispositions du Code Maritime International pour le Transport de Marchandises Dangereuses.



Il faut mettre en service dans les ports de facilités de réception conformément aux dispositions de la convention MARPOL.

En plus de développer le règlement susmentionné relatif à la délégation de tâches statutaires, il faut établir de protocoles pour le contrôle des organisations reconnues qui ont des tâches statutaires déléguées.

Il est nécessaire de rechercher les incidents et/ou accidents maritimes dans les eaux de Cap Vert par un personnel technique indépendant et n'ayant pas de lien avec l'Administration Maritime.

En ce qui concerne le sauvetage maritime et la prévention et lutte contre la pollution marine, il convient de continuer avec les efforts pour la mise en marche du MRCC de Dakar dans les plus brefs délais, pour la formation du personnel responsable et pour l'octroi de ressources aériennes et maritimes propres et suffisantes pour la zone de recherche et sauvetage sous la responsabilité du Sénégal.

Il est indispensable pour l'évaluation de l'activité et pour la prise de décisions stratégiques, de développer un système statistique en ce qui concerne les opérations SAR réalisées et du volume de trafic de transit. Ils manquent les moyens pour faire face à n'importe quelle contingence en matière de pollution marine.

Étant donné l'existence d'une école de navigation dont ses méthodes et enseignements respectent les critères de l'OMI, on ne peut pas douter de la formation des marins Sénégalais. Cependant, il est essentiel d'établir programmes de formation sur les principes fondamentaux de la navigation et de la sécurité maritime pour le nombreux ensemble travaillant dans la pêche en pirogues dédiées à la pêche artisanale.

Même si l'équipe consultant et les personnes interviewés n'ont pas donné le nombre de navires transitant dans les trafics internationaux plein parallèle à la zone côtière du Sénégal, il est évident qu'il s'agit d'un nombre important et que beaucoup d'entre eux portent marchandises dangereuses en vrac ou en fûts. Il convient, donc d'avoir quelque système de surveillance dudit trafic et, le cas échéant, de proposer l'OMI l'établissement de systèmes de trafic maritime.

## **26.2. Conclusions sur la sûreté du Port de Dakar**

Depuis Juin 2004, le Port Autonome de Dakar a adopté et mis en marche les plans de sûreté des installations portuaires conformément aux dispositions du Chapitre XI-2 de la SOLAS en appliquant tant les règles contraignantes de la partie A du Code ISPS que les recommandations de la partie B dudit code. On a trouvé un haut degré d'implication dans les politiques de sûreté portuaire de tous les responsables en cette matière qui étaient interviewés. Sans doute ils sont conscients de l'importance de la sûreté portuaire pour la consolidation du port de Dakar comme leader dans le trafic maritime international de la partie occidentale du continent Africain. Il faut remarquer aussi l'implication du propre état de Sénégal à travers l'Agence Nationale des Affaires Maritimes dans le cadre de l'exercice de ses compétences, la Haute Autorité Chargée de la Coordination de la sécurité maritime, de la sûreté maritime et de la protection de l'environnement marin. Les forces de sécurité de l'État (Gendarmerie, Police du Port et Marine nationale) contribuent aussi, avec de responsabilités directes dans les tâches de sûreté portuaire pleinement intégrées aux plans de sûreté du port de Dakar.

Dans les conclusions suivantes on mentionne quelques aspects où il convient de continuer le travail afin d'améliorer la mise en marche et maintien de la sûreté, bien que l'on sache que l'amélioration de la sûreté représente une augmentation des coûts et l'investissement dans l'équipement :

Le port de Dakar a plus de sept kilomètres de périmètre, cinq desquels limitent avec une zone urbaine soumis à une forte pression démographique et une haute intensité de trafic de véhicules. Selon la configuration des installations et des infrastructures portuaires de cette zone périmétrale, il convient de renforcer les moyens physiques du premier cercle de sécurité conformant cette zone, ce qui contribue à augmenter notamment les niveaux de sûreté de toutes les installations portuaires et qui exige un plus grand effort de coordination avec la communauté

portuaire.

Dans la zone sud, môles 2, 3 1 et dans la zone nord, môle 4 ; il convient de définir avec précision la limite entre la zone contrôlée, qui commence à partir des différents contrôles principaux d'accès au port et les zones les plus proches à l'interface navire-port, qui doivent avoir un caractère plus restreinte comme aux installations portuaires du terminal à conteneurs et d'hydrocarbures.

Il faut compléter les actuations prévues dans le môle 1 pour les opérations de navires de plaisance associées à la nouvelle gare maritime, puisque ce trafic est plus sensible aux menaces à la sûreté.

Atteindre une automatisation accrue du système de livraison et de contrôle des certificats d'accès ainsi que vérifier leur bonne utilisation afin de faciliter les tâches du personnel de sécurité.

À cause des dimensions de l'étendue d'eau du port et de l'intensité d'utilisation surtout de la zone de pêche et du fait du risque d'intrusion de passagers clandestins à bord des navires, il convient de disposer d'une patrouille à bord d'embarcations spécialement dédiées à la surveillance permanente des eaux.

Développement de programmes de formation continue tant pour les Agents de Sûreté Portuaire que pour le reste du personnel chargé de fonctions précises liées à la sûreté, ainsi que la mise en marche d'exercices et pratiques.

Mis à jour de la base de données de l'OMI selon la structure actuelle d'Installations Portuaires du port de Dakar.

# **Annexe A**

## **Abréviations et acronymes**



**MOU d'Abuja** *West and Central Africa Memorandum of Understanding on Port State Control*: Mémorandum d'entente sur le contrôle par l'État du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. C'est un accord parmi quelques pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre qui établit règles de contrôle de navires, harmonise les procédures d'inspection et saisi afin d'éliminer les navires sous normes, de veiller aux conditions de travail des marins et de protéger le milieu marin. Le mémorandum est conclu le 22 Octobre 1999 par Bénin, Congo, Gabon, Ghana, Guinée Conakry, Côte d'Ivoire, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Gambie et Togo, qui ont présenté après un instrument d'acceptation. Cap-Vert, Libéria, Mauritanie, Namibie et l'Afrique du Sud ont signé mais n'ont pas encore présenté l'instrument d'acceptation.

**AFS 2001** Convention Internationale sur le Contrôle des Systèmes Antisalissure dans les Navires, 2001 (*Anti Fouling Systems*). Elle interdit ou restreint, selon le cas, l'usage de substances nuisibles dans les systèmes antisalissure appliqués aux navires battant le pavillon des États Parties, ainsi qu'aux navires entrant dans leurs ports ou terminaux en mer.

**AIS** *Automatic Identification System*: Système d'identification automatique. Émetteur-récepteur radio permettant aux navires de communiquer leur situation et de recevoir celle des autres. En plus d'être identifiés, ils peuvent transmettre d'autres informations importantes pour la sécurité de la navigation telles que la route, la vitesse, le type de charge, les ports de départ et de destination, etc.

**ANAM** Agence Nationale des Affaires Maritimes: Entité administrative publique de régulation du secteur maritime dans la République du Sénégal.

**JO** Journal officiel.

**BWM – 2004** Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Eaux et Sédiments de Ballast, 2004 (*Ballast Water Management*). En vertu de cette convention, les États Parties s'engagent à appliquer ses dispositions visant à éviter, minimiser et enfin éliminer le transfert des organismes aquatiques nocifs et des agents pathogènes à travers le contrôle et la gestion des eaux et sédiments de ballast des navires.

**CCS** Centre de Coordination de sauvetage.

**CIOMI** "Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI", conclu par Résolution A.996 (25) du 29 Novembre 2007, modifié par Résolution A.1019 (26) du 18 Janvier 2010. Ce Code identifie et énonce, de façon détaillée, les devoirs établies dans une série de Conventions et Protocoles de l'OMI, ainsi que dans les Résolutions et "Codes" obligatoires.

**CLC** *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damages*: Convention Internationale sur la Responsabilité Civile pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures de 1969. Convention établissant l'obligation pour les armateurs des navires-citernes de souscrire une assurance couvrant, jusqu'à certaines limites, leur responsabilité civile eu égard aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures indépendamment du fait que la pollution soit accidentelle ou intentionnelle (responsabilité stricte).

**CMCV** Code Maritime du Cap-Vert. Loi-cadre qui est entrée en vigueur le 1<sup>ère</sup> Janvier 2011 à Cap-Vert comprenant tout règlement de base, public et privé en matière des espaces maritimes, de navires, de bateaux et de navires de mer et aux relations juridiques nées à cause de la navigation et le transport maritimes.

**CMM** Code de la Marine Marchand de la République du Sénégal (Loi n° 2002-22 du 16 Août, J.O. n° 6060, du 17 Août 2002).

**CNCS** Centre National de Coordination de Sauvetage.

**RECUEIL IGC** Recueil de règles sur les Transporteurs de Gaz (IGC): Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, approuvé par le Comité de la Sécurité Maritime de l'Organisation Maritime Internationale par résolution MSC.5(48).

**RECUEIL IBC** Recueil International de règles sur transporteurs des produits chimiques (Recueil IBC): Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques

dangereux en vrac, approuvé par le Comité de la Sécurité Maritime de l'Organisation Maritime Internationale par résolution MSC.4(48).

**RECUEIL INF** Recueil relatif aux règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires, approuvé par le Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI par résolution MSC.88(71).

**COLREG** *International Regulations for the Prevention of Collisions at Sea 1972*: Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer. Applicable aux navires en haute mer et dans toutes eaux en communiquant et navigables par les navires de mer. Elle établit règles sur la route et le gouvernement, signaux et marques dans les navires selon leur taille, propulsion, activité développée, etc.; signaux acoustiques et lumineux, etc. Une des innovations les plus importantes est la reconnaissance des dispositifs ou systèmes de séparation du trafic. Il est indispensable pour les navires de mer, indépendamment de leur pavillon ou de la nationalité de leur équipage, d'avoir les connaissances en matière d'identification et de manœuvre afin d'éviter collisions. Ce règlement est surnommé familièrement "*The Rules of the Road*".

**COSPAS/SARSAT** Un système international de recherche et de sauvetage. Il comprend une constellation de satellites à couverture mondiale, situés en orbite polaire (environ 800 et 1000 Km d'altitude, orbite LEO), qui peuvent recevoir et localiser des signaux émis par radiobalise et envoyer les informations à une série de stations terrestres de réception qui, au même temps, transmettent des signaux d'alerte aux autorités de sauvetage. Le système est né à partir de l'union entre SARSAT (*Search and Rescue Satellite – Aided Tracking*) est son homologue soviétique COSPAS (en russe, Système Spatial de Recherche de navires en détresse). L'usage du système COSPAS/SARSAT par les agences SAR (*Search and Rescue*) commence en 1982 lors du sauvetage de 3 personnes dans un accident d'avion au Canada. Depuis lors, plusieurs milliers de personnes ont été secourus par ce système.

**CSC** *International Convention for Safe Containers 1972*: Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs. Instrument visé à maintenir un haut niveau de sécurité de la vie humaine lors de la manipulation, l'empilage et le transport de conteneurs, en dressant les normes structurelles nécessaires pour le déroulement sécurisé de telles opérations.

**AESM** *European Maritime Safety Agency*: Agence Européenne pour la Sécurité Maritime. Agence spécialisée de l'Union Européenne qui apporte à la Commission et aux Pays Membres une assistance technique en matière de sécurité et sûreté maritimes et de pollution due aux navires. À cet effet, elle veille pour la bonne application de la réglementation européenne et encourage la coopération entre les États membres.

**ENAPOR** Société Nationale d'Administration des Ports de Cap-Vert: Organisme rattachée à l'Institut Maritime Portuaire avec plein d'autonomie de gestion, chargée de l'exploitation des ports de Cap-Vert.

**EPI** Équipement de protection.

**EPIP** Évaluation de sûreté de l'installation portuaire: évaluation pour l'identification des infrastructures et le patrimoine à protéger, pour la détermination de menaces potentielles, de points faibles et de contre-mesures dans une installations portuaire afin de réduire dans toute la mesure du possible, la vulnérabilité de ladite installation. C'est la base pour l'élaboration d'un plan de sûreté portuaire.

**RLS** *Electronic position indicator radio beacon* (Radiobalise de localisation de sinistres).

**FAL** *Convention on Facilitation of International Maritime Traffic 1965*: Convention visant à faciliter le trafic maritime international. Cette convention a pour objectif la facilitation du transport maritime à travers la réduction et simplification au minimum des procédures, documentation et formalités en ce qui concerne l'arrivée, séjour au port et sortie des navires effectuant des voyages internationaux.

**FSI** Application par l'État du Pavillon (*Flag State Implementation*). C'est un terme conçu par la Communauté au sein de l'OMI, qui fait référence aux devoirs et procédures, à échelle nationale, en ce qui concerne l'application et le respect des conventions internationales dont les pays sont parties, face aux navires battant leur pavillon.

**FUND** *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution*

*Damage, 1971*: Convention Internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. C'est un instrument légal dont son objectif est l'indemnisation adéquate pour les dommages dus à un déversement de pétrole provenant d'un navire à travers un fonds international si les dommages dépassent le plafond de l'assurance compris dans le CLC.

**HASSMAR** Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité et de la Sûreté Maritimes et de la Protection de l'environnement marin dans la République du Sénégal.

**HNS** *Hazardous and noxious substances*: Substances nocives et potentiellement dangereuses. Il s'agit des substances comprises dans quelques conventions et recueils de règles de l'Organisation Maritime Internationale comprennent les hydrocarbures, autres substances liquides avec un point d'éclair n'étaient pas supérieur à 60°C, gaz liquéfiés, matières dangereuses transportées en fûts, solides en vrac portant risques chimiques, etc.

**IACS** *International Association of Classification Societies*: Association Internationale des Sociétés de Classification. Association regroupant les plus prestigieuses sociétés de classification du monde. Ces sociétés développent règles pour la construction et conception de navires afin d'assurer une construction conforme aux normes internationales ou, plusieurs fois, règles plus exigeants que celles dans les normes. Les inspecteurs de ces sociétés contrôlent les navires qu'ils ont classifiés lors de sa construction et tout au long sa vie et délivrent les certificats si conformes. Plusieurs gouvernements délèguent l'inspection et délivrance des certificats officiels à ces sociétés, qu'elles soient membres ou non de l'IACS. Néanmoins, les Sociétés qui font partie de l'IASC sont les seules reconnues par l'Union Européenne permettant un État membre de déléguer ses tâches statutaires. L'IASC est composée des 13 membres suivants: America Bureau of Shipping, Bureau Veritas, China Classification Society, Croatian Register of Shipping, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyds, Indian Register of Shipping, Korean Register, Lloyd's Register of Shipping, Nippon Kaiji Kyokai, Polish Register of Shipping, Registro Italiano Navale, Russian Maritime Register of Shipping.

**AIMS** *International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities*: Association Internationale de Signalisation Maritime. Association composée par les organismes chargées des phares, balises et d'aides à la navigation dans tout le monde afin d'harmoniser les aides à la navigation et donc d'assurer la sécurité de la navigation.

**ICAO** *International Civil Aviation Organization*: L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, est une agence de l'Organisation des Nations Unies créée en 1944 par la Convention de Chicago afin d'étudier les problèmes dans l'aviation civile et d'encourager les règlements et normes uniques de l'industrie aéronautique mondiale.

**IHM** *Instituto Hidrográfico de la Marina*: Organisme comprise dans l'Armada Espagnole ayant pour but de veiller pour la sécurité de la navigation à travers l'obtention et diffusion des informations de la mer et du littoral contribuant au progrès des Sciences Nautiques.

**ILO** *International Labour Organization*: voir OIT.

**IMDG** *International Maritime Dangerous Goods Code*: Code Maritime International pour le Transport de Marchandises Dangereuses. Il s'agit d'un Code de l'Organisation Maritime Internationale, obligatoire à travers la Conventions SOLAS, établissant les différentes catégories de substances dangereuses, les précautions à prendre, l'arrimage, les marques, l'étiquetage, le conditionnement, etc.

**IMO** *International Maritime Organization* (Voir OMI).

**IMP** *Instituto Marítimo E Portuário*: Entité publique administrative réglant le secteur maritime et portuaire dans la République de Cap-Vert.

**INTERVENTION 69** Convention Internationale sur l'Intervention en Haute Mer en Cas d'Accident entraînant ou pouvant entraîner une Pollution par les Hydrocarbures, 69. Cette Convention permet aux États côtiers d'intervenir et d'adopter les mesures de prévention en haute mer face à n'importe quel navire entraînant une menace grave de pollution par les hydrocarbures.

**INTERVENTION Protocole 73** Protocole relatif à l'intervention en haute mer en cas de pollution par des

substances autres que les hydrocarbures 1973. Le Protocole donne plusieurs pouvoirs d'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant une pollution des côtes de l'État côtier par de substances nuisibles ou dangereuses autres que les hydrocarbures.

**IOPP** *International Oil Pollution Prevention Certificate*: Certificat International de prévention de la Pollution. Le certificat est délivré par les administrations maritimes du pavillon ou, selon le cas, par de sociétés de classification reconnues et certifie qu'un navire qui tombe sous le couvert de la MARPOL 73/78 respecte les dispositions dudit traité.

**IPIECA** *International Petroleum Industry Environmental Conservation Association*: Association Internationale de l'Industrie Pétrolière pour la Protection de l'Environnement. Association créée en 1974, parmi ses membres la moitié des producteurs du gaz et du pétrole du monde. Elle est la principale voie de communication entre l'industrie pétrolière et les agences spécialisées des Nations Unies. Son objectif principal est le développement et la promotion des bonnes pratiques de l'industrie.

**ISECMAR** *Institut Supérieur des Ingénieurs et de Sciences de la Mer de la République de Cap-Vert*. Organisme publique ayant pour mission la formation du personnel en matière de génie et de sciences de la mer dans tous les niveaux.

**ISPS** *International Ship and Port Facility Security Code*: Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires. Après les attentats terroristes du 11 Septembre 2001 contre les Tours Jumelles à New York, l'Organisation Maritime Internationale considère nécessaire d'assurer la sécurité maritime à travers l'élaboration de règles et de procédures visant à garantir la sécurité à bord un navire en mer (sécurité maritime) mais aussi à travers l'adoption de mesures visant à protéger les navires et les installations portuaires contre les actes illicites provoqués par ceux qui veulent perturber ou empêcher l'activité d'un navire dans le port ou en mer (sûreté maritime). Le code international pour la sûreté est adopté par modification à la SOLAS. Ce code a pour objectif de déceler les menaces et d'établir les responsabilités et la méthodologie pour garantir la sûreté dans les navires et les installations portuaires.

**LCC** Lutte contre la pollution.

**LC 72** Convention Internationale sur la Prévention de la Pollution des Mers résultant de l'Immersion de Déchets et Autres Matières, 1972 (Convention de Londres). Elle établit les interdictions et règle les obligations de contrôle des États afin d'éviter la pollution de la mer résultant d'immersions (le versement en mer de substances chargées sur terre à cet effet, ainsi que le sabordage de navires et de plates-formes.

**LC Protocol 96** Protocole de 1996 relatif à la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets. Il introduit de normes plus exigeantes et restrictives de lutte contre la pollution résultant d'immersions.

**LL** *International Convention on Load Lines 1966*: Convention Internationale sur les Lignes de Charge. Cette Convention a pour objectif principal d'établir à travers quelques principes et règles uniformes une limite aux tirants d'eau maximums lors de la charge des navires afin de contribuer de façon substantielle à sa sécurité. Elle fixe son franc-bord, étanchéité à l'extérieur, intégrité de l'étanchéité du navire, etc. Les lignes de charge assignées doivent être signalées dans chaque côté au milieu du navire, avec la ligne de pont. Les règles prennent en considération les dangers qui pourraient survenir dans différentes zones et dans les différents périodes. L'annexe technique contient quelques mesures additionnelles de sécurité en matière de ports, de sabords de décharge, d'écouilles et d'autres éléments du navire. L'objectif principal desdites mesures est garantir l'étanchéité de la coque du navire et de ses superstructures.

**LPEMM** Loi 27/1992, relatif au Ports de l'État et de la Marine Marchande d'Espagne.

**MACSA** Projet Programme pour l'encouragement du développement durable dans le commerce et le transport maritimes en Afrique de l'Ouest.

**MARPOL** *International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973/78*: Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution par les Navires. Instrument juridique international chargé de



prévenir la pollution du milieu marin par les navires soit lors du cours normal de ses activités ou soit à cause d'accidents maritimes. La Convention comprend un certain nombre de règles concernant la construction et l'équipement à bord des navires ainsi que les procédures d'exploitation afin de prévenir et de réduire la pollution. Aussi, elle demande aux pays côtiers d'avoir des installations d'accueil dans les ports afin que les navires puissent rejeter leurs déchets.

**MLC 2006** Cette convention vise à remplacer et à fusionner toutes les autres conventions maritimes précédentes de l'OIT en matière de navires marchands (37). Elle établit un nouveau régime juridique international, systématique, en matière du travail à bord des navires marchands ne réservés pas uniquement à la navigation intérieure. Elle comprend ce que l'on désigne comme "Code Maritime du Travail", composé de deux parties. La Partie A est obligatoire pour les États du pavillon et du port. La Partie B a un caractère de recommandation.

**MOU** Mémoire d'Entente de Paris. Accord avec effet depuis 1982, certains pays se sont engagés à établir règles de contrôle de navires en harmonisant les procédures d'inspection et saisi afin d'éliminer les navires sous normes, de veiller pour les conditions de travail des marins et de préserver le milieu marin.

**MRCC** *Maritime rescue coordination centre*: Centre de Coordination des Secours Maritimes.

**NAVTEX** *Navigational Telex*: Le système NAVTEX est un service international de télégraphie à impression directe pour la diffusion aux navires d'avis nautiques, bulletins météorologiques et d'information urgente de sécurité maritime relatif aux eaux côtières jusqu'au 400 milles marins au large de la côte. Il transmet aussi les prévisions météorologiques réguliers et tous les avis de tempête. Le système NAVTEX n'utilise qu'une fréquence (518 kHz) dans tout le monde pour la transmission de messages en anglais. Il y a aussi d'autres transmissions qui utilisent une bande de 490 kHz pour les transmissions locales en langue locale. Il utilise aussi la dénommée bande HF de 4290.5 kHz pour les transmissions d'information de sûreté marine (MSI), par exemple dans les zones de navigation tropicale, mais son usage n'est pas habituel.

**OIT** Organisation Internationale du Travail. Agence spécialisée des Nations Unies chargée des affaires en matière du travail et de relations de travail.

**OMAOC** Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Organisation de coopération dans les différents domaines du secteur maritime, qui comprend 25 pays de la région.

**OMI** Organisation Maritime Internationale. Agence spécialisée des Nations Unies chargée, parmi d'autres, de l'adoption des mesures nécessaires pour améliorer la sécurité du transport maritime international et de prévenir la pollution de la mer provenant des navires. L'OMI comprend actuellement 156 États membres et donc on peut dire que ses règlements, une fois en vigueur, sont applicables universellement. En fait, certains de ses traités s'appliquent à 98% de la flotte mondiale.

**OORR** Organismes agréés: organismes sur lesquelles les États peuvent déléguer afin de développer certaines fonctions, à caractère essentiellement technique, en leur nom.

**SSO** Agent de sûreté du navire.

**OPIP** Agent de sûreté de l'installation portuaire.

**OPRC** *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990*: Convention Internationale sur la Préparation, la Lutte et la Coopération en matière de Pollution par les Hydrocarbures. À travers cette convention internationale, sous les auspices de l'OMI, tous les états sont tenus d'établir des mesures dans la lutte contre les incidents de pollution marine en élaborant plans d'urgence. La convention demande aux états d'avoir moyens de gestion des situations d'urgence, de développer accords entre eux, d'encourager la recherche, d'échanger le savoir acquis, de mettre en pratique d'exercices d'entraînement, etc.

**OPRC/HNS 2000** Protocole sur la Préparation, la Lutte et la Coopération en matière de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses. Il étend le régime de la Convention OPRC aux accidents pouvant entraîner pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses autres que les hydrocarbures.

**PARIS MOU** *Memorandum of Understanding of Paris on Port State Control*: Mémorandum d'Entente de Paris sur le Contrôle des Navires par l'État du Port. Conclu le 1<sup>ère</sup> Janvier 1982. Les pays côtiers européens ainsi que le Canada, un total de 27 pays, s'engagent à établir des règles de contrôle de navires, d'harmoniser les procédures d'inspection et saisi afin d'éliminer les navires sous normes, de veiller pour les conditions de travail des marins et de préserver le milieu marin.

**PBIP** *Code de Protection des Bateaux et des Installations Portuaires* (Voir ISPS)

**PCA** *Points de contrôle des accès*

**PNIUM** *Plan National d'Interventions d'Urgence en Mer*, République du Sénégal.

**PPIP** *Plan de Protection de l'Installation Portuaire*: Plan pour établir d'une façon claire et détaillée les mesures de sûreté d'un port ou installation portuaire. L'élaboration desdites mesures s'appuie sur les conclusions de l'examen de sûreté.

**PSC** *Port State Control*: Contrôle par l'État du port. Terme conçu par la communauté maritime internationale pour dénommer les inspections faites dans le port aux navires d'une autre nationalité. Le propos desdites inspections est de vérifier que le navire et son équipement respecte les dispositions des conventions internationales (SOLAS, MARPOL, LL, etc.). De plus, telles inspections comprennent la vérification d'un équipage compétent à bord du navire.

**SAR** *International Convention on Maritime Search and Rescue 1979*: Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage Maritimes. Cet instrument, sous les auspices de l'OMI, avait pour objectif d'aider aux pays côtiers du monde à organiser leurs systèmes de recherche et sauvetage à travers d'activités de coopération et de partage et à utiliser les ressources disponibles d'une façon efficace. Le mot-clé est coordination: coordination dans chaque état des moyens pouvant être utilisés lors d'une urgence maritime et coordination entre les états afin d'aboutir à un système mondial intégré de Sauvetage Maritime.

**SASEMAR** *Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima*. Société de Sauvetage et de Sécurité Maritimes. Entité publique espagnole rattachée au Ministère des Travaux Publics à travers la Direction Générale de la Marine Marchande, dont sa tâche principale est de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage en mer, de lutter contre la pollution marine et de contrôler le trafic maritime dans la zone de responsabilité attribuée à l'Espagne par l'Organisation Maritime Internationale.

**SFV 77** *Convention Internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche (Safety of Fishing Vessels)* et son Protocole de 1993. Convention réglant les divers aspects de la sécurité des navires de pêche avec une longueur de 24 mètres ou plus, y compris les inspections et certifications desdits navires. Son structure et contenu sont très pareils à ceux de la Convention SOLAS (d'application aux navires marchands).

**SOLAS** *International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 and its Protocol of 1978*: Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer. Le Traité le plus important en matière de sécurité de navires marchands. La première version date de 1914 en réponse au désastre du naufrage du navire à passagers "Titanic". Il définit le nombre minimal de canots de sauvetage et d'autres équipements à bord ainsi que les procédures d'urgence et de vigie sur le pont. De nouvelles versions sont adoptées successivement en 1929, 1948, 1960 et 1947. La convention de 1960, qui est entrée en vigueur en 1965, reste la plus grande réussite de l'Organisation Maritime Internationale et représente une impulsion considérable à l'actualisation permanente de la technologie à bord des navires marchands. La version de 1974 simplifie les procédures et corrige la version précédente; plus précisément elle facilite l'adoption de modifications au texte originel, en favorisant la révision continue de la Convention jusqu'à sa complexe et complète formulation actuelle. Depuis lors, modifications multiples sont adoptées et la convention est mise à jour en permanence. Tout navire conforme aux règles de la convention SOLAS, après l'inspection pertinente de résultat positif, reçoit divers certifications qui attestent du respect des règles existantes.

**SRC 2009** *Convention internationale de Hong Kong pour le Recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (Ship Recycling Convention)*. Elle contient les dispositions techniques à respecter, du point de vue du

recyclage final, lors de la conception, construction, exploitation et préparation des opérations de démontage et de démantèlement des navires. Elle comprend aussi les conditions minimales des installations dédiées à telles opérations.

**SSCC** *Sociétés de Classification*: Organisations non gouvernementales ou groupes professionnels dont leur objectif principal est de certifier la sécurité des navires. À cet effet, elles élaborent règles pour la conception et vérifient à travers les inspections que la construction soit conforme auxdites règles.

**STCW 78** *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978*: La Convention Internationale sur les Normes de Formation des Gens de Mer, de Délivrance des Brevets et de Veille, 1978 (STCW-78) et ses modifications de 1995, désigne les normes minimales de formation et de brevets pour les capitaines, officiers et membres de l'équipage des navires marchands.

**STCW-F 95** *Convention Internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille des navires de pêche*. Elle désigne les normes minimales de formation et de brevets pour les capitaines, officiers et membres de l'équipage des navires de pêche.

**SUA** *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1.988*: Convention Internationale pour la Répression d'actes Illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Convention complémentaire au ISPS typifiant certains délits contre les navires en établissant les mesures de poursuite pénale, surtout en ce qui concerne les attentats terroristes.

**TM** *International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969*: La Convention Internationale sur le Jaugeage des navires établit un système universellement accepté en matière de calcul du tonnage (capacité) des navires marchands. De plus, les certificats de jauge délivrés par un gouvernement sont reconnus et acceptés par tout autre gouvernement Partie, avec le même degré de validité que ceux délivrés par le gouvernement même, sur la base du jaugeage du navire décrit dans le certificat international de jauge.

**UE** *Union Européenne*.

**UEMOA** *Union Economique et Monétaire Ouest-Africain*: Organisation d'intégration économique et monétaire dans la région de l'Afrique de l'Ouest. Elle comprend les huit États Membres suivants: le Sénégal, Mali, Nigeria, Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Togo et Ghana.

**UNCLOS** *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*: La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer est un des traités multilatéraux le plus important de l'histoire, depuis l'approbation de la Charte des Nations Unies, appelée aussi la Constitution des océans. Parmi d'autres, elle est axée sur les sujets suivants: limites des zones maritimes, zone économique exclusive, plate-forme continentale et haute mer, droits de navigation et détroits servant à la navigation internationale, États archipel, paix et sécurité dans les océans et les mers, conservation et gestion des ressources marines vivantes, sûreté et préservation du milieu marin, recherche scientifique marine et procédures de règlement des différends.

**VTS** *Vessel traffic system*: Un système de trafic maritime est un système de contrôle du mouvement des navires ainsi que de soutien à travers l'information, dans une région géographique précise pour améliorer la sécurité de la navigation.

**WRC 2007** *Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, 2007 (Wreck Removal Convention)*. Elle établit règles et procédures internationales uniformes garantissant l'enlèvement rapide et efficace des épaves et le versement d'une indemnisation pour les frais encourus à ce titre. A cet effet, les États Parties peuvent adopter les mesures y prévues pour l'enlèvement des épaves tant qu'elles sont proportionnées au risque desdites épaves pour leurs intérêts.

**ZEE** *Zone Économique Exclusive*: zone délimitée de la mer qui s'étend à partir de la limite extérieure de la mer territoriale de jusqu'à deux cents milles des lignes de base. À l'intérieur de cette zone, l'État côtier a, parmi d'autres, des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins

économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents.

**ZMES** *Zone Marine à Sensibilité Particulière*: Zone que selon l'Organisation Maritime Internationale nécessite une protection spéciale, étant donné son importance écologique, socioéconomique ou scientifique et pour prévenir les dommages environnementaux résultants des activités maritimes.